

140 YEARS OF  
INNOVATION



# Geschäftsbericht 2025

Mercedes-Benz Group

# Die Mercedes-Benz Group

Im Jahr 2026 feiert die Mercedes-Benz Group ein ganz besonderes Jubiläum: 140 Jahre Innovation.

Seit der Anmeldung des Motorpatents im Jahr 1886 prägt die Marke Mercedes-Benz die Mobilität und setzt kontinuierlich neue Maßstäbe in Technologie, Design und Fortschritt. Der Konzern ist eines der erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt und zählt zu den größten Anbietern von High-End-Pkw und Premium-Transportern. Finanzierung, Leasing, Fahrzeugabos und -miete, Flottenmanagement, digitale Services rund um das Laden von Elektrofahrzeugen sowie Versicherungsleistungen runden das Leistungsspektrum ab.

**132,2 Mrd. €**

Umsatz

**5,8 Mrd. €**

EBIT

**32,2 Mrd. €**

Nettoliquidität des  
Industriegeschäfts

**5,4 Mrd. €**

Free Cash Flow des  
Industriegeschäfts

**164.120**

Beschäftigte weltweit  
zum 31. Dezember 2025



Mercedes-Benz



MAYBACH

Mercedes-Benz Bank

Mercedes-Benz  
Financial Services





|                                                                      | Mercedes-Benz Cars | Mercedes-Benz Vans | Mercedes-Benz Financial Services |
|----------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|----------------------------------|
| <b>Bereinigte Umsatzrendite /<br/>Bereinigte Eigenkapitalrendite</b> | <b>5,0 %</b>       | <b>10,2 %</b>      | <b>9,7 %</b>                     |
| <b>Bereinigte Cash Conversion Rate</b>                               | <b>1,2</b>         | <b>0,6</b>         |                                  |
| <b>Sachinvestitionen</b>                                             | <b>4,1 Mrd. €</b>  | <b>1,2 Mrd. €</b>  |                                  |
| <b>Forschungs- und<br/>Entwicklungsleistungen</b>                    | <b>8,6 Mrd. €</b>  | <b>1,1 Mrd. €</b>  |                                  |
| <b>Fahrzeugabsatz</b>                                                | <b>1,801 Mio.</b>  | <b>359 Tsd.</b>    |                                  |
| <b>Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV)</b>                       | <b>20,5 %</b>      | <b>7,9 %</b>       |                                  |



Der neue Mercedes-Benz CLA



## AN UNSERE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE

**6 Brief des Vorstandsvorsitzenden**

**8 Der Vorstand**

**9 Bericht des Aufsichtsrats**

**18 Der Aufsichtsrat**

# Brief des Vorstandsvorsitzenden



**Ola Källenius**

Vorsitzender des Vorstands  
der Mercedes-Benz Group AG

## Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

dieses Jahr feiern wir 140 Jahre Automobil. Seit der Erfindung durch unsere Gründerväter ist das Auto mehr als ein Fortbewegungsmittel. Es ist ein Versprechen von Freiheit, Komfort und Sicherheit. Im Jahr 2025 haben wir bei Mercedes-Benz dieses Versprechen untermauert – mit faszinierenden Produkten und wegweisenden Technologien. Gleichzeitig haben wir uns schnell an neue Realitäten angepasst – von volatiler Zollpolitik und intensivem Wettbewerb in China bis hin zu unsicheren regulatorischen Rahmenbedingungen in Europa. In einem äußerst dynamischen Umfeld haben wir unsere finanziellen Ziele im Rahmen unserer geltenden Prognose erreicht. Hierfür möchte ich mich im Namen des gesamten Vorstands bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bedanken. 2026 setzen wir diesen Kurs mit noch mehr Tempo fort. Dabei stehen drei Themen im Fokus.

### **Wir entwickeln Autos, die die Wünsche unserer Kunden übertreffen.**

Die beste Antwort in jedem Marktumfeld sind starke Produkte. Deshalb haben wir 2025 die größte Produkt- und Technologieoffensive in der Geschichte von Mercedes-Benz gestartet. Mit dem neuen CLA haben wir Maßstäbe im Einstiegssegment gesetzt – von der Effizienz über Sicherheit bis hin zur Software. Mit dem GLC haben wir unsere neue Designstrategie eingeläutet – souverän, zeitlos und unverkennbar Mercedes-Benz. Die hohe Nachfrage nach diesen Produkten ist eine Bestätigung für unseren Kurs.

Die Produktoffensive nimmt 2026 noch stärker an Fahrt auf. Das Angebot im Einstiegssegment wird ein neuer SUV komplettieren. Das »Core«-Segment bleibt das Rückgrat unseres Geschäfts. Dieses Jahr stärken wir es mit der neuen C-Klasse mit bis zu 800 Kilometern elektrischer Reichweite sowie dem neuen GLE. Unsere Präsenz im »Top-End«-Segment bauen wir aus. Den Anfang macht die rundum erneuerte S-Klasse, gefolgt von der Maybach-Version. Bei AMG werden wir das erste Modell auf der neuen Elektro-Architektur



vorstellen. Bei der G-Klasse schreiben wir nächstes Jahr die Geschichte der Ikone mit einer Cabrio-Variante fort.

Die Produktoffensive folgt einer klaren Strategie: Wir bieten das volle Spektrum an Antriebsarten und unsere Kundinnen und Kunden entscheiden, welche Technologie am besten zu ihnen passt.

### **Wir bringen wegweisende Technologien auf die Straße**

Alle neuen Produkte werden über die jüngste Mercedes-Technologie verfügen. Grundlage dafür ist unser Betriebssystem MB.OS, das wir mit dem CLA eingeführt haben. Es markiert den Start einer neuen Ära: Jeder neue Mercedes wird ein softwaredefiniertes Fahrzeug sein. Mit generativer KI gestalten wir die Interaktion zwischen Kunde und Fahrzeug noch intuitiver und personalisierter. Gemeinsam mit unseren Partnern heben wir das automatisierte Fahren im urbanen Raum auf die nächste Stufe. Gleichzeitig entwickeln wir ein Robotaxi-Ökosystem. Bei der Antriebstechnologie setzen unsere neuen Motoren Maßstäbe in Sachen Leistung und Effizienz. Die bahnbrechende Technik des Concept AMG GT XX bringen wir dieses Jahr in Serie. Mit dem Technologieprogramm »Tomorrow XX« wollen wir mit unseren Produkten in puncto Nachhaltigkeit in neue Sphären vorstoßen.

### **Wir stärken unsere globale Wettbewerbsfähigkeit**

Wir wollen nicht nur technologisch führen, sondern auch unsere Wettbewerbsfähigkeit stärken. Deshalb arbeiten wir weiter mit Entschlossenheit an der Steigerung unserer Effizienz. In all unseren Kernmärkten setzen wir Maßnahmen über die gesamte Wertschöpfungskette um. In China stellen wir uns dem intensiven Wettbewerb mit einer Reihe neuer, maßgeschneiderter Produkte sowie einer stärkeren Lokalisierung unserer Aktivitäten bei Forschung und Entwicklung. In Nordamerika planen wir ein weiteres Modell vor Ort zu produzieren. In Europa balancieren wir unsere Produktionskapazitäten neu aus und stellen auch künftig einen attraktiven und erreichbaren Einstieg in die Mercedes-Welt sicher. Gleichzeitig wollen wir das Potenzial neuer Wachstumsmärkte nutzen.

Seit 140 Jahren ist der Stern von Mercedes-Benz ein Symbol für automobile Exzellenz. Wir begreifen dieses Erbe als Auftrag, die Erfolgsgeschichte mit demselben Mut und derselben Innovationskraft fortzuschreiben. Dafür stärken wir den Pioniergeist, fördern Eigenverantwortung und erhöhen die Geschwindigkeit im gesamten Unternehmen. Wir werden noch widerstandsfähiger. Wir bringen neue Technologien in Serie. Wir stärken unsere Marktposition in Schlüsselregionen. Und wir bieten für jeden Kundenwunsch den perfekten Mercedes-Benz an.

Wir sind bereit für die Zukunft. Und wir freuen uns darauf, wenn Sie uns weiterhin auf diesem Weg begleiten.

Ihr



Ola Källenius

# Der Vorstand



**Ola Källenius**

Vorsitzender des Vorstands  
Bestellung bis Mai 2029



**Dr. Jörg Burzer**

Chief Technology Officer,  
Entwicklung & Einkauf  
Bestellung bis November 2029



**Mathias Geisen**

Vertrieb & Kunde  
Bestellung bis Januar 2028



**Olaf Schick**

Integrität, Governance & Nachhaltigkeit  
Bestellung bis Oktober 2028



**Michael Schiebe**

Produktion, Qualität & Supply Chain  
Management  
Bestellung bis Dezember 2028



**Britta Seeger**

Personal & Arbeitsdirektorin  
Bestellung bis Dezember 2029



**Oliver Thöne**

Greater China  
Bestellung bis Januar 2028



**Harald Wilhelm**

Finanzen & Controlling  
Bestellung bis März 2027



# Bericht des Aufsichtsrats



**Dr. Martin Brudermüller**

Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der Mercedes-Benz Group AG

## Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

die Automobilindustrie befindet sich weiter in einer Phase des Umbruchs. Technologischer Wandel, veränderte Marktstrukturen, regulatorische Rahmenbedingungen, Handelskonflikte und geopolitische Spannungen stellen bewährte Geschäftsmodelle und -ansätze infrage. Die Mercedes-Benz Group begegnet diesen Herausforderungen mit größtmöglicher Flexibilität und Resilienz sowie operativer Konsequenz.

Ihr Unternehmen investiert gezielt in die Bereiche, die langfristig Wert schaffen. Dreh- und Angelpunkt ist ein breit aufgestelltes, attraktives und innovatives Produktportfolio bei einer zugleich effizienten und nachhaltigen Kostenstruktur. Unsere einzigartige Marke bleibt stark und unser Anspruch unverändert: Wir bauen die begehrtesten Automobile der Welt. Über 40 neue Modelle bis zum Jahr 2027 unterstreichen die Entschlossenheit, mit der das Unternehmen in allen Segmenten vorangeht.

Der Aufsichtsrat unterstützt diese Strategie aktiv als Partner und Kontrollinstanz. Im zurückliegenden Geschäftsjahr haben wir den Vorstand gezielt weiterentwickelt und verjüngt, um Dynamik, Diversität, Kreativität und Zukunftsorientierung weiter zu stärken. Die Mischung aus neuen Impulsen und Ideen einerseits und großer Erfahrung andererseits bildet die Grundlage, um erfolgreich zu bleiben. Die vor uns liegenden Aufgaben gehen wir optimistisch und sehr entschlossen an. Die große Innovationskraft der Belegschaft und die globale Präsenz des Unternehmens bilden dafür eine starke Basis.

Mein Dank gilt Aufsichtsrat und Vorstand für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren engagierten Einsatz und die Offenheit, auf neue Herausforderungen angemessen zu reagieren. Gemeinsam arbeiten wir daran, die Erfolgsgeschichte von Mercedes-Benz in den kommenden Jahren fortzuschreiben.



## 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 2025 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 intensiv begleitet.

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

Darüber hinaus hat er nach sorgfältiger Prüfung und Beratung zahlreiche dem Aufsichtsrat vorzulegende und seiner Zustimmung unterliegende Geschäftsvorfälle gebilligt. Dies betraf insbesondere die Zustimmung zu umfangreichen Investitionen in die Weiterentwicklung des Mercedes-Benz Betriebssystems MB.OS sowie des Antriebs- und Produktportfolios. 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 politischer Entwicklungen und

Handelskonflikte in den Hauptabsatzmärkten auf das Unternehmen sowie die geschäftspolitischen Reaktionen und eingeleitete Gegenmaßnahmen hierauf.

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, die Einschätzung der wesentlichen rechtlichen Verfahren und die Weiterentwicklung der Governance- und Compliance-Systeme. Zudem berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat kontinuierlich über die Rentabilität und die Liquiditätssituation des Unternehmens, die Entwicklung der Absatz- und Beschaffungsmärkte, die gesamtwirtschaftliche Situation sowie die Entwicklungen an den Kapitalmärkten und im Finanzdienstleistungsbereich. Weitere Themen waren die Weiterentwicklung des Produktportfolios, die langfristige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens sowie die weitere Umsetzung der Maßnahmen zur Sicherstellung einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität. Der Aufsichtsrat hat sich im Einzelnen auch mit dem Kapitalmarkt und seinen Erwartungen, der Aktienkursentwicklung und deren Hintergründe sowie den erwarteten Wirkungen der strategischen Vorhaben auf die Kursentwicklung befasst.

## Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Im Geschäftsjahr 2025 trat der Aufsichtsrat zu sieben Sitzungen zusammen. Alle Sitzungen wurden als Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form oder per Telefon durchgeführt. Die Sitzungsteilnahme der Mitglieder lag auf sehr hohem Niveau, wie der detaillierten 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.

Auch außerhalb der regulären Sitzungen wurde der Aufsichtsrat über besondere Vorgänge in Kenntnis gesetzt. Zusätzlich nahmen einzelne Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands bilaterale Termine zum Meinungsaustausch wahr. Über die wichtigsten Indikatoren der Geschäftsentwicklung und bestehende



Risiken unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat zusätzlich auch durch schriftliche Berichte.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Im Berichtszeitraum wurden vonseiten der Gesellschaft beispielsweise Informationsveranstaltungen zu den Themen IT-Strategie, Verkehrssicherheit und Batterietechnologie durchgeführt. Hierbei wurden interne wie externe Experten eingebunden. Zudem haben neue Mitglieder des Aufsichtsrats in einem eigens dafür vorgesehenen Onboarding-Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und fachverantwortliche Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über grundsätzliche und aktuelle Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens sowie die Governance-Struktur zu verschaffen. Feste Bestandteile dieses Programms sind auch ESG- (Environmental, Social, Governance) bzw. nachhaltigkeitsbezogene Themenblöcke. Des Weiteren werden die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig über das für die Aufsichtsrats Tätigkeit relevante regulatorische Umfeld und sonstige sie betreffende rechtliche Entwicklungen informiert.

### Themen der Aufsichtsrats Tätigkeit

In seiner Sitzung am 19. Februar 2025 erörterte der Aufsichtsrat Themen zur Vorstandsvergütung 2024 und 2025 insbesondere auch im Hinblick auf die beschlossenen Veränderungen im Vorstand und dem ab dem

Jahr 2026 gültigen Vorstandsvergütungssystem. Letzteres wurde der Hauptversammlung im Mai 2025 zur Billigung vorgelegt und mit einer Zustimmungquote von 92,2 % genehmigt. Sodann erörterte der Aufsichtsrat im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2024, die Prognosen für das Jahr 2025 sowie den vorläufigen Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2025 und nahm diese zustimmend zur Kenntnis. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die Veröffentlichung bestanden. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2024, die Prognosen für das Jahr 2025 und der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 20. Februar 2025 veröffentlicht. Ebenfalls in der Sitzung am 19. Februar 2025 stimmte der Aufsichtsrat vorbehaltlich der Ermächtigung durch die Hauptversammlung 2025 einem vom Vorstand beschlossenen Aktienrückkaufprogramm im Wert von bis zu 5,0 Mrd. € zu. Der Aufsichtsrat erörterte ferner die auslaufenden Amtszeiten der Anteilseignervertreter von Beurden, Centoni, Höttges, Koch und Svahn. Unter Zugrundelegung der aktienrechtlichen Regularien und des Deutschen Corporate Governance Kodex beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung 2025 deren Wiederwahl vorzuschlagen.

Im März 2025 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nachhaltigkeitsbericht-

erstattung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2024 sowie den Bericht des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat verabschiedete ferner seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2025. Um den Erwartungen der Investoren zur Verbesserung der Aktionärsteilhabe Rechnung zu tragen, wurde unter anderem beschlossen, im Vorfeld der Hauptversammlung wiederum einen Brief des Aufsichtsratsvorsitzenden an die Aktionärinnen und Aktionäre zu veröffentlichen. Dieser enthielt unter anderem Ausführungen zur Strategie, zum Aktienrückkaufprogramm, zum Dividendenvorschlag, zur Vorstandsvergütung und zu rechtlichen Angelegenheiten.

Am 2. April 2025 ließ sich der Aufsichtsrat vom Vorstand zu den seitens der US-Regierung angekündigten Zöllen Bericht erstatten und diskutierte sowohl kurzfristige als auch langfristige Mitigationsmaßnahmen.

In seiner Sitzung am 30. April 2025 lag ein wesentlicher Schwerpunkt auf den geopolitischen Entwicklungen bezüglich Handel und Zöllen sowie potenzieller Reaktionen und Gegenmaßnahmen wie zum Beispiel die Lokalisierung einzelner Baureihen. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Mercedes-Benz Betriebssystem MB.OS.





In der virtuellen ordentlichen Hauptversammlung am 7. Mai 2025 wurden Ben van Beurden, Liz Centoni, Timotheus Höttges, Olaf Koch und Prof. Dr. Helene Svahn als Aufsichtsratsmitglieder wiedergewählt. Im Anschluss an die Hauptversammlung fanden Wahlen zu Ausschussbesetzungen statt.

Ende Juli 2025 trat der Aufsichtsrat zu einer weiteren Sitzung zusammen. Er erörterte mit dem Vorstand im Detail den Geschäftsverlauf und die Ergebnisse des ersten Halbjahres. Der Aufsichtsrat befasste sich ausführlich mit der Produktstrategie sowie dem Mercedes-Benz Betriebssystem MB.OS. Des Weiteren beschloss er seiner Zustimmung unterliegende M&A-Transaktionen. Schließlich ließ sich der Aufsichtsrat über aktuelle rechtliche Themen sowie den Stand der noch laufenden regulatorischen, zivilrechtlichen und kartellrechtlichen Verfahren berichten. Bezogen auf die kartellrechtlichen Sachverhalte befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Stand der Kartellangelegenheiten und dem Fortgang der Prüfung möglicher Verantwortlichkeiten in diesem Zusammenhang.

Im September 2025 kam der Aufsichtsrat zu einer mehrtägigen Strategiesitzung in Stuttgart zusammen, um die weltweiten strategischen Herausforderungen zu diskutieren. Unter Einbeziehung verantwortlicher Führungskräfte erörterten die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands in konstruktivem und offenem Dialog, wie sich Mercedes-Benz auf bestehende und neue Herausforderungen einstellen wird und welche Chancen genutzt werden sollen. Ein Schwerpunkt lag hierbei auf dem Kundenerlebnis entlang der gesamten

»Customer Journey«. Integraler Bestandteil der Erörterungen waren auch nachhaltigkeitsbezogene Aspekte sowie die Perspektive des Kapitalmarkts. Des Weiteren beschloss der Aufsichtsrat Veränderungen im Vorstand.

Im Rahmen der Sitzung am 12. Dezember 2025 behandelte und verabschiedete der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation die Unternehmensplanung (Mercedes-Benz Business Planning) und diskutierte in diesem Zusammenhang bestehende Chancen und Risiken. Gegenstände der Tagesordnung waren ferner der Bericht des Vorstands über den aktuellen Finanzstatus, Volumina und Preise der Fahrzeug-Cluster des aktuellen sowie des zukünftigen Portfolios von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sowie die Beschlussfassung des Aufsichtsrats über mehrere seiner Zustimmung unterliegender Maßnahmen. Weitere Punkte der Sitzung waren Vergütungsthemen, Angelegenheiten der Corporate Governance sowie die noch laufenden regulatorischen und zivilrechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselemissionen. Zudem ließ er sich über den Stand der Kartellangelegenheiten berichten.

### Arbeit in den Ausschüssen

Der Aufsichtsrat hat fünf Ausschüsse eingerichtet: Präsidialausschuss, Prüfungsausschuss, Ausschuss für Rechtsangelegenheiten, Nominierungsausschuss und Vermittlungsausschuss. Über die Arbeit der Ausschüsse erstatteten deren Vorsitzende dem Plenum in den Aufsichtsratssitzungen ausführlich Bericht. Einzelheiten zu den Aufgaben der Ausschüsse des Aufsichtsrats und

deren Zusammensetzung finden Sie in der Erklärung zur Unternehmensführung.

Der **Präsidialausschuss** kam im vergangenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammen, die alle als Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form oder per Telefon durchgeführt wurden. Dabei behandelte der Ausschuss insbesondere Personalangelegenheiten und die Nachfolgeplanung für die Besetzung des Vorstands. Des Weiteren beschäftigte sich der Präsidialausschuss mit der Übernahme von Mandaten von Vorstandsmitgliedern in anderen Unternehmen und Institutionen, mit Corporate-Governance-Themen, der D&O-Versicherung und der Vorstandsvergütung.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2025 zu sechs Sitzungen zusammen. Alle Sitzungen wurden als Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form oder per Telefon durchgeführt. An allen Sitzungen nahm der Vorsitzende des Aufsichtsrats als ständiger Gast teil. Weitere ständige Teilnehmer waren unter Wahrung der gesetzlichen Anforderungen der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie für Integrität, Governance und Nachhaltigkeit zuständigen Vorstandsmitglieder sowie die Vertreter des Abschlussprüfers. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten informierten auch die Leiter von Fachabteilungen wie beispielsweise der Bereiche Accounting, Interne Revision, Compliance und der Rechtsabteilung. Darüber hinaus fanden regelmäßig Executive Sessions mit dem Abschlussprüfer ohne Beisein des Vorstands statt. Der Prüfungsausschuss prüfte und erörterte den



jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2024, den Vergütungsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Des Weiteren befasste sich der Ausschuss im Berichtszeitraum eingehend mit den Zwischenfinanzberichten für das erste und dritte Quartal 2025 und setzte sich ausführlich mit dem Halbjahresfinanzbericht 2025 sowie den Ergebnissen der prüferischen Durchsicht durch den Abschlussprüfer auseinander. Darüber hinaus nahm der Ausschuss die Berichte der Bereiche Interne Revision, Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. Die Berichte der Internen Revision beinhalteten auch ESG (Environmental, Social, Governance)-bezogene Prüfungen und Feststellungen, und die Berichte der Rechtsabteilung umfassten 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 & People Protection Office) meldeten. Der Prüfungsausschuss behandelte auch generelle Fragen der Rechnungslegung, der Finanzberichterstattung sowie der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Dabei wurde insbesondere auch auf die nach wie vor noch nicht erfolgte Umsetzung des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie

(EU) 2022/2464 hinsichtlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung von Unternehmen sowie auf den Status der Wesentlichkeitsanalyse und die daraus resultierenden wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Unternehmenstätigkeit (sogenannte IROs) eingegangen. Er überprüfte unter Einbeziehung sogenannter Audit Quality Indicators die Qualität, Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner erörterte er die Angemessenheit, Wirksamkeit und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems, des internen Revisionssystems sowie des Compliance-Management-Systems (einschließlich nachhaltigkeitsbezogener Aspekte). Nach Bestellung des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung beauftragte der Prüfungsausschuss den Prüfer mit der Abschlussprüfung und mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2025. Darüber hinaus stimmte der Prüfungsausschuss die Prüfungsschwerpunkte mit dem Abschlussprüfer ab und traf mit diesem die Honorarvereinbarung. Der Prüfungsausschuss beauftragte den Prüfer zudem mit der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung als Teil des Lageberichts. Des Weiteren befasste sich der Ausschuss mit dem Management von Währungs-, Energie- und Rohstoffrisiken und nahm die Berichte des Leiters Steuern, des Datenschutzbeauftragten für den Konzern sowie des Menschenrechtsbeauftragten entgegen. Zudem führte der Prüfungsausschuss auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung am

11. Februar 2026 vorgestellt und diskutiert. Im Ergebnis ergab sich kein grundsätzlicher Änderungsbedarf. Einzelne Anregungen werden aufgegriffen.

Der **Ausschuss für Rechtsangelegenheiten** kam im Jahr 2025 zu drei Sitzungen zusammen. Die Sitzungen wurden als Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form oder per Telefon durchgeführt. Dabei ließ sich der Ausschuss ausführlich zu den emissions- und kartellbezogenen Rechtsangelegenheiten informieren und erörterte diese unter Anwesenheit von Rechtsberatern des Aufsichtsrats. Er befasste sich mit der laufenden Fortentwicklung des technischen Compliance-Management-Systems auch im Hinblick auf künftige Technologien.

Im Rahmen des mit den US-amerikanischen Behörden im Zusammenhang mit Deselemissionen geschlossenen Vergleichs wurden dem Ausschuss besondere Aufgaben und Entscheidungskompetenzen im Hinblick auf die Erledigung der in dem Vergleich übernommenen Verpflichtungen übertragen. Auch diesen Aufgaben kam der Ausschuss vollumfänglich und mit großer Sorgfalt nach.

Bezogen auf die kartellrechtlichen Angelegenheiten befasste sich der Ausschuss mit dem Stand der Kartellangelegenheiten und dem Fortgang der Prüfung möglicher Verantwortlichkeiten in diesem Zusammenhang.



Der **Nominierungsausschuss** kam im Geschäftsjahr 2025 zu drei Sitzungen zusammen, die als Video-konferenzen durchgeführt wurden. Der Ausschuss befasste sich insbesondere mit den Empfehlungen für die Vorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung 2026 zur Wahl von Anteilseignervertretern in den Aufsichtsrat. Dabei orientierte er sich unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls am Unternehmensinteresse und strebte die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils mit Diversitätskonzept und Kompetenzprofil für den Gesamtauf-sichtsrat an.

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

### Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2025 befasste sich der Aufsichtsrat kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance.

Auch in diesem Jahr wurden im Rahmen des kontinuierlichen Investorendialogs im November und Dezember 2025 Gespräche mit Investoren und Aktionärsvereinigungen zu aufsichtsratspezifischen Themen wie etwa der Vorstandsvergütung sowie der Arbeit und Zusammensetzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse geführt.

Offene Kommunikation und ein konstruktiver Dialog zwischen Aufsichtsrat und Vorstand wurden auch in diesem Jahr gepflegt.

Im Dezember 2025 verabschiedete der Aufsichtsrat die turnusmäßige Entsprechenserklärung 2025. Mit den dort erläuterten Ausnahmen wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

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

Im Geschäftsjahr 2025 hat es keine Hinweise auf tatsächliche Interessenkonflikte gegeben.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Im Jahr 2023 erfolgte unter Einbindung eines externen Beraters auf Basis eines umfangreichen Fragebogens und zusätzlich geführter Interviews eine umfassende Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, bei der auch die Perspektive des Vorstands einbezogen wurde. Für das kommende Berichtsjahr ist eine Prüfung unter Einbindung eines externen Beraters erneut geplant.

Zusätzlich führte der Prüfungsausschuss auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung des Prüfungs-

ausschusses am 11. Februar 2026 vorgestellt und diskutiert.

Für paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen wie jenen der Mercedes-Benz Group AG sieht das Aktiengesetz eine verbindliche Geschlechterquote von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern vor. 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 Hinblick auf die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung vom 7. Mai 2025 wurde der Gesamterfüllung nicht widersprochen.

Im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG sind auf Anteilseignerseite mit Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Dr. Doris Höpke und Prof. Dr. Helene Svahn zum 31. Dezember 2025 40 % Frauen und 60 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Nadine Boguslawski, Gabriela Neher-Merkel, Pia Simon, Monika Tielsch und Barbara Resch 50 % Frauen und 50 % Männer. Damit erfüllt der Aufsichtsrat zu diesem Zeitpunkt auch insgesamt die gesetzliche Quote.

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



**Veränderungen im Aufsichtsrat und im Vorstand**

Mit einer Bestellung des Aufsichtsrats für einen Zeitraum von drei Jahren trat Mathias Geisen zum 1. Februar 2025 in den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG ein. Zum 1. März 2025 übernahm er die Verantwortung für das Ressort »Vertrieb & Kunde« von Britta Seeger. Britta Seeger übernahm zum 1. Mai 2025 die Verantwortung für das Ressort »Personal & Arbeitsdirektorin« von Sabine Kohleisen, die zum 30. April 2025 aus dem Vorstand ausschied. Oliver Thöne war vom Aufsichtsrat zum 1. Februar 2025 für einen Zeitraum von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG bestellt worden. Er folgte auf Hubertus Troska, der zum 31. Juli 2025 aus dem Vorstand ausschied, in der Verantwortung für das Ressort »Greater China« nach.

Mit einer Bestellung des Aufsichtsrats für einen Zeitraum von drei Jahren trat Olaf Schick zum 1. Oktober 2025 in den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG ein. Er übernahm zum 1. November 2025 die Verantwortung für das Ressort »Integrität, Governance & Nachhaltigkeit« von Renata Jungo Brüngger, die zum 31. Oktober 2025 aus dem Vorstand ausschied.

In der Aufsichtsratssitzung am 24. September 2025 beschloss der Aufsichtsrat weitere Veränderungen im Vorstand: Zum 1. Dezember 2025 übernahm Dr. Jörg Burzer das Ressort »Chief Technology Officer, Entwicklung & Einkauf« von Markus Schäfer, der zum 30. November 2025 aus dem Vorstand ausschied.

Darüber hinaus bestellte der Aufsichtsrat Michael Schiebe mit Wirkung ab dem 1. Dezember 2025 für einen Zeitraum von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG. Er übernahm das Ressort »Produktion, Qualität & Supply Chain Management« von Dr. Jörg Burzer.

Der Aufsichtsrat dankt den hochgeschätzten und im Verlauf des Geschäftsjahres 2025 ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern Sabine Kohleisen, Renata Jungo Brüngger und Hubertus Troska sowie Markus Schäfer für ihre Verdienste für das Unternehmen.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 19. Februar 2025 beschlossen die Anteilseignervertreter auf Grundlage einer entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses den Vorschlag an die Hauptversammlung 2025 zu unterbreiten, Ben van Beurden, Liz Centoni, Timotheus Höttges, Olaf Koch und Prof. Dr. Helene Svahn erneut in den Aufsichtsrat zu wählen. Alle Genannten wurden von der Hauptversammlung am 7. Mai 2025 wiedergewählt. Zudem beschlossen die Anteilseignervertreter in der Sitzung des Aufsichtsrats am 12. Dezember 2025 auf Grundlage einer entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses, den Vorschlag an die Hauptversammlung 2026 zu unterbreiten, Marco Gobetti erneut in den Aufsichtsrat zu wählen und mit Katharina Beumelburg und Rashmi Misra zwei neue Kandidatinnen zur Wahl zu stellen.

**Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses**

Der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG sowie der Konzernabschluss und der für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2025 sind ordnungsgemäß von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Zudem wurde die Nachhaltigkeitsberichterstattung einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen, wobei vereinzelte Angaben mit hinreichender Sicherheit geprüft wurden. Die Prüfung wurde mit einem entsprechenden Prüfungsvermerk versehen.

In einer Sitzung des Aufsichtsrats am 11. Februar 2026 wurden im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses, der zusammengefasste Lagebericht einschließlich Nachhaltigkeitsberichterstattung 2025 sowie der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2026 erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die Veröffentlichung bestehen. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2025 und der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespresskonferenz am 12. Februar 2026 veröffentlicht.

In der Sitzung am 3. März 2026 behandelte der Aufsichtsrat den Jahresabschluss, Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern, den Bericht des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag sowie Themen zur Vorstandsvergütung.

Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung 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 PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für den Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG und den Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts, der Vermerk über die freiwillig erfolgte Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung, der Vermerk über die freiwillige Prüfung des Vergütungsberichts sowie der Bericht des Aufsichtsrats.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und dabei insbesondere auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen einging und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, intensiv erörtert.

Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten und vom Abschlussprüfer mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Abschlüsse nebst zusammengefasstem Lagebericht einschließlich der mit dem Prüfungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Nachhaltigkeitsberichterstattung. Damit war der Jahresabschluss 2025 der Mercedes-Benz Group AG festgestellt. Auf dieser Grundlage schloss sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns an. Der Aufsichtsrat verabschiedete ferner den Bericht des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung und den mit dem Prüfungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2026.

### Dank

Der Aufsichtsrat dankt den Vorstandsmitgliedern und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Mercedes-Benz Group für ihren engagierten Beitrag im abgeschlossenen Geschäftsjahr 2025.

Stuttgart, im März 2026

Für den Aufsichtsrat



Dr. Martin Brudermüller  
Vorsitzender



## Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG im Geschäftsjahr 2025

|                                         | Aufsichtsratsplenum    |                   | Präsidialausschuss     |                   | Prüfungsausschuss      |                   | Nominierungsausschuss  |                   | Ausschuss für<br>Rechtsangelegenheiten |                   |
|-----------------------------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|----------------------------------------|-------------------|
|                                         | Sitzungs-<br>teilnahme | Teilnahme<br>in % | Sitzungs-<br>teilnahme | Teilnahme<br>in % | Sitzungs-<br>teilnahme | Teilnahme<br>in % | Sitzungs-<br>teilnahme | Teilnahme<br>in % | Sitzungs-<br>teilnahme                 | Teilnahme<br>in % |
| Dr. Martin Brudermüller <sup>1</sup>    | 7/7                    | 100               | 4/4                    | 100               |                        |                   | 3/3                    | 100               |                                        |                   |
| Michael Bettag                          | 7/7                    | 100               |                        |                   |                        |                   |                        |                   |                                        |                   |
| Ben van Beurden                         | 7/7                    | 100               | 4/4                    | 100               |                        |                   | 3/3                    | 100               |                                        |                   |
| Nadine Boguslawski                      | 7/7                    | 100               |                        |                   |                        |                   |                        |                   |                                        |                   |
| Liz Centoni                             | 4/7                    | 57                |                        |                   |                        |                   | 3/3                    | 100               |                                        |                   |
| Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice   | 7/7                    | 100               |                        |                   |                        |                   |                        |                   | 3/3                                    | 100               |
| Sebastian Fay                           | 7/7                    | 100               |                        |                   | 6/6                    | 100               |                        |                   | 3/3                                    | 100               |
| Marco Gobetti                           | 6/7                    | 86                |                        |                   |                        |                   |                        |                   |                                        |                   |
| Michael Häberle                         | 7/7                    | 100               |                        |                   |                        |                   |                        |                   | 3/3                                    | 100               |
| Dr. Doris Höpke                         | 6/7                    | 86                |                        |                   |                        |                   |                        |                   | 3/3                                    | 100               |
| Timotheus Höttges                       | 6/7                    | 86                |                        |                   | 4/6                    | 67                |                        |                   |                                        |                   |
| Olaf Koch <sup>2</sup>                  | 7/7                    | 100               |                        |                   | 6/6                    | 100               |                        |                   | 3/3                                    | 100               |
| Ergun Lümali                            | 7/7                    | 100               | 4/4                    | 100               | 6/6                    | 100               |                        |                   | 3/3                                    | 100               |
| Gabriela Neher-Merkel                   | 7/7                    | 100               |                        |                   |                        |                   |                        |                   |                                        |                   |
| Michael Peters                          | 7/7                    | 100               |                        |                   |                        |                   |                        |                   |                                        |                   |
| Stefan Pierer                           | 7/7                    | 100               |                        |                   |                        |                   |                        |                   |                                        |                   |
| Barbara Resch (seit dem 1. Januar 2025) | 5/7                    | 71                | 3/4                    | 75                |                        |                   |                        |                   |                                        |                   |
| Pia Simon                               | 7/7                    | 100               |                        |                   |                        |                   |                        |                   |                                        |                   |
| Prof. Dr. Helene Svahn                  | 7/7                    | 100               |                        |                   |                        |                   |                        |                   |                                        |                   |
| Monika Tielsch                          | 7/7                    | 100               |                        |                   |                        |                   |                        |                   |                                        |                   |

1 Vorsitzender Präsidialausschuss und Nominierungsausschuss.

2 Vorsitzender Prüfungsausschuss und Ausschuss für Rechtsangelegenheiten.



# Der Aufsichtsrat

**Dr. Martin Bruder Müller**

Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der Mercedes-Benz Group AG  
Gewählt bis 2028

**Ergun Lümalı\***

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

**Michael Bettag\***

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

**Ben van Beurden**

Ehemals Vorstandsvorsitzender der Shell plc  
Gewählt bis 2029

**Nadine Boguslawski\***

Hauptkassiererin der IG Metall  
Gewählt bis 2028

**Liz Centoni**

Executive Vice President und  
Chief Customer Experience Officer,  
Cisco, Inc.  
Gewählt bis 2029

**Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice**

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

**Sebastian Fay\***

Leiter des Funktionsbereichs Tarifpolitik und Handwerk  
beim IG Metall Vorstand in Frankfurt  
Bestellt bis 2028

**Marco Gobbetti**

Executive Administrator bei Aeffe S.p.A.  
Gewählt bis 2026

**Michael Häberle\***

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

**Dr. Doris Höpke**

C-Suite/Senior Advisor und Mediatorin (selbstständig  
und in Partnerschaft mit Reckhenrich Advisors)  
Gewählt bis 2028

**Timotheus Höttges**

Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Telekom AG  
Gewählt bis 2029

**Olaf Koch**

Partner und Managing Director Zintinus GmbH  
Gewählt bis 2029

**Gabriela Neher-Merkel\***

Betriebsrätin im Mercedes-Benz Werk Rastatt  
Gewählt bis 2028

\* Arbeitnehmervertreter/-innen.

[🔗 Weitere Informationen zu den einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG](#)





**Michael Peters\***

Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz  
Werks Bremen  
Gewählt bis 2028

**Stefan Pierer**

Vorsitzender des Vorstands der Pierer Industrie AG  
Gewählt bis 2027

**Barbara Resch\***

IG Metall Bezirksleiterin Baden-Württemberg  
(seit 1. Januar 2025)  
Bestellt bis 2028

**Pia Simon\***

Bereichsleiterin Corporate Audit - Process Audits;  
Vorsitzende des Konzernsprecherausschusses der  
leitenden Angestellten der Mercedes-Benz Group  
Gewählt bis 2028

**Prof. Dr. Helene Svahn**

Professorin für Nanobiotechnologie am  
Royal Institute of Technology, Schweden  
Gewählt bis 2026

**Monika Tielsch\***

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

\* Arbeitnehmervertreter/-innen.

[🔗 Weitere Informationen zu den einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG](#)



## Der neue Mercedes-Benz GLC mit EQ Technologie

GLC 400 4MATIC mit EQ Technologie | Energieverbrauch (kombiniert): 15,8 kWh/100km, CO<sub>2</sub>-Emissionen gesamt (kombiniert): 0,0 g/km, CO<sub>2</sub>-Klasse (kombiniert): A



**ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT****22 Grundlagen des Konzerns**

- 22 Geschäftsmodell
- 31 Wichtige Ereignisse
- 35 Ziele und Strategien
- 43 Steuerungssystem
- 45 Erklärung zur Unternehmensführung

**46 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf**

- 46 Weltwirtschaft und Automobilmärkte
- 48 Geschäftsentwicklung

**51 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage**

- 52 Ertragslage
- 57 Finanzlage
- 65 Vermögenslage
- 70 Investitions- und Forschungstätigkeit
- 71 Net Assets und Value Added

**74 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr****76 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen****81 Prognosebericht**

- 82 Weltwirtschaft und Automobilmärkte
- 83 Prognose der bedeutsamsten Leistungsindikatoren
- 85 Dividende
- 85 Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

**86 Risiko- und Chancenbericht**

- 86 Risiko- und Chancenmanagementsystem sowie internes Kontrollsystem
- 91 Risiken und Chancen
- 102 Gesamtbetrachtung der Risiko- und Chancensituation

**103 Mercedes-Benz Group AG (Kurzfassung nach HGB)****106 Nachhaltigkeitsbericht**

- 106 Allgemeine Informationen
- 125 Umweltinformationen
- 179 Soziale Informationen
- 205 Governance-Informationen
- 214 Index der Angabepflichten
- 223 Zusammengefasste Nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group und der Mercedes-Benz Group AG

# Grundlagen des Konzerns

## Geschäftsmodell<sup>1</sup>

### Überblick über den Konzern

Die Mercedes-Benz Group blickt auf eine langjährige Tradition zurück, die bis zu den Erfindern des Automobils Gottlieb Daimler und Carl Benz zurückreicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Der Konzern ist eines der erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt und zählt zu den größten Anbietern von High-End-Pkw und Premium-Transportern. Finanzierung, Leasing, Fahrzeugabos und -miete, Flottenmanagement, digitale Services rund um das Laden von Elektrofahrzeugen sowie Versicherungsleistungen runden das Leistungsspektrum ab.

Um die Widerstandsfähigkeit und Resilienz des Unternehmens in einem weiterhin herausfordernden Marktumfeld nachhaltig zu stärken, wurde im Jahr 2024 das umfassende Programm »Next Level Performance« gestartet, das mehrere Arbeitspakete beinhaltet. Dabei ist es zum einen das Ziel, auf Basis eines starken Produktportfolios die weltweiten Märkte noch besser zu erschließen und die Umsatzqualität zu steigern. Zum anderen sollen die Kosten und Investitionen nachhaltig

gesenkt sowie die Strukturen und Prozesse weiter verschlankt werden. Darüber hinaus wurde eine Initiative gestartet, um den Willen zur Höchstleistung (»Winning Attitude«) noch stärker in der Unternehmenskultur der Mercedes-Benz Group zu verankern. Zudem soll ein einheitliches und vor allem herausragendes Kundenerlebnis geschaffen werden.

Um künftig eine noch einheitlichere Kundenansprache zu gewährleisten und das Prinzip »One Face to the Customer« weiter zu stärken, wurden die weltweiten Vertriebs- und Finanzdienstleistungsprozesse ab dem 1. Januar 2026 enger miteinander verzahnt. In diesem Zusammenhang wurde die Mercedes-Benz Mobility AG rückwirkend auf den 1. Oktober 2025 mit der Mercedes-Benz AG verschmolzen.

Auswirkungen auf die Segmentberichterstattung ergeben sich nicht. Die operative Geschäftstätigkeit der Mercedes-Benz Group wird unverändert in den Geschäftsfeldern bzw. Segmenten Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Financial Services geführt. Mit der Verschmelzung der Mercedes-Benz Mobility AG auf die Mercedes-Benz AG ging die Umbenennung des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Mobility in Mercedes-Benz Financial Services einher. In diesem Lagebericht wird für das Geschäftsfeld bzw.

Segment durchgängig die Bezeichnung Mercedes-Benz Financial Services verwendet.

In der Überleitung der Geschäftsfelder zum Konzern (Überleitung) werden nicht den Geschäftsfeldern zugeordnete Beteiligungen sowie zentral verantwortete Sachverhalte ausgewiesen. Darüber hinaus sind in der Überleitung Effekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten enthalten.

Die Mercedes-Benz Group AG ist das Mutterunternehmen der Mercedes-Benz Group und hat ihren Sitz in Stuttgart. Die Mercedes-Benz Group umfasst neben der Mercedes-Benz Group AG sämtliche Tochterunternehmen, auf die die Mercedes-Benz Group AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. Ausführliche Informationen können der Anmerkung [»Anteilsbesitz«](#) gemäß § 313 HGB im Kapitel »Konzernanhang« des Konzernabschlusses entnommen werden.

<sup>1</sup> Dieses Kapitel enthält Angabepflichten im Zusammenhang mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) in Bezug auf die Strategie, das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette.

Die Mercedes-Benz Group AG bestimmt die Strategie des Konzerns, übernimmt dessen Steuerung und setzt als Konzernobergesellschaft über die Rechts-, Ordnungs- und Compliance-Funktionen konzernweit einheitliche Standards und Richtlinien.

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

Die folgende Grafik gibt einen Überblick über den Konzern und seine Marken.

| Mercedes-Benz Group                |                    |                    |                                  |
|------------------------------------|--------------------|--------------------|----------------------------------|
| Umsatz <sup>1</sup> 132.214 Mio. € |                    |                    |                                  |
| Beschäftigte <sup>2</sup> 164.120  |                    |                    |                                  |
|                                    | Mercedes-Benz Cars | Mercedes-Benz Vans | Mercedes-Benz Financial Services |
| Umsatz <sup>1</sup>                | 96.407 Mio. €      | 17.148 Mio. €      | 24.625 Mio. €                    |
| Beschäftigte <sup>2</sup>          | 131.895            | 16.728             | 8.794                            |
| Marken <sup>3</sup>                |                    |                    | Mercedes-Benz Financial Services |
|                                    | Mercedes-Benz      | Mercedes-Benz      | Mercedes-Benz Bank               |
|                                    |                    |                    |                                  |
|                                    | MAYBACH            |                    |                                  |

1 Umsatz für das Jahr 2025.  
2 Beschäftigte zum 31. Dezember 2025.  
3 Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG beschloss Ende Dezember 2025, die Gesellschaften der Athlon-Gruppe zu verkaufen. Weitere Informationen hierzu sind im Kapitel »Wichtige Ereignisse« und im Konzernabschluss im Kapitel »Konzernanhang« unter der Anmerkung »Konsolidierungskreis« zu finden.





Die Wertschöpfungskette der Mercedes-Benz Group gibt sowohl einen Überblick über die eigene Geschäftstätigkeit des Konzerns als auch die vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Dabei nutzt die Mercedes-Benz Group verschiedenste materielle und immaterielle Ressourcen. Über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg spielen die Beschäftigten eine entscheidende Rolle. Die wichtigsten immateriellen Ressourcen sind die Marke Mercedes-Benz, das Lieferantennetzwerk und das Innovationspotenzial. Als eine der traditionsreichsten und wertvollsten Marken<sup>1</sup> der Welt genießt die Marke Mercedes-Benz weltweit eine sehr hohe Bekanntheit. Das globale Lieferantennetzwerk soll dem Konzern den Zugang zu externer Technologie sicherstellen und ist Grundpfeiler eines effizienten Produktionsablaufs. Das hohe Innovationspotenzial des Konzerns stellt die Grundlage für die Entwicklung von High-End-Produkten für seine Kunden dar. Dabei werden regelmäßig neue Maßstäbe bei Fahrzeugtechnologie, Fahrzeugdesign, neuen Antriebskonzepten und Plattformen gesetzt. Die Entwicklung hoher Sicherheitsstandards für alle Fahrzeuge ist fester Bestandteil der Innovationsprozesse.

## Wertschöpfungskette der Mercedes-Benz Group



<sup>1</sup> Untersuchung des US-amerikanischen Markenberatungsunternehmens Interbrand im Oktober 2025.



Der Konzern entwickelt das weltweite Produktionsnetzwerk laufend weiter. Dabei wird die Produktion möglichst antriebsflexibel aufgestellt. Zudem nutzt die Mercedes-Benz Group für die Weiterentwicklung des Produktportfolios Synergien zwischen neuen und existierenden Baureihen. Das Schaubild »Globales Produktionsnetzwerk Mercedes-Benz Group« gibt einen Überblick über die weltweiten Produktionsstandorte zum 31. Dezember 2025.

Ein zentrales Fokusfeld der Mercedes-Benz Group ist die Dekarbonisierung, die durch den umfassenden Einsatz von Recyclingmaterialien, die Nutzung erneuerbarer Energien in der Produktion sowie die Einbindung erneuerbarer Energiequellen zum Laden der Fahrzeuge vorangetrieben wird.

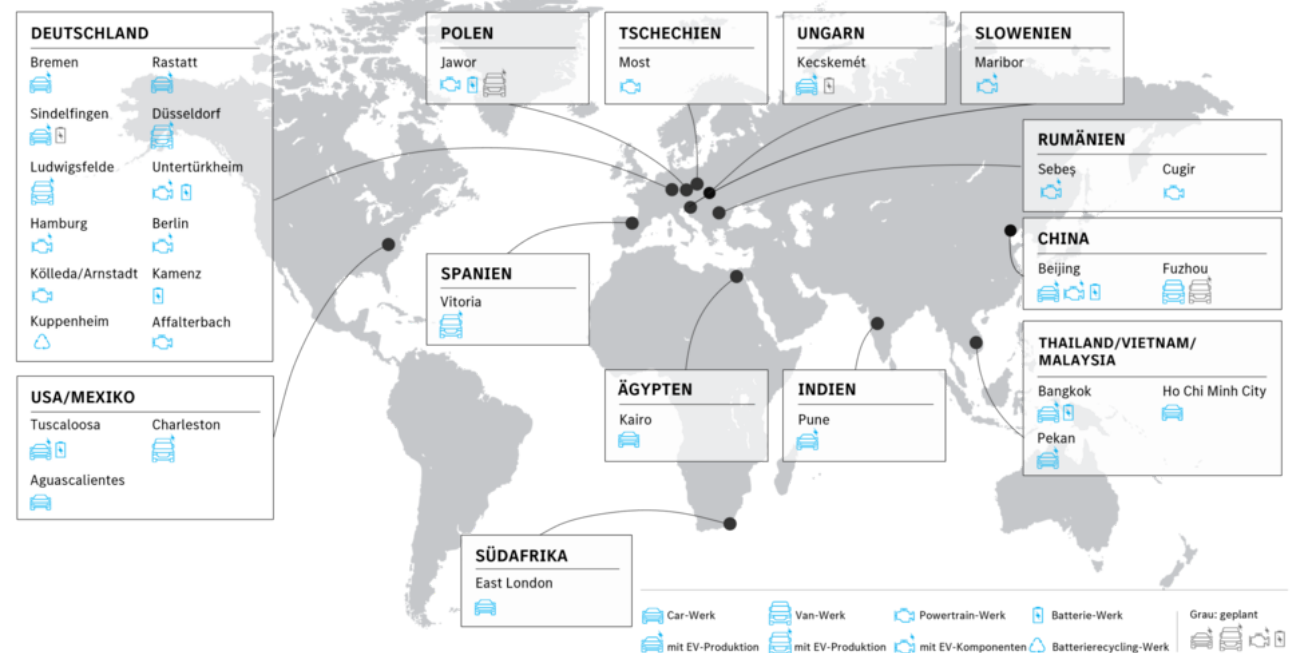
Die Mercedes-Benz Group vertreibt Fahrzeuge und Dienstleistungen in nahezu allen Ländern der Welt und hat rund 30 Produktionsstätten in Europa, Amerika, Asien und Afrika.

Die Mercedes-Benz Group gestaltet ihren Vertrieb über Direktvertriebskanäle und Onlineplattformen. Gleichzeitig werden Fahrzeuge über ein Netzwerk autorisierter Händler, Agenten und Servicepartner vertrieben. Somit sollen ein hochwertiges Marken-erlebnis und eine umfassende Kundenbetreuung vor, während und nach dem Kauf ermöglicht werden.

Unter dem Titel »Vertrieb der Zukunft« erfolgt die Umstellung der Vertriebsaktivitäten in vielen Ländern auf den Direktvertrieb über Agenten. Zum 31. Dezember 2025 sind mehr als 50 % des europäischen Pkw-Absatzes und 45 % des europäischen Van-Absatzes – darunter auch Deutschland – auf das neue Modell übergegangen.

In den kommenden Jahren wird der Direktvertrieb auch außerhalb Europas sukzessive in weiteren Ländern eingeführt. Zum Bilanzstichtag sind weltweit zwölf Märkte umgestellt – Deutschland, Österreich, Vereinigtes Königreich, Schweden, Mexiko, Südafrika, Türkei, Malaysia, Indien, Australien, Neuseeland und Thailand.

## Globales Produktionsnetzwerk Mercedes-Benz Group<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Einschließlich der nicht konsolidierten Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten.

## Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Cars setzt sich zum Ziel, die begehrtesten Fahrzeuge der Welt zu produzieren. Dabei bietet Mercedes-Benz Cars ein breites Produktportfolio, das sich in die drei Produktkategorien Top-End, Core und Entry gliedert. Das Top-End<sup>1</sup>-Portfolio umfasst alle S-Klasse Modelle, die Marken Mercedes-AMG und Mercedes-Maybach sowie die Produktmarke G-Klasse. Core steht für den Kern der Marke mit den Mercedes-Benz Baureihen der E-Klasse und der C-Klasse sowie deren Derivate. Mit den Entry-Modellen der B- und A-Klasse sowie ihren Derivaten ermöglicht Mercedes-Benz Cars den Einstieg in das Portfolio der Kompaktwagen.

Bei Betrachtung der Absatzzahlen nach Klassen im Kapitel »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« unter »[Geschäftsentwicklung](#)« werden bei den S-Klasse Modellen die S-Klasse, GLS, EQS und EQS SUV zusammengefasst. Bei den E-Klasse Modellen werden alle Derivate der E-Klasse einschließlich GLE, GLE Coupé, EQE und EQE SUV betrachtet. Zu den C-Klasse Modellen gehören alle Derivate der C-Klasse mit dem GLC und GLC Coupé. Bei den B-Klasse Modellen werden die B-Klasse einschließlich GLB und EQB zusammengeführt. Zu den A-Klasse Modellen gehören die A-Klasse inklusive dem CLA, GLA und EQA. Bei der Betrachtung der Klassen werden die jeweils vorhandenen AMG-Derivate sowie die Maybach-Varianten der Modelle zum Absatz der Klasse hinzugerechnet. Die Übersicht auf der folgenden Seite stellt das Mercedes-Benz Cars Produktportfolio dar.

Der Anspruch von Mercedes-Benz Cars ist es, den technologischen Fortschritt kontinuierlich voranzutreiben und sicherzustellen, dass in allen künftigen Modellen – unabhängig von der Antriebsart – stets die neuesten Innovationen integriert sind. Mit dem im Jahr 2025 vorgestellten CLA hat die Produkt- und Technologieoffensive von Mercedes-Benz Cars begonnen: Das Modell der Kategorie Entry markiert den Start einer neuen Fahrzeuggeneration und soll Maßstäbe in den Bereichen Reichweite, Effizienz und Ladegeschwindigkeit setzen.

Die Produktionsstandorte von Mercedes-Benz Cars sind dem Schaubild »[Globales Produktionsnetzwerk Mercedes-Benz Group](#)« zu entnehmen. Die Fertigung in China erfolgt über das assoziierte Unternehmen Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).



<sup>1</sup> Die Kategorie Top-End beinhaltet alle AMG-Modelle, auch die AMG-Modelle der Klassen und ihrer Derivate der Core- und Entry-Kategorien.

**Mercedes-Benz Cars Produktportfolio zum 31. Dezember 2025**

|         |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                      |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                     |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Top-End |    |    |    |    |    |    |    |  |
|         | S-Klasse                                                                            | S-Klasse lang                                                                       | S-Klasse Maybach                                                                    | GLS                                                                                  | GLS Maybach                                                                           | EQS                                                                                   | EQS SUV                                                                               | EQS SUV Maybach                                                                     |
|         |    |    |    |                                                                                      |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                     |
|         | GT Coupé                                                                            | SL                                                                                  | SL Maybach                                                                          |                                                                                      |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                     |
|         |    |    |                                                                                     |                                                                                      |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                     |
|         | G-Klasse                                                                            | G-Klasse mit EQ Technologie                                                         |                                                                                     |                                                                                      |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                     |
| Core    |    |    |    |    |    |    |                                                                                       |                                                                                     |
|         | E-Klasse                                                                            | E-Klasse T-Modell                                                                   | GLE                                                                                 | GLE Coupé                                                                            | EQE                                                                                   | EQE SUV                                                                               |                                                                                       |                                                                                     |
|         |   |   |   |   |   |   |   |                                                                                     |
|         | C-Klasse                                                                            | C-Klasse T-Modell                                                                   | CLE Cabrio                                                                          | CLE Coupé                                                                            | GLC                                                                                   | GLC mit EQ Technologie                                                                | GLC Coupé                                                                             |                                                                                     |
| Entry   |  |  |                                                                                     |                                                                                      |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                     |
|         | GLB <sup>1</sup>                                                                    | GLB mit EQ Technologie                                                              |                                                                                     |                                                                                      |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                     |
|         |  |  |  |  |  |  |  |                                                                                     |
|         | A-Klasse                                                                            | CLA                                                                                 | CLA mit EQ Technologie                                                              | CLA Shooting Brake <sup>1</sup>                                                      | CLA Shooting Brake mit EQ Technologie                                                 | GLA                                                                                   | EQA                                                                                   |                                                                                     |

<sup>1</sup> Bereits vorgestellte Fahrzeuge, zum 31. Dezember 2025 jedoch noch nicht bestellbar.



## Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans ist im Transportergeschäft ein globaler Komplettanbieter. Das Produktangebot umfasst im gewerblichen Kundensegment den großen Transporter Sprinter, den mittelgroßen Transporter Vito sowie den kleinen Transporter Citan. Im privaten Kundensegment ist Mercedes-Benz Vans bei den mittelgroßen Vans mit der Großraumlimousine V-Klasse und der Marco Polo Camperfamilie sowie bei den kleinen Vans mit der T-Klasse vertreten.

Die kleinen Vans werden in Europa (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen), die mittelgroßen Vans in Europa und China sowie die großen Transporter in Europa und den USA angeboten. Segmentspezifisch werden weitere Märkte bedient.

Mercedes-Benz Vans bietet alle Baureihen auch in einer vollelektrischen Variante an: eSprinter, eVito und eCitan im gewerblichen Bereich. Im privaten Bereich sind die Großraumlimousine EQV und der EQT (Energieverbrauch kombiniert: 20,9–19,3 kWh/100 km | CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km | CO<sub>2</sub>-Klasse: A) erhältlich. Ab dem Jahr 2026 wird mit dem Mercedes-Benz VLE das erste Modell auf der neu entwickelten, modularen und skalierbaren Van Architektur auf den Markt kommen – und damit den Start einer neuen Fahrzeuggeneration im Bereich der privat positionierten Großraumlimousinen markieren. Die gewerblich eingesetzten Vans auf Basis der neuen Van Architektur folgen zu einem späteren Zeitpunkt.

Die Produktionsstandorte von Mercedes-Benz Vans sind dem Schaubild [»Globales Produktionsnetzwerk Mercedes-Benz Group«](#) zu entnehmen.

Seit dem Verkauf der Produktionsstätte in Argentinien im Jahr 2025 wird das aktuelle Sprinter-Modell dort im Rahmen einer Lizenzfertigung von Prestige Auto produziert. Weitere Informationen hierzu sind im Kapitel [»Wichtige Ereignisse«](#) zu finden. Im Werk Jawor in Polen ist künftig der Bau großer gewerblicher Transporter geplant. Die Fertigung in China erfolgt über das Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC). Citan und T-Klasse mit den jeweiligen elektrischen Varianten werden in Frankreich über eine Allianz mit Renault-Nissan-Mitsubishi gefertigt.



**Mercedes-Benz Vans Produktportfolio zum 31. Dezember 2025**Gewerbliche  
Vans

Sprinter Kastenwagen



Sprinter Tourer



Sprinter Pritschenfahrzeug



eSprinter Kastenwagen



eSprinter Fahrgestell



eSprinter Pritschenfahrzeug



Vito Kastenwagen



Vito Tourer



eVito Kastenwagen



eVito Tourer



Citan Kastenwagen



Citan Tourer



eCitan Kastenwagen



eCitan Tourer

Private  
Vans

V-Klasse



V-Klasse Marco Polo



EQV



T-Klasse



EQT

## Mercedes-Benz Financial Services

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Financial Services unterstützt weltweit den Absatz der automobilen Geschäftsfelder der Mercedes-Benz Group mit maßgeschneiderten Finanzdienstleistungen.

Mercedes-Benz Financial Services bietet in 34 Märkten individuellen, auf die Kundenwünsche zugeschnittenen Service. Das Angebot umfasst Leasing- und Finanzierungslösungen für Privatkunden, gewerbliche Kunden und Händler. Darüber hinaus umfasst das Angebot Versicherungsleistungen sowie flexible Abo- und Mietmodelle.

Des Weiteren werden Aktivitäten, die mit dem Laden von Elektrofahrzeugen verbunden sind, bei Mercedes-Benz Financial Services gebündelt. Der konzerneigene Ladedienst MB.CHARGE Public ermöglicht einen einfachen und bequemen Zugang zu weltweit mehr als 2,9 Millionen öffentlichen Ladepunkten.







## Wichtige Ereignisse

### **Unsichere makroökonomische und politische Rahmenbedingungen**

Das Jahr 2025 war von unsicheren makroökonomischen und politischen Rahmenbedingungen für die Weltwirtschaft und die Automobilindustrie geprägt. Insbesondere die Zollpolitik der USA stellte eine wesentliche Herausforderung dar und beeinflusste das Ergebnis des Konzerns negativ. Auch im Jahr 2026 bleiben erhebliche Unsicherheiten angesichts der aktuellen geopolitischen und handelspolitischen Rahmenbedingungen sowie möglicher unerwarteter makroökonomischer und politischer Entwicklungen bestehen.

Die Mercedes-Benz Group beobachtet sowohl die direkten Auswirkungen aufgrund der zu zahlenden Zölle und der Zollaussgleichszahlungen als auch die indirekten Auswirkungen aufgrund sich verändernder Marktgegebenheiten und eines möglichen geänderten Kundenverhaltens laufend, bewertet die denkbaren Szenarien und evaluiert bzw. leitet entsprechende Gegenmaßnahmen ein.

Weitere Informationen sind im »Prognosebericht« und im Konzernabschluss im Kapitel »Konzernanhang« unter der Anmerkung »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung« zu finden.

### **Verlängerung der Beschäftigungssicherung bis zum Jahr 2035 und Maßnahmen zur Reduzierung der Personalkosten in Deutschland**

Im Rahmen des Programms »Next Level Performance« sollen in den kommenden Jahren unter anderem die Kosten nachhaltig gesenkt werden. In diesem Zusammenhang hatte die Unternehmensleitung der Mercedes-Benz Group AG ab dem vierten Quartal 2024 damit begonnen, mit dem Gesamtbetriebsrat Gespräche über Maßnahmen bei Personalkosten mit dem Ziel zu führen, die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens nachhaltig zu verbessern und damit die Verlängerung der Beschäftigungssicherung um weitere fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2034 zu ermöglichen. Anfang März 2025 einigten sich Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat auf ein Eckpunktepapier, das Maßnahmen zur Reduzierung der Personalkosten in Deutschland beinhaltet. Zudem wurde ein Personalabbauprogramm für Beschäftigte in den indirekten Bereichen in Deutschland beschlossen, das auf doppelter Freiwilligkeit für Beschäftigte und Unternehmen beruht. Das Programm wurde im April 2025 gestartet und endet wie vorgesehen am 31. März 2026. In definierten Einzelfällen gelten die bekannten Abfindungskonditionen bis Ende des Jahres 2026.

Weitere Informationen sind im Kapitel »Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage«, im Konzernabschluss im Kapitel »Konzernanhang« unter der Anmerkung »Funktionskosten« sowie im Nachhaltigkeitsbericht unter »Arbeitsbedingungen« im Kapitel »Eigene Beschäftigte« zu finden.

### **Vorstellung strategischer Ausrichtung am Kapitalmarkttag 2025**

Am Kapitalmarkttag im Februar 2025 stellte die Mercedes-Benz Group die strategische Ausrichtung des Unternehmens für die kommenden Jahre vor. Im Mittelpunkt standen die Finanzstrategie, die geplante Produkt- und Technologieoffensive sowie umfassende Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Kostenoptimierung.

### **Zukunftsfähige Aufstellung des konzerneigenen Vertriebs in Deutschland**

Im Jahr 2024 hatte die Mercedes-Benz Group eine umfassende Überprüfung der Strukturen der konzerneigenen Niederlassungen in Deutschland angekündigt und erste Gespräche mit potenziellen Käufern geführt.

Im Jahr 2025 unterzeichnete die Mercedes-Benz Group Verträge zur Veräußerung der Niederlassungen in Koblenz, Neu-Ulm, Mainz, Dortmund und Lübeck. Die Transaktionen im Zusammenhang mit den Niederlassungen in Koblenz, Neu-Ulm und Mainz wurden bereits im Jahr 2025 vollzogen. Mit dem Vollzug der Transaktionen für die Niederlassungen in Dortmund und Lübeck wird im Lauf des Jahres 2026 gerechnet. Weitere Informationen hierzu sind im Konzernabschluss im Kapitel »Konzernanhang« unter der Anmerkung »Konsolidierungskreis« sowie unter der Anmerkung »Ereignisse nach dem Bilanzstichtag« zu finden.





Der Konzern wird darüber hinaus weitere Transaktionen ergebnisoffen, schrittweise und individuell pro Niederlassung prüfen und erwartet, dass sich der Transformationsprozess über mehrere Jahre erstreckt.

### **Veräußerung von Produktions- und Vertriebskapazitäten in Argentinien**

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG beschloss im Februar 2025, die Produktions- und Vertriebskapazitäten in Argentinien zu veräußern. Mit Wirkung zum 17. Juni 2025 wurde das Tochterunternehmen Mercedes-Benz Argentina S.A.U. an den argentinischen Investor Open Cars S.A., Buenos Aires, Argentinien verkauft. In diesem Zuge wurde die Mercedes-Benz Argentina S.A.U. in Prestige Auto S.A.U. (Prestige Auto) umfirmiert.

Prestige Auto wird als Lizenznehmer weiterhin Sprinter der Marke Mercedes-Benz für den lokalen und regionalen Markt produzieren und vertreiben. Diese Fahrzeuge zählen auch zukünftig zum Konzernabsatz der Mercedes-Benz Group.

Weitere Informationen sind im Konzernabschluss im Kapitel »Konzernanhang« unter der Anmerkung »Konsolidierungskreis« zu finden.

### **Start der Produktoffensive mit dem neuen CLA**

Am 13. März 2025 wurde der vollelektrische CLA vorgestellt, der über einen niedrigen Verbrauch und eine hohe Reichweite sowie eine sehr hohe Ladegeschwindigkeit verfügt. Der neue CLA ist das erste Fahrzeug, das auf dem unternehmensintern entwickelten Betriebssystem Mercedes-Benz Operating System (MB.OS) basiert. Mit dem neuen CLA soll der Führungsanspruch bei Elektromobilität und Fahrzeugsoftware untermauert werden. Auf Basis dieser Eigenschaften erreichte der CLA im Wettbewerb »Car of the Year«<sup>1</sup> im Januar 2026 den ersten Platz und wurde darüber hinaus im Euro-NCAP-Test 2025<sup>2</sup> als sicherstes Fahrzeug aller getesteten Modelle ausgezeichnet.

Die ersten vollelektrischen CLA-Modelle wurden im dritten Quartal 2025 an Kunden in Europa ausgeliefert. Im weiteren Jahresverlauf folgten zusätzliche Märkte sowie weitere Modellvarianten.

### **Bekräftigung des Engagements für Nachhaltigkeit**

Beim Sustainability-Update 2025 am 28. März 2025 berichtete die Mercedes-Benz Group über die Fortschritte in den sechs Fokusfeldern zur Umsetzung der nachhaltigen Transformation und die weitere Verankerung von Nachhaltigkeit im operativen Geschäft. Der Vorstand informierte insbesondere über Weiterentwicklungen im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung, der Ressourcennutzung und der Kreislaufwirtschaft für eine nachhaltige Produktion.

### **Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG**

Am 7. Mai 2025 fand die Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG statt. Vorstandsvorsitzender Ola Källenius und Aufsichtsratsvorsitzender Dr. Martin Brudermüller präsentierten die Ergebnisse des Jahres 2024 und erläuterten die strategischen Perspektiven des Konzerns. Die Aktionäre stimmten der vorgeschlagenen Dividende von 4,30 € pro Aktie zu und beschlossen eine neue Ermächtigung der Gesellschaft zum Erwerb eigener Aktien in einem Umfang von bis zu 10 % des Grundkapitals bis zum 6. Mai 2030.

Informationen zu dem im November 2025 auf dieser Ermächtigungsgrundlage gestarteten Aktienrückkaufprogramm sind im Konzernabschluss im Kapitel »Konzernanhang« unter der Anmerkung »Eigenkapital« zu finden.

### **Stärkung der US-Präsenz der Mercedes-Benz Group**

Die Mercedes-Benz Group AG gab am 23. Mai 2025 bekannt, zentrale Unternehmensfunktionen der US-amerikanischen Gesellschaften in Atlanta, Georgia, zu bündeln und in ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum in Atlanta zu investieren.

<sup>1</sup> Der Titel »Car of the Year« wird jährlich von der Car of the Year Organisation vergeben, einer unabhängigen Jury europäischer Automobiljournalisten.

<sup>2</sup> Euro NCAP (European New Car Assessment Programme) ist ein europäisches Bewertungsprogramm, das die Sicherheit von Neufahrzeugen anhand standardisierter Crashtests und der Prüfung von Sicherheitsassistenzsystemen bewertet.

**Fortsetzung der Produktoffensive auf der IAA**

Auf der IAA MOBILITY 2025 vom 9. bis 14. September 2025 in München wurden der vollelektrische GLC 400 4MATIC, der elektrische CLA Shooting Brake und ein Prototyp des vollelektrischen VLE präsentiert. Darüber hinaus wurde das Konzeptfahrzeug CONCEPT AMG GT XX ausgestellt, das bereits im Juni 2025 in Affalterbach vorgestellt wurde und einen Ausblick auf das Technologieprogramm der zukünftigen Serienmodelle der neuen Fahrzeugarchitektur AMG.EA bietet.

**Veränderungen im Vorstand der Mercedes-Benz Group AG**

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG beschloss am 24. September 2025, dass Dr. Jörg Burzer zum 1. Dezember 2025 die Verantwortung für das Vorstandsressort »Chief Technology Officer (CTO), Entwicklung & Einkauf« von Markus Schäfer übernehmen soll. Markus Schäfer schied zum 30. November 2025 aus dem Vorstand aus. Der Aufsichtsrat entschied zudem, Michael Schiebe zum 1. Dezember 2025 als Nachfolger von Dr. Jörg Burzer für das Ressort »Produktion, Qualität & Supply Chain Management« in den Vorstand zu berufen.

Olaf Schick ist seit dem 1. Oktober 2025 Vorstandsmitglied der Mercedes-Benz Group AG. Er übernahm zum 1. November 2025 die Verantwortung für das Ressort »Integrität, Governance & Nachhaltigkeit« von Renata Jungo Brüngger, die zum 31. Oktober 2025 aus dem Vorstand ausschied.

Auch die Vorstandsmitglieder Sabine Kohleisen und Hubertus Troska verließen das Unternehmen im Jahr 2025. Sabine Kohleisen legte ihr Mandat zum 30. April 2025 nieder. Ihre Nachfolgerin für das Ressort »Personal & Arbeitsdirektorin« wurde zum 1. Mai 2025 Britta Seeger. Mathias Geisen wurde zum 1. Februar 2025 neu in den Vorstand berufen und übernahm am 1. März 2025 das Ressort »Vertrieb & Kunde«. Hubertus Troska schied zum 31. Juli 2025 aus. Sein Nachfolger im Ressort »Greater China« ist seit 1. Februar 2025 Oliver Thöne.

**Tomorrow XX: Technologieprogramm zur Unterstützung der Nachhaltigkeitsziele**

Mit dem am 11. Dezember 2025 vorgestellten Technologieprogramm »Tomorrow XX« setzt die Mercedes-Benz Group den ganzheitlichen Ansatz der Dekarbonisierung, Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs sowie entlang der gesamten Lieferkette fort. Dieser Ansatz hat sich bereits bei den Modellen VISION EQXX und CONCEPT AMG GT XX bewährt und soll sich künftig über die gesamte Produktpalette erstrecken.







### **Geplante Veränderungen im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG**

Am 12. Dezember 2025 kündigte die Mercedes-Benz Group an, der Hauptversammlung 2026 neben der Wiederwahl von Marco Gobetti mit Katharina Beumelburg und Rashmi Misra zwei Expertinnen für Nachhaltigkeit sowie Künstliche Intelligenz zur Wahl in den Aufsichtsrat vorzuschlagen. Sie folgen auf Dame Polly Courtice und Prof. Dr. Helene Svahn, die im April 2026 ausscheiden.

### **Veräußerung der Athlon-Gruppe**

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group beschloss Ende Dezember 2025, die Gesellschaften der Athlon-Gruppe zu verkaufen. Die Unterzeichnung der Verträge mit der BNP Paribas Group soll im zweiten Quartal 2026 stattfinden.

Weitere Informationen sind im Konzernabschluss im Kapitel »Konzernanhang« unter der Anmerkung »[Konsolidierungskreis](#)« zu finden.

### **140 Jahre Innovation**

Am 29. Januar 2026 feierte Mercedes-Benz ein ganz besonderes Jubiläum: 140 Jahre Innovation. Seit der Anmeldung des Motorpatents im Jahr 1886 prägt die Marke die Mobilität und setzt kontinuierlich neue Maßstäbe in Technologie, Design und Fortschritt.

Den Auftakt des Jubiläumsjahres bildete die Weltpremiere der rundum erneuerten Mercedes-Benz S-Klasse am 29. Januar 2026.



### **Annual Results Conference im Februar 2026**

Am 12. Februar 2026 stellte der Konzern im Zuge der Annual Results Conference die vorläufigen Geschäftszahlen für das Jahr 2025 und die vorläufige Prognose für das Jahr 2026 vor. Ein zentraler Bestandteil war zudem ein detailliertes Strategie-Update zur künftigen Ausrichtung und den mittelfristigen Zielen von Mercedes-Benz Cars. Im Fokus dieser Strategie stehen vor allem die konsequente Weiterentwicklung von Produkt und Technologie, um das Wachstum in allen Produktkategorien voranzutreiben, und die Umsetzung gezielter Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Kostenoptimierung.



## Ziele und Strategien

Seit 140 Jahren steht die Marke Mercedes-Benz für automobiler Spitzenleistung. Als Pioniere im Automobilbau will die Mercedes-Benz Group den Weg in eine nachhaltige und innovative Zukunft weisen und die Mobilität für kommende Generationen immer wieder neu definieren.

Die Mercedes-Benz Group umfasst die beiden automobilen Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sowie das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Financial Services.

Die automobilen Geschäftsfelder verfolgen eine auf den Markt und die Kundinnen und Kunden spezifisch ausgerichtete Strategie. Um gegenüber den Kunden künftig noch einheitlicher aufzutreten und die Kundenansprache weiter zu verbessern (»One Face to the Customer«), wurden die Finanzdienstleistungsprozesse ab dem 1. Januar 2026 mit den automobilen Vertriebsprozessen enger verknüpft. Ziel ist es, den Kundinnen und Kunden eine außergewöhnliche Markenerfahrung zu bieten und sie mit attraktiven Folgeangeboten im Mercedes-Benz Ökosystem zu halten.

Die Strategie und der Geschäftszweck von Mercedes-Benz Financial Services sind darauf ausgerichtet, die automobilen Geschäftsfelder zu unterstützen, den

Verkaufserfolg zu fördern und durch die erhöhte Kundenbindung zur Markentreue der Mercedes-Benz Group beizutragen.

Zur Steuerung der Geschäftsfelder wird auf die Ausführungen im Kapitel »[Steuerungssystem](#)« verwiesen.

Das gemeinsame Fundament der Geschäftsfieldstrategien besteht aus drei Prinzipien: geleitet von Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität, erfolgreich durch ein ambitioniertes Team und beschleunigt durch Daten und Künstliche Intelligenz (KI).

## Geleitet von Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität

### Nachhaltigkeit

Bei der Mercedes-Benz Group nimmt Nachhaltigkeit einen hohen Stellenwert ein. Dabei werden die Interessen der wichtigsten Anspruchsgruppen berücksichtigt: Kundinnen und Kunden, Investoren und Beschäftigte, Geschäftspartner und die Gesellschaft als Ganzes. Die Mercedes-Benz Group handelt auf Grundlage der nachhaltigen Geschäftsstrategie, die der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG unter Einbindung des Aufsichtsrats verabschiedet hat.

## Mercedes-Benz Group

Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Financial Services

Geleitet von Nachhaltigkeit, Integrität & Diversität

Erfolgreich durch ein ambitioniertes Team

Beschleunigt durch Daten & KI





Dabei gehören ökonomische, ökologische und soziale Verantwortung zusammen – und zwar entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Mit den sechs identifizierten Fokusfeldern der Nachhaltigkeit adressiert die Mercedes-Benz Group Themen, die für Umwelt, Gesellschaft und das Unternehmen wesentlich sind. Diese umfassen: Dekarbonisierung, Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft, Beschäftigte, Menschenrechte, digitales Vertrauen und Verkehrssicherheit.

Das Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, für möglichst jede Kundin und jeden Kunden das passende Fahrzeugmodell anzubieten – unabhängig von der Antriebsart. Dabei sieht die Mercedes-Benz Group neben der Dekarbonisierung der Lieferkette weiterhin die Elektrifizierung ihrer Produktpalette als einen wichtigen Hebel für eine bilanzielle CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>1</sup> an. Da der Hochlauf der Elektromobilität in verschiedenen Märkten und Produktkategorien unterschiedlich verläuft, setzt sich die Mercedes-Benz Group mit den Herausforderungen aus den gesetzten Zielen sowie gegebenenfalls notwendigen Anpassungen aufgrund regulatorischer Entwicklungen laufend auseinander.

Weitere Informationen sind im »Nachhaltigkeitsbericht« im Kapitel »Strategie« und im Kapitel »Umweltinformationen« enthalten.

### **Integrität**

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

### **Diversität**

Der Konzern ist der festen Überzeugung, dass nachhaltiger Erfolg nur mit vielfältigen Teams erreicht werden kann. Mit entsprechenden Maßnahmen und Aktivitäten ist es das Ziel, ein Arbeitsumfeld der Chancengleichheit für alle Beschäftigten zu fördern.

### **Erfolgreich durch ein ambitioniertes Team**

Ein entscheidender Schlüssel zum weltweiten Erfolg der Mercedes-Benz Group ist das Engagement der Beschäftigten. Denn für die erfolgreiche Gestaltung der Transformation braucht es ein Team, das sich auf den Wandel einlässt und seine Kompetenzen ständig erweitert. Entsprechend stellt das Unternehmen lebenslanges Lernen und die Weiterbildung der Beschäftigten in den Mittelpunkt seiner nachhaltigen Personalentwicklung.

Als attraktiver Arbeitgeber setzt das Unternehmen zudem auf moderne Arbeitsbedingungen, vielfältige Einsatz- und Entwicklungsmöglichkeiten sowie eine vertrauensvolle Zusammenbeitskultur. Die Prinzipien der Zusammenarbeit definieren, wie kommuniziert, geführt und zusammengearbeitet werden soll.

### **Beschleunigt durch Daten und KI**

Künstliche Intelligenz (KI) und Daten sind zentrale Treiber der Konzernstrategie. Der Konzern setzt KI entlang der gesamten Wertschöpfungskette ein, um Produkte und Prozesse zu optimieren, Routineaufgaben zu automatisieren oder bei kreativen Aufgaben zu unterstützen. Ziel ist es, das Kundenerlebnis immer weiter zu verbessern, den Arbeitsalltag der Mitarbeitenden zu erleichtern und die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns zu stärken. Dabei setzt der Konzern sowohl auf selbst entwickelte Applikationen als auch auf die Zusammenarbeit mit Partnerunternehmen, um den Zugang zu modernster Technologie weltweit sicherzustellen. Gleichzeitig baut die Mercedes-Benz Group die KI- und Datenkompetenzen der Mitarbeitenden gezielt aus und stellt durch klare Leitplanken einen verantwortungsvollen und regelkonformen Umgang mit KI sicher.

<sup>1</sup> Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder nicht reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Mercedes-Benz Group durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.

## Mercedes-Benz Cars

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

### Entfachen von Begehrlichkeit, wo immer unsere Marke antritt

Mercedes-Benz hat den Anspruch, die begehrtesten Autos der Welt zu bauen. Dieser Führungsanspruch gilt über alle Produktkategorien – Entry, Core und Top-End – hinweg.

Die Marke Mercedes-Benz ist bestrebt, herausragende Ingenieurskunst, ikonisches Design und größtmögliche Sicherheit mit Werthaltigkeit, Nahbarkeit und Authentizität zu verbinden. »Willkommen zu Hause.« ist dabei das Versprechen an die Kundinnen und Kunden, wann immer sie mit der Marke in Berührung kommen – im physischen Handel, auf der Website oder hinter dem Steuer. Ganz gleich, ob sie in einen CLA, GLC oder in eine S-Klasse einsteigen und welchen Antrieb sie wählen – jedes Detail soll sofort vermitteln: Das ist Mercedes-Benz. Mit zukunftsweisender Technologie, außergewöhnlicher Ästhetik und innovativen Lösungen für mehr Nachhaltigkeit strebt das Unternehmen an, das Markenerlebnis in den kommenden Jahren auf ein noch höheres Niveau zu heben.

Das Ziel für die Zukunft: eine Marke, die die vielen Facetten des Lebens der Kundinnen und Kunden vereint, von Lifestyle über Technik und Digitales bis hin zu Mobilität und Kultur. Jedes Produkt und jede Begegnung soll eine begeisterte und emotionale Verbindung zwischen der Marke und den Kundinnen und Kunden schaffen.

### Fokussieren auf profitables Wachstum

Mercedes-Benz Cars will die Transformation profitabel gestalten und weiter wachsen. Mit einer starken Positionierung der Marke Mercedes-Benz über alle Produktkategorien hinweg wird angestrebt, das strategische Ziel einer bereinigten Umsatzrendite von 8 bis 10 % zu erreichen.

## Mercedes-Benz Cars Strategie

Wir bauen die begehrtesten Autos der Welt

| Entfachen                                         | Fokussieren              | Erweitern                                       | Intensivieren                                                | Schaffen                                       | Senken                                                                                                  |
|---------------------------------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| von Begehrlichkeit, wo immer unsere Marke antritt | auf profitables Wachstum | der Kundenbasis durch Ausbau von Top-End Luxury | der Kundenbindung und Steigern des »Customer Lifetime Value« | eines weltweiten führenden Produkt-erlebnisses | der Kostenbasis, Verbessern des industriellen Fußabdrucks und der Widerstandsfähigkeit von Lieferketten |

Geleitet von Nachhaltigkeit, Integrität & Diversität

Erfolgreich durch ein ambitioniertes Team

Beschleunigt durch Daten & KI



Wichtige Stellhebel hierfür sind, neben einer klaren Kundenzentrierung, die Ausrichtung und Weiterentwicklung des Portfolios sowie eine starke Preisdurchsetzung. Dafür hat Mercedes-Benz Cars im Jahr 2025 die größte Produkt- und Technologieoffensive der Firmengeschichte gestartet. Gleichzeitig arbeitet das Unternehmen diszipliniert an der Effizienz und der Optimierung des weltweiten Produktionsnetzwerks. Dabei wird auch die Lokalisierung der Produktion regelmäßig überprüft. Durch den Fokus auf profitables Wachstum plant Mercedes-Benz Cars, Mehrwert für seine Aktionärinnen und Aktionäre zu schaffen.

### **Erweitern der Kundenbasis durch den Ausbau von Top-End Luxury**

Mercedes-Benz Cars verfügt in der Top-End-Kategorie über ein herausragendes Angebot, welches über die Kernmarke Mercedes-Benz hinausgeht. Dazu gehören Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach sowie die Produktmarke G-Klasse. Mithilfe der Mercedes-Benz Cars Strategie soll das volle Potenzial des Markenportfolios entfaltet, die Top-End-Kategorie ausgebaut und profitables Wachstum erreicht werden. Dafür sollen auch mit markenspezifischen Formaten und Kundenerlebnissen neue Zielgruppen adressiert werden.

Gleichzeitig soll eine noch stärkere Verzahnung zwischen den Marken geschaffen werden, um Synergien zu nutzen. Die Top-End-Marken werden kontinuierlich weiterentwickelt und gezielt gestärkt, um die Attraktivität des gesamten Portfolios nachhaltig zu erhöhen.

Das markenübergreifende Individualisierungsprogramm MANUFAKTUR von Mercedes-Benz ermöglicht durch exklusive Farben, Materialien und handwerkliche Verarbeitung Personalisierung für Top-End-Fahrzeuge. Damit bietet Mercedes-Benz anspruchsvollen Kundinnen und Kunden Exklusivität und Einzigartigkeit.

Im Jahr 2025 feierte zum Beispiel die limitierte Kleinserie Mercedes-AMG PureSpeed den Auftakt zur Mythos-Serie. Gleichzeitig wurde eine exklusive Mercedes-Benz G-Klasse Edition STRONGER THAN THE 1980s vorgestellt.

### **Intensivieren der Kundenbindung und Steigern des »Customer Lifetime Value«**

Um die Kundenbindung zu intensivieren und weiter auszubauen, wird entlang der gesamten »Customer Journey« konsequent auf die Schaffung einzigartiger Kundenerlebnisse sowie einer individuellen Kundenansprache innerhalb des Mercedes-Benz Ökosystems fokussiert. Eine Grundvoraussetzung hierfür sind u. a. durchgängig digitalisierte Vertriebs- und Serviceprozesse, welche beispielsweise durch die schrittweise Umstellung des Vertriebs auf einen Direktvertrieb über Agenten ermöglicht werden. Damit sollen alle Kanäle – online und offline, von der Beratung bis zum Service – an die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden angepasst und flexibel weiterentwickelt werden.

Alle Kundenkontaktpunkte werden ab dem Jahr 2026 konsequent in einer Organisationseinheit gebündelt. Damit plant das Unternehmen den Kundenfokus weiter

zu schärfen und schafft eine noch einheitlichere und schnellere Kundenansprache. Der Anspruch ist, mit jedem erfolgreichen Geschäftsabschluss den Grundstein für eine dauerhafte und wertschöpfende Kundenbeziehung zu legen. Kundinnen und Kunden sollen mit individuellen Angeboten über den Fahrzeugkauf hinaus begeistert werden. Hierzu gehören beispielsweise After-Sales-Services und Over-the-Air (OTA)-Updates, Abonnements Digitaler Extras sowie Produkte und Services rund um das Thema Laden.

Mercedes-Benz Financial Services unterstützt das Geschäftsfeld durch maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingangebote sowie Versicherungsleistungen. Durch flexible Miet- und Leasingmodelle bietet Mercedes-Benz Financial Services neue Freiräume für individuelle Mobilität. Gleichzeitig soll durch die flexiblen Finanzierungs- und Leasingangebote die Kundenbasis verbreitert und die Kundenbindung erhöht werden.

Im Jahr 2025 wurde das weltweit erste Maybach Brand Center in Seoul (Südkorea) eröffnet. Es bietet Kundinnen und Kunden ein umfassendes Erlebnis und vereint Showroom, Servicecenter, Individualisierungsstudio sowie Lounge- und Abholzonen in einem Gebäude.

Das Ziel von Mercedes-Benz ist, das beste Kundenerlebnis zu schaffen – nahtlos über jede Interaktion und jeden Kontaktpunkt mit der Marke hinweg.



## **Schaffen eines weltweiten führenden Produkterlebnisses**

Mercedes-Benz Cars strebt an, ein weltweit führendes Produkterlebnis für seine Kundinnen und Kunden zu schaffen. Der CLA ist das erste softwaredefinierte Fahrzeug mit dem unternehmensintern entwickelten Betriebssystem MB.OS. Mit dem CLA hat Mercedes-Benz Cars im Jahr 2025 eine große Produkt- und Technologieoffensive gestartet, bei der mehr als 40 neue Modelle bis Ende 2027 vorgestellt werden sollen.

Mit dem neuen CLA und MB.OS ermöglicht Mercedes-Benz in enger Zusammenarbeit mit Microsoft erstmals, dass Kundinnen und Kunden direkt aus dem Fahrzeug an Videokonferenzen über Teams teilnehmen können. Der neue MBUX Virtual Assistant bietet als erstes System in einem Automobil Künstliche Intelligenz von Google und Microsoft für natürliche und komplexe Gespräche. Mercedes-Benz strebt eine Technologieführerschaft an und plant, gemeinsam mit starken Partnern wie Microsoft und Google neue Maßstäbe für Produktivität und Konnektivität im Automobilbereich zu setzen.

Als Architekt von MB.OS geht das Unternehmen gezielt strategische Partnerschaften mit führenden Softwareunternehmen ein. Über eine flexible Schnittstelle erhalten Kundinnen und Kunden Inhalte von Drittanbietern einfach, intuitiv und im typischen Mercedes-Stil.

Im Bereich der Elektroantriebe demonstrierte das Unternehmen mit dem Concept AMG GT XX eine neue Dimension von Leistung. Im August 2025 wurden auf der legendären Hochgeschwindigkeits-Teststrecke im süditalienischen Nardò zahlreiche Rekorde gebrochen: So fuhr das Fahrzeug innerhalb von 24 Stunden die größte, jemals von einem Elektrofahrzeug erreichte Distanz von 5.479 Kilometern, als es in weniger als acht Tagen »einmal um die Welt« fuhr. Dabei wurden über 40.000 Kilometer in Rekordzeit von nur 7 Tagen, 13 Stunden, 24 Minuten und 7,1 Sekunden zurückgelegt. Diese Fahrt stellte eine der anspruchsvollsten Erprobungen von Mercedes-Benz dar und hatte zum Ziel, innovative Technologien zu testen, die bereits im Jahr 2026 in Serienproduktion gehen sollen.

Der Anspruch ist es, den technologischen Fortschritt kontinuierlich voranzutreiben, sodass in allen künftigen Modellen von Mercedes-Benz stets die neusten Innovationen integriert sind – unabhängig von der Antriebsart. Ziel ist es, Fahrer und Passagiere durch die perfekte Verbindung von digitalem Erlebnis, intuitiver Bedienung, Dynamik, Komfort, Design und Sicherheit zu begeistern.

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

Die konsequente Fortführung der Profitabilitätsziele ist grundlegender Bestandteil der nachhaltig erfolgreichen Transformation des Unternehmens. Mercedes-Benz Cars will seine Gewinnschwelle und finanzielle Stärke weiter optimieren und arbeitet konsequent und nachhaltig an der Erreichung der Kostenziele. Dazu wurden im Jahr 2025 zusätzliche Maßnahmen zur Senkung der Kostenbasis über alle Kostenarten hinweg sowie zur Optimierung des industriellen Fußabdrucks ergriffen.

Das Unternehmen plant, die Produktionskosten weiter zu senken, nachdem es unter anderem in den vergangenen Jahren bereits die Produktionskapazitäten angepasst hatte sowie laufend kostenoptimale Produktverlagerungen prüft. Beispielsweise läuft die Produktion des Mercedes-Benz GLB im COMPAS Werk Aguascalientes (Mexiko) im Mai 2026 planmäßig aus. Die Produktion des Nachfolgemodells des GLB soll im Werk Kecskemét (Ungarn) erfolgen.

Zur Absicherung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns und der Widerstandsfähigkeit der Geschäftsaktivitäten will Mercedes-Benz Cars ein noch aktiveres Management seiner Lieferketten betreiben. Beispiel für die Diversifizierung von Risiken und den Aufbau einer gesteigerten Resilienz ist die Partnerschaft mit Momenta für Produkte in China sowie mit Nvidia für die westliche Welt.



## Mercedes-Benz Vans

Das Ziel von Mercedes-Benz Vans ist es, die weltweit begehrtesten Transporter und Dienstleistungen anzubieten. Die Strategie von Mercedes-Benz Vans basiert auf fünf Säulen.

### Ausbauen unserer Position als führender Partner für gewerbliche Lösungen

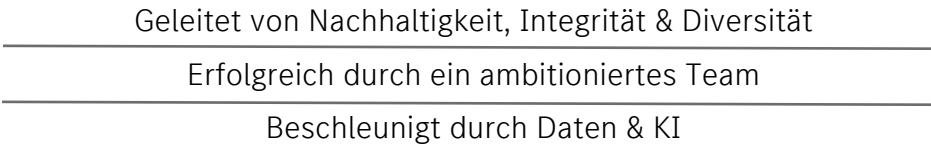
Mercedes-Benz Vans positioniert gewerbliche Kunden im Zentrum seiner Strategie und adressiert proaktiv deren sich wandelnde Anforderungen, um durch seine Produkte und Dienstleistungen maximalen Wert zu gewährleisten.

Das Unternehmen wird sein Fahrzeug- und Dienstleistungsportfolio kontinuierlich weiterentwickeln, an Kundenbedürfnisse anpassen und dafür gezielt strategische Partnerschaften nutzen.

Durch ein erstklassiges Kundenerlebnis mittels nahtloser und transparenter Dienstleistungen möchte Mercedes-Benz Vans langfristige Beziehungen stärken und ein kontinuierliches, profitables Wachstum im gewerblichen Segment erzielen.

# Mercedes-Benz Vans Strategie

Wir bieten die begehrtesten Vans und Services der Welt



## **Fokussieren auf profitables Wachstum**

Mercedes-Benz Vans hat den Transportermarkt weltweit maßgeblich geprägt. Als Teil der Mercedes-Benz Markenfamilie schärft das Geschäftsfeld kontinuierlich sein Profil als Anbieter zukunftsorientierter Transportlösungen für gewerbliche und private Kunden. Mercedes-Benz Vans setzt sich ambitionierte Rentabilitätsziele, um nachhaltiges Wachstum zu sichern und die Fähigkeit zur Reinvestition in Innovation und Qualität für seine gewerblich und privat ausgerichteten Produkte und Dienstleistungen zu erhalten. Ein zentraler Bestandteil dieser Strategie ist die verstärkte Konzentration auf umsatz- und margenstarke Märkte und Segmente.

## **Erweitern der Kundenbasis und Steigern des »Customer Lifetime Value«**

Mercedes-Benz Vans verfolgt eine kundenorientierte Wachstumsstrategie und richtet seine Expansion gezielt auf Märkte, Branchen und Segmente mit starkem Wachstumspotenzial aus.

Darüber hinaus strebt Mercedes-Benz Vans kontinuierlich danach, über den gesamten Lebenszyklus – vom Kauf bis zum Ende der Nutzungsdauer – erstklassige Produkte und Dienstleistungen anzubieten. Dies sichert einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil und fördert langfristige Kundenbeziehungen.

Um diesen Ansatz zu stärken, plant das Unternehmen, datengestützte Erkenntnisse verstärkt zu nutzen, um die Bedürfnisse zukünftiger und bestehender Kunden noch besser zu verstehen und fundierte sowie zielgerichtete Entscheidungen zu treffen.

Um Wachstum bei gleichzeitig hoher Profitabilität zu gewährleisten, optimiert das Unternehmen sein kundenorientiertes Produkt- und Dienstleistungsportfolio.

Mit maßgeschneiderten Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsleistungen stärkt Mercedes-Benz Financial Services das Geschäftsfeld und schafft zusätzliche Freiräume für individuelle Mobilität.

## **Schaffen eines weltweit führenden Produkterlebnisses**

Mercedes-Benz Vans legt großen Wert auf höchste Qualität, Zuverlässigkeit, Komfort und Sicherheit in seinen Produkten.

Der leitende Grundsatz ist, gewerblichen Kunden eine herausragende Produktsubstanz zu bieten, die ihren Geschäftserfolg maßgeblich unterstützt, und im Privatkundensegment mit den innovativsten und begehrtesten Produkten führend zu sein.

Ziel ist es, über alle Antriebsarten hinweg eine führende Rolle einzunehmen, indem sowohl bei batterieelektrischen Fahrzeugen (BEVs) als auch bei Verbrennungsmotoren (ICEs) Langlebigkeit und herausragende Effizienz geboten und gleichzeitig ein attraktives Wertversprechen abgegeben wird.

Die neue Van Architektur wird künftig die Basis für alle neu entwickelten mittelgroßen und großen Mercedes-Benz Vans sein. Sie erlaubt eine klare Differenzierung zwischen privat positionierten Großraumlimousinen (VLE und VLS) und gewerblich positionierten Vans im Premiumsegment.

Ab dem Jahr 2026 werden die vollelektrischen Modelle der Van Electric Architecture (VAN.EA) für Privatkunden eingeführt. Den Anfang macht der VLE. VLE-Prototypen konnten ihre Effizienz bereits in drei Schlüsselbereichen unter Beweis stellen: Aerodynamik bei Windkanaltests, optimierte Leistung bei Hochgeschwindigkeitsfahrten auf der Teststrecke und Praxistauglichkeit auf einer 1.100 km langen Fahrt von Stuttgart nach Rom mit nur zwei kurzen Ladestopps.

Zu einem späteren Zeitpunkt folgen die elektrischen gewerblichen Transporter. Mit der zweiten Ausprägung der Van Architektur, der Van Combustion Architecture (VAN.CA), gehören zudem hochmoderne Verbrenner-Vans zum künftigen Portfolio für den privaten und gewerblichen Einsatz.



Mercedes-Benz Vans erwartet, dass die nächste Van-Generation durch die vollständige Implementierung des unternehmenseigenen Mercedes-Benz Operating Systems (MB.OS) neue Standards in Konnektivität und Software setzen wird. Durch die tiefe Integration der Chip-to-Cloud-Architektur in das Fahrzeug lassen sich alle Aktuatoren und Sensoren präzise steuern – vom Infotainment über Komfort-Features bis hin zum Laden – und ermöglichen so die intelligente Integration von Fahrzeugfunktionen in die Benutzeroberfläche. Diese umfassende, tiefe Integration schafft neue Möglichkeiten für Kunden, die von einer noch höheren Vernetzung ihrer Fahrzeuge profitieren. Auf den Bedarf der Kunden abgestimmte Digitale Extras wie beispielsweise Mercedes-Benz Van Uptime Monitor oder die Large-Vehicle Navigation machen die Wartung und Nutzung des eigenen Vans noch effizienter.

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

Mercedes-Benz Vans setzt seine umfassende Kosteninitiative über die gesamte Wertschöpfungskette fort, um die Profitabilität zu sichern und die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Dies beinhaltet die kontinuierliche Optimierung von Produktionsprozessen, die Reduzierung von Fertigungskosten sowie gezielte Investitionen in Anlagen und Infrastruktur an den deutschen und internationalen Standorten. Die erzielten Kosteneinsparungen – insbesondere im Bereich der Fixkosten – belegen die im laufenden Jahr erreichten Fortschritte. Diese Ergebnisse wurden maßgeblich durch ein konsequentes und stringentes Projekt- und Ressourcenmanagement ermöglicht.

Ziel ist es, globale Standards für Produktivität und schlanke Betriebsabläufe zu setzen. Parallel dazu wird das Produktionsnetzwerk fortlaufend an die sich wandelnden Marktanforderungen angepasst und seine Resilienz gestärkt, um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben. Die in den Werken vorgenommenen operativen Weiterentwicklungen dokumentieren den kontinuierlichen Fortschritt der Transformation im Verlauf des Jahres 2025. Auch künftig bildet der internationale Produktionsverbund von Mercedes-Benz Vans eine zuverlässige und leistungsfähige Säule der Wertschöpfung. Um flexibel auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können, werden Beschaffungsstrategien verfolgt, die Schnelligkeit und Kosteneffizienz optimal miteinander verbinden.





## Steuerungssystem

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

Die folgenden Ausführungen beziehen sich primär auf das finanzielle Steuerungssystem des Konzerns.

Erläuterungen zu den Nachhaltigkeitszielen sowie den Konzepten und Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele finden sich im Kapitel »[Nachhaltigkeitsbericht](#)«.

## Finanzielle Steuerungsgrößen

### Value Added und Return on Net Assets (RONA)

Das finanzielle Steuerungssystem der Mercedes-Benz Group soll sicherstellen, dass den Interessen und Ansprüchen der Kapitalgeber im Rahmen einer wertorientierten Unternehmensführung Rechnung getragen wird. Auf diesem Leitprinzip basiert der Value Added (Wertbeitrag), der aufzeigt, in welchem Umfang der Konzern und seine Geschäftsfelder den Verzinsungsanspruch der Kapitalgeber erwirtschaften beziehungsweise übertreffen.

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

### Berechnung des Value Added

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

Aus dem Verhältnis von EBIT und Net Assets ergibt sich die Rentabilität der Net Assets (RONA). Übersteigt der RONA die Kapitalkosten, wird Wert für die 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.

### Ergebnisgrößen

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 zentral verantworteter Sachverhalte und Eliminierungen ermittelt sich das EBIT auf Konzernebene.

Das EBIT des Konzerns abzüglich der zentral verantworteten Ertragsteuern ergibt den **Net Operating Profit**.

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

Für Mercedes-Benz Financial Services erfolgt die Beurteilung der Profitabilität auf Basis der **Eigenkapitalrendite**, die als Verhältnis von EBIT und durchschnittlichem Eigenkapital der Quartale bestimmt wird.

### 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 Financial Services 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 Financial Services noch Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten, die nicht den Geschäftsfeldern zugeordnet sind. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet.





## Cash Flow

Eine Veränderung der Net Assets, beispielsweise durch Investitionen, resultiert regelmäßig in der Bindung beziehungsweise Freisetzung liquider Mittel und hat somit, neben dem erwirtschafteten Ergebnis, eine unmittelbare Wirkung auf den Cash Flow. Von zentraler 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** ist das Verhältnis von CFBIT und EBIT einer Periode und stellt eine wichtige Messgröße des Cash-Flow-Managements der automobilen Geschäftsfelder dar.

## Bereinigte Größen

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts werden sowohl für den Konzern als auch für die Geschäftsfelder ergänzend bereinigte Größen ermittelt und berichtet:

- bereinigtes EBIT für den Konzern sowie die Geschäftsfelder
- bereinigte Umsatzrendite für die automobilen Geschäftsfelder
- bereinigte Eigenkapitalrendite für Mercedes-Benz Financial Services
- bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts
- bereinigter CFBIT der automobilen Geschäftsfelder
- bereinigte Cash Conversion Rate der automobilen Geschäftsfelder

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.

Die quantitative Ableitung und Entwicklung der finanziellen Steuerungsgrößen wird im Kapitel [»Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage«](#) erläutert.

## Bedeutsamste Leistungsindikatoren

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

- Umsatz
- EBIT
- Free Cash Flow des Industriegeschäfts

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

- bereinigte Umsatzrendite
- bereinigte Cash Conversion Rate
- Sachinvestitionen
- Forschungs- und Entwicklungsleistungen

Für Mercedes-Benz Financial Services stellt die bereinigte Eigenkapitalrendite den bedeutsamsten finanziellen Leistungsindikator dar.



Zusätzlich werden als **nichtfinanzielle Größen** für die Steuerung der automobilen Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans folgende Kennzahlen genutzt:

- Fahrzeugabsatz
- Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV)

## Erklärung zur Unternehmensführung

Die für die Gesellschaft und den Konzern zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f, 315d HGB ist außer im Geschäftsbericht in der »[Erklärung zur Unternehmensführung](#)« auch im Internet unter [group.mercedes-benz.com/euf](https://group.mercedes-benz.com/euf) zu finden.

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



# Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

## Weltwirtschaft und Automobilmärkte

### Weltwirtschaft

#### Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die konjunkturelle Dynamik der Weltwirtschaft verlangsamte sich im Laufe des Berichtsjahres graduell, konnte mit rund 2,9 % im Jahresdurchschnitt jedoch das Wachstumstempo des Vorjahres halten. Welthandel und Verarbeitendes Gewerbe zeigten sich angesichts handels- und geopolitischer Unsicherheit unerwartet widerstandsfähig und profitierten vor allem im ersten Halbjahr von Vorzieheffekten vor Inkrafttreten der US-Zölle. Der Rückgang der Inflation geriet im Jahr 2025 vielerorts ins Stocken. In den meisten Ländern lagen die Kerninflationen (ohne Energie- und Nahrungsmittelpreise) noch über den jeweiligen Zentralbankzielen, was vor allem an nach wie vor soliden Lohnzuwächsen und entsprechend hohen Inflationsraten im Dienstleistungssektor lag. Dennoch setzte die Mehrzahl der großen Notenbanken mit Ausnahme Japans ihre Zinssenkungszyklen fort.

In diesem Umfeld verzeichnete der Welthandel gegenüber dem Vorjahr einen Zuwachs von mehr als 4 %. Wesentlich zu diesem Wachstum beigetragen hat die hohe Nachfrage nach Gütern, die mit dem Ausbau der Infrastruktur für Künstliche Intelligenz (KI) verbunden sind.

In den USA hatte die US-Zollpolitik spürbare Auswirkungen auf die Handelsbilanz und sorgte für Volatilität beim BIP-Wachstum. Dennoch legte die Wirtschaftsleistung nach einem leichten Rückgang im ersten Quartal im weiteren Jahresverlauf zu. Im Gesamtjahr blieb das Wachstum mit rund 2 % dennoch robust, wenngleich deutlich niedriger als im Vorjahr. Der private Konsum zeigte sich angesichts der hohen Unsicherheit und im Jahresverlauf erneut steigender Inflationsraten ebenfalls etwas schwächer, während Unternehmensinvestitionen, vor allem im Bereich KI, kräftig zulegten. Die Inflation blieb mit 2,7 % annähernd auf dem Niveau des Vorjahres. Entsprechend zeigte sich die Zentralbank zunächst abwartend und setzte ihren Zinssenkungszyklus erst im letzten Jahresdrittel fort. Sie senkte den Leitzins bis zum Jahresende um 75 Basispunkte auf 3,75 %.

In der Eurozone entwickelte sich die Wirtschaft weiterhin eher verhalten. Die Wirtschaftsleistung profitierte zu Jahresbeginn von Vorzieheffekten infolge der drohenden US-Zölle, konnte im weiteren Verlauf aber nur noch moderat zulegen. Der Industriesektor litt nach wie vor unter der erodierenden Wettbewerbsfähigkeit sowie einer schwachen Nachfrage, konnte im Gesamtjahr aber erstmals seit 2022 wieder zulegen. In Deutschland schrumpfte die Industrieproduktion dagegen erneut. Das Wachstum des privaten Konsums konnte trotz steigender Realeinkommen und eines soliden Arbeitsmarktes nicht an Dynamik gewinnen. Dagegen erreichte die Inflation im Jahresdurchschnitt mit 2,1 % das Notenbankziel von rund 2 %, sodass die Europäische Zentralbank ihren Leitzins um weitere 100 Basispunkte auf 2,0 % senken konnte. Im Gesamtjahr ergab sich für die Wirtschaft der Eurozone in Summe ein etwas kräftigeres Plus von 1,4 %.

Auch für die chinesische Wirtschaft sorgte die vorgezogene Nachfrage aus den USA für ein kräftiges Wachstum im ersten Halbjahr. Die anhaltende Schwäche im Immobiliensektor und schwache Verbraucherstimmung sowie ein Rückgang der Investitionstätigkeit ab der Jahresmitte dämpften jedoch das Wachstum in der



zweiten Jahreshälfte. Dank widerstandsfähiger Exporte sowie staatlicher Stützungsmaßnahmen konnte das ausgerufene Wachstumsziel von rund 5 % dennoch erreicht werden. Allerdings verschärfen sich die deflationären Tendenzen weiter und die Verbraucherpreise stagnierten im Gesamtjahr.

### Wechselkursentwicklung

In diesem Umfeld waren die Wechselkurse volatil. Der Kurs des US-Dollar zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 1,02 und 1,18. Zum Jahresende war der Euro rund 13 % stärker als zum Jahresende 2024. Beim Chinesischen Renminbi ergab sich eine Schwankungsbreite zum Euro von 7,45 bis 8,46. Im Jahresendvergleich zeigte sich eine Aufwertung des Euro von rund 8,5 %. Gegenüber dem Japanischen Yen konnte der Euro knapp 13 % zulegen, bei einer Schwankungsbreite von 156 bis 184 Yen je Euro.

### Energie- und Rohstoffpreisentwicklung

Der Ölpreis für die Sorte Brent schwankte im Jahresverlauf zwischen 59 und 84 USD je Barrel, lag aber im Jahresdurchschnitt mit rund 69 USD etwa 14 % unter dem Niveau des Vorjahres. Die Gaspreise in Europa (TTF) erreichten im Dezember trotz niedriger Lagerbestände ein 20-Monatstief, lagen im Jahresdurchschnitt aber dennoch rund 5 % über dem Vorjahr. Mit 28 € je Megawattstunde lag der Preis rund 40 % niedriger als am Ende des Vorjahres.

### Automobilmärkte

Die oben beschriebenen Rahmenbedingungen prägten auch die Entwicklung des weltweiten Automobilmarkts im zurückliegenden Jahr. Vielerorts war die Nachfragesituation weiterhin verhalten.

In diesem Umfeld bewegte sich der weltweite **Pkw-Markt** auf Vorjahresniveau.

Der US-amerikanische Markt für Pkw und als leichte Nutzfahrzeuge zugelassene SUVs sowie Pick-ups bewegte sich leicht über dem Vorjahresniveau. Der xEV-Anteil am Gesamtmarkt in den USA stagnierte mit rund 9 % auf dem Vorjahresniveau.

Der europäische Pkw-Markt lag ebenfalls leicht über dem Niveau des Vorjahres. Der xEV-Anteil lag in Europa mit rund 29 % deutlich über dem Vorjahresniveau.

Der chinesische Pkw-Markt stagnierte auf dem Vorjahresniveau, die Absatzzahlen vieler ausländischer Premiumhersteller verzeichneten hingegen deutliche Verluste. Der xEV-Anteil im chinesischen Pkw-Gesamtmarkt stieg stark an auf rund 53 %. Damit machten elektrifizierte Fahrzeuge bereits über die Hälfte des gesamten Pkw-Markts in China aus.

Die genannten Einflussfaktoren prägten auch die Entwicklung wichtiger **Transporter-Absatzmärkte**.

In Europa verzeichneten sowohl das kombinierte Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter als auch das Segment der kleinen Transporter einen leichten Rückgang im Vergleich zum Vorjahr. Der xEV-Anteil in Europa stieg signifikant an und erreichte im Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter 13 %, im Segment der kleinen Transporter 15 %.

Der US-amerikanische Markt für große Transporter bewegte sich leicht über dem Vorjahresniveau. Der xEV-Anteil in den USA bewegte sich weiterhin auf niedrigem Niveau.

In China konnte das Marktsegment der mittelgroßen Vans das Vorjahresniveau signifikant übertreffen. Der Markt war dabei weiterhin von der Einführung neuer Fahrzeugmodelle verschiedener Wettbewerber gestützt. Der xEV-Anteil lag in China im Marktsegment der mittelgroßen Vans bei rund 56 %.



# Geschäftsentwicklung

## Mercedes-Benz Group

Die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group stand auch im Jahr 2025 vor zahlreichen Herausforderungen: anhaltende geopolitische Konflikte, handelspolitische Unsicherheiten und volatile Märkte prägten die Rahmenbedingungen. Insbesondere in China war die Geschäftsentwicklung zudem durch hohe Wettbewerbsintensität, starkes Absatzwachstum neuer Marktteilnehmer und damit deutliche strukturelle Marktverschiebungen gekennzeichnet.

In diesem anspruchsvollen und wettbewerbsintensiven Marktumfeld wurden im Jahr 2025 weltweit 2,2 (2024: 2,4) Mio. Pkw und Vans verkauft.

## Mercedes-Benz Cars

Im Jahr 2025 war der Absatz von Mercedes-Benz Cars beeinflusst durch Zölle und ein wettbewerbsintensives Marktumfeld. Für den europäischen Markt verzeichnete das Geschäftsfeld eine stabile Absatzentwicklung auf dem Vorjahresniveau. Der Absatz in den USA war von den Zollauswirkungen und einem aktivem Bestandsmanagement bei Händlern negativ geprägt. Die Verkäufe in China blieben infolge des wettbewerbsintensiven Marktumfelds ebenfalls unter dem Vorjahresniveau. Mit insgesamt 1.801.291 verkauften

Einheiten lag der Absatz von Mercedes-Benz Cars 9 % unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums.

Der Absatz in der Top-End-Kategorie lag im Jahr 2025 bei 15 % (2024: 14 %) des Gesamtabsatzes. Einer positiven Absatzentwicklung bei der G-Klasse und einer stabilen Entwicklung bei Mercedes-AMG standen Absatzrückgänge bei den S-Klasse-Modellen gegenüber, die unter anderem durch geplante Modellwechsel beeinflusst waren. Darüber hinaus hat sich die herausfordernde Marktsituation in China negativ auf die Absatzentwicklung ausgewirkt. Die Verkäufe von Top-End-Fahrzeugen lagen insgesamt 5 % unter den Absätzen im Vorjahreszeitraum.

Der Anteil der Kategorie Core am Gesamtportfolio lag im Jahr 2025 bei 58 % (2024: 59 %). Im Zusammenhang mit dem weiterhin schwierigen Marktumfeld insbesondere in China sowie den anstehenden Modellneuanläufen ging der Absatz der Core-Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um 10 % zurück.

Die Kategorie Entry stellte 27 % (2024: 27 %) des Gesamtportfolios im Jahr 2025 dar. Auch hier lag der Absatz – beeinflusst durch die geplante Produkt-offensive – um 10 % unter dem Niveau des Vorjahres.

Der Absatz elektrifizierter Fahrzeuge lag im Jahr 2025 auf dem Vorjahresniveau. Insgesamt erzielte Mercedes-Benz Cars damit einen Anteil elektrifizierter Fahrzeuge von 20,5 % (2024: 18,5 %) am Gesamtabsatz. Der Verkauf von Plug-in-Hybriden stieg im Jahr 2025 weltweit an,

während der Absatz vollelektrischer Fahrzeuge zurückgegangen ist.

| Absatz nach Produktkategorien und Klassen           |           |           |              |
|-----------------------------------------------------|-----------|-----------|--------------|
|                                                     | 2025      | 2024      | 25/24        |
| in Einheiten                                        |           |           | Veränd. in % |
| Absatz gesamt <sup>1</sup>                          | 1.801.291 | 1.983.403 | -9           |
| Top-End                                             | 268.026   | 281.492   | -5           |
| S-Klasse Modelle <sup>2,3</sup>                     | 105.564   | 127.073   | -17          |
| Mercedes-AMG                                        | 142.319   | 140.282   | +1           |
| G-Klasse <sup>2</sup>                               | 48.214    | 42.260    | +14          |
| Mercedes-Maybach                                    | 20.033    | 21.302    | -6           |
| Core                                                | 1.049.830 | 1.167.119 | -10          |
| E-Klasse Modelle <sup>2</sup>                       | 461.201   | 512.143   | -10          |
| C-Klasse Modelle <sup>2</sup>                       | 667.063   | 725.129   | -8           |
| Entry                                               | 483.435   | 534.792   | -10          |
| B-Klasse Modelle <sup>2</sup>                       | 152.185   | 183.772   | -17          |
| A-Klasse Modelle <sup>2</sup>                       | 354.795   | 374.033   | -5           |
| smart                                               | 40        | 5.696     | -99          |
| davon                                               |           |           |              |
| Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)                     | 368.700   | 367.610   | -            |
| Vollelektrische Fahrzeuge (BEV)                     | 168.823   | 185.059   | -9           |
| Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV)                     | 199.877   | 182.551   | +9           |
| Anteil elektrifizierter Fahrzeuge in % des Absatzes | 20,5      | 18,5      |              |

1 Der Absatz umfasst die Fakturierung von Neufahrzeugen an konzernfremde Dritte (einschließlich konzernunabhängiger Händler) und nicht konsolidierte Tochterunternehmen sowie Neufahrzeug-Leasingverträge (einschließlich Finance Leases). Der Absatz des at-equity bewerteten assoziierten Unternehmens Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) ist ebenfalls enthalten.

2 Inklusive AMG-Modelle und deren Derivate.

3 Inklusive Maybach-Varianten.



Absatz nach Regionen

|                                  | 2025             | 2024      | 25/24        |
|----------------------------------|------------------|-----------|--------------|
| in Einheiten                     |                  |           | Veränd. in % |
| <b>Absatz gesamt<sup>1</sup></b> | <b>1.801.291</b> | 1.983.403 | -9           |
| Europa <sup>2</sup>              | <b>635.072</b>   | 641.792   | -1           |
| davon Deutschland                | <b>213.672</b>   | 213.456   | -            |
| Nordamerika <sup>3</sup>         | <b>320.552</b>   | 365.358   | -12          |
| davon USA                        | <b>284.650</b>   | 324.529   | -12          |
| Asien                            | <b>746.981</b>   | 892.147   | -16          |
| davon China <sup>4</sup>         | <b>551.932</b>   | 683.568   | -19          |
| Übrige Märkte                    | <b>98.686</b>    | 84.106    | +17          |

1 Der Absatz umfasst die Fakturierung von Neufahrzeugen an konzernfremde Dritte (einschließlich konzernunabhängiger Händler) und nicht konsolidierte Tochterunternehmen sowie Neufahrzeug-Leasingverträge (einschließlich Finance Leases).  
2 Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen.  
3 USA, Kanada und Mexiko.  
4 Einschließlich des Absatzes des at-equity bewerteten assoziierten Unternehmens Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

Auftragslage

Das Jahr 2025 markierte den Startschuss der geplanten Produkt- und Technologieoffensive von Mercedes-Benz Cars. Der Auftragseingang von Mercedes-Benz Cars lag zum Jahresende 2025 insbesondere aufgrund den anstehenden Modellwechseln im Jahr 2026 sowie dem herausfordernden Marktumfeld in China unter dem Vorjahresniveau. Angetrieben durch die bereits bestellbaren neuen CLA- und GLC-Modelle stieg der Auftragseingang jedoch für die elektrifizierten Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahreszeitraum an.

Mercedes-Benz Vans

In einem hart umkämpften Marktumfeld setzte Mercedes-Benz Vans im Jahr 2025 weltweit 359.136 Fahrzeuge ab. Dies bedeutete einen Rückgang von 11 % im Vergleich zum Vorjahr (2024: 405.610 Einheiten). Der Gesamtabatz wurde dabei hauptsächlich durch die rückläufige Absatzentwicklung im Bereich der gewerblichen Vans beeinflusst.

Trotz stabiler Absatzentwicklung in Deutschland lag der Gesamtabatz in der Region Europa unter dem des Vorjahres. Auch die Absätze in den anderen Regionen lagen unter dem Vorjahresniveau.

Der Verkauf elektrifizierter Vans stieg weltweit um 46 % an. Dabei handelte es sich ausschließlich um vollelektrische Modelle. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge am Gesamtabatz belief sich damit auf 7,9 % (2024: 4,8 %). Die positive Entwicklung wurde maßgeblich durch die vollständige Verfügbarkeit des Elektrotransporter-Portfolios sowie einen großen Einzelauftrag vorangetrieben.

Absatz nach Kundensegmenten

|                                                                | 2025           | 2024    | 25/24        |
|----------------------------------------------------------------|----------------|---------|--------------|
| in Einheiten                                                   |                |         | Veränd. in % |
| <b>Absatz gesamt<sup>1</sup></b>                               | <b>359.136</b> | 405.610 | -11          |
| Gewerbliche Vans                                               | <b>298.655</b> | 343.683 | -13          |
| große Vans (Sprinter/<br>eSprinter)                            | <b>188.889</b> | 219.127 | -14          |
| mittelgroße Vans (Vito/eVito)                                  | <b>86.834</b>  | 101.205 | -14          |
| kleine Vans (Citan/eCitan)                                     | <b>22.932</b>  | 23.351  | -2           |
| Private Vans                                                   | <b>60.481</b>  | 61.926  | -2           |
| mittelgroße Vans (V-Klasse,<br>EQV)                            | <b>53.730</b>  | 56.809  | -5           |
| kleine Vans (T-Klasse, EQT <sup>2</sup> )                      | <b>6.751</b>   | 5.117   | +32          |
| davon                                                          |                |         |              |
| <b>Elektrifizierte Fahrzeuge<br/>(xEV)<sup>3</sup></b>         | <b>28.488</b>  | 19.516  | +46          |
| <b>Anteil elektrifizierter<br/>Fahrzeuge in % des Absatzes</b> | <b>7,9</b>     | 4,8     |              |

1 Der Absatz umfasst die Fakturierung von Neufahrzeugen an konzernfremde Dritte (einschließlich konzernunabhängiger Händler) und nicht konsolidierte Tochterunternehmen sowie Neufahrzeug-Leasingverträge (einschließlich Finance Leases). Der Absatz des Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) und des Lizenznehmers Prestige Auto S.A.U. ist ebenfalls enthalten.  
2 Mercedes-Benz EQT (Energieverbrauch kombiniert: 20,9–19,3 kWh/100 km | CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km | CO<sub>2</sub>-Klasse: A).  
3 Ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge (BEV).

**Absatz nach Regionen**

|                                  | 2025           | 2024    | 25/24        |
|----------------------------------|----------------|---------|--------------|
| in Einheiten                     |                |         | Veränd. in % |
| <b>Absatz gesamt<sup>1</sup></b> | <b>359.136</b> | 405.610 | -11          |
| Europa <sup>2</sup>              | <b>248.744</b> | 271.500 | -8           |
| davon Deutschland                | <b>102.705</b> | 103.247 | -1           |
| Nordamerika <sup>3</sup>         | <b>43.410</b>  | 59.953  | -28          |
| davon USA                        | <b>35.327</b>  | 49.538  | -29          |
| Asien                            | <b>28.261</b>  | 33.993  | -17          |
| davon China                      | <b>20.006</b>  | 26.613  | -25          |
| Übrige Märkte                    | <b>38.721</b>  | 40.164  | -4           |

1 Der Absatz umfasst die Fakturierung von Neufahrzeugen an konzernfremde Dritte (einschließlich konzernunabhängiger Händler) und nicht konsolidierte Tochterunternehmen sowie Neufahrzeug-Leasingverträge (einschließlich Finance Leases). Der Absatz des Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) und des Lizenznehmers Prestige Auto S.A.U. ist ebenfalls enthalten.

2 Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen.

3 USA, Kanada und Mexiko.

**Auftragslage**

Bei Mercedes-Benz Vans lag der Auftragsbestand zum Jahresende 2025 auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr.

**Mercedes-Benz Financial Services**

Zum Jahresende 2025 verzeichnete das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Financial Services mit 128,8 Mrd. € aufgrund von Währungseffekten und der Absatzentwicklung der automobilen Segmente ein Vertragsvolumen unter dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 138,1 Mrd. €, -7 %; wechsellkursbereinigt -1 %). Das Vertragsvolumen stellt die Gesamtheit der Leasing- und Finanzierungsverträge zu einem bestimmten Stichtag dar.

Beeinflusst durch die Entwicklungen auf der Absatzseite lag die Anzahl der neuen Finanzierungs- und Leasingverträge im Jahr 2025 mit 1,16 (2024: 1,25) Mio. um 7 % unter dem Niveau des Vorjahres.

Das Neugeschäft blieb aufgrund eines höheren durchschnittlichen Finanzierungs- und Leasingvolumens pro Vertrag mit 55,9 (2024: 59,5) Mrd. € nur um 6 % unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Das Neugeschäft bildet das Volumen der im Berichtsjahr aktivierten Leasing- und Finanzierungsverträge ab.

Im deutschen Markt lag das Neugeschäft mit 9,4 Mrd. € auf dem Vorjahresniveau. Das Vertragsvolumen lag bei 21,2 Mrd. € (-6 %).

Der US-amerikanische Markt profitierte von einer positiven Entwicklung bei der Penetrationsrate. Die Penetrationsrate beziffert den Anteil verleaster und finanzierter Fahrzeuge am Konzernabsatz. Gegenläufig wirkten Währungseffekte und Entwicklungen auf der Absatzseite. Das Neugeschäft blieb mit 15,9 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (-9 %). Das Vertragsvolumen lag bei 35,8 Mrd. € (-13 %).

Aufgrund der Absatzentwicklung verzeichnete das Neugeschäft in China einen Rückgang um 24 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und erreichte damit ein Volumen von 4,1 Mrd. €. Auch das Vertragsvolumen lag mit 10,5 Mrd. € um 21 % unter dem Wert des Vorjahres.

In den übrigen Märkten lag das Neugeschäft in Summe bei 26,6 Mrd. € (-3 %) und das Vertragsvolumen mit 61,3 Mrd. € auf dem Vorjahresniveau.

# Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

## Darstellung des Industriegeschäfts

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu gewähren, werden neben den Zahlen für die Mercedes-Benz Group eine verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, eine verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung und eine verkürzte Konzernbilanz jeweils für das Industriegeschäft sowie für das Segment Mercedes-Benz Financial Services dargestellt. Das Industriegeschäft umfasst die automobilen Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. Die Effekte aus den Eliminierungen der konzerninternen Transaktionen zwischen dem Industriegeschäft und Mercedes-Benz Financial Services sowie zentral verantwortete Sachverhalte sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

## Bereinigungen

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

In den rechtlichen Verfahren (und damit zusammenhängenden Maßnahmen) wird in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans die Bewertung der Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge als Bereinigung ausgewiesen. Im Segment Mercedes-Benz Financial Services werden unter dieser Kategorie im Berichtsjahr Aufwendungen aus der Bewertung der Rückstellungen für Provisionsmodelle bei früheren Fahrzeugfinanzierungen im Vereinigten Königreich als Bereinigung ausgewiesen.

Unter Restrukturierungsmaßnahmen werden Aufwendungen aus dem auf doppelter Freiwilligkeit beruhenden Personalabbauprogramm für Beschäftigte im indirekten Bereich in Deutschland und Aufwendungen aus Optimierungsprogrammen im Ausland bereinigt. Im Vorjahr wurden unter den Restrukturierungsmaßnahmen Aufwendungen aus einer Wertminderung der Anteile an der Automotive Cells Company SE (ACC) im Segment Mercedes-Benz Cars ausgewiesen, die mit der strategischen Fokussierung innerhalb der Beteiligung zusammenhing.

Unter M&A-Transaktionen werden im Jahr 2025 Aufwendungen aus der Veräußerung der Produktions- und Vertriebskapazitäten in Argentinien sowie Erträge und Aufwendungen aus der zukunftsfähigen Aufstellung des konzerneigenen Vertriebs in Deutschland als Bereinigungen ausgewiesen. Weitergehende Informationen sind in [Anmerkung 3](#) im Kapitel »Konzernanhang« des Konzernabschlusses enthalten.

Weitere Informationen zum Steuerungssystem sind im Kapitel »[Grundlagen des Konzerns](#)« zu finden.



## Ertragslage

### Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Der **Umsatz** lag im Jahr 2025 mit 132,2 (2024: 145,6) Mrd. € unter dem Vorjahreswert. Ursächlich hierfür waren der rückläufige Absatz in Verbindung mit einer verschlechterten Preisdurchsetzung, die negative Entwicklung der Wechselkurse sowie das rückläufige Komponentengeschäft mit der at-equity bewerteten Beijing Benz Automotive Co., Ltd.

Die **Umsatzkosten** (2025: 109,9 Mrd. €; 2024: 117,0 Mrd. €) lagen unter dem Niveau des Vorjahres. Dem rückläufigen Absatz sowie Kosteneffizienzen, vorwiegend im Einkauf und in der Produktion, standen gestiegene Zollaufwendungen, zusätzliche Aufwendungen aus der Bewertung der Rückstellungen für Provisionsmodelle bei früheren Fahrzeugfinanzierungen im Segment Mercedes-Benz Financial Services sowie Aufwendungen aus dem im April gestarteten Optimierungsprogramm »Next Level Performance« gegenüber.

Insgesamt ist das **Bruttoergebnis vom Umsatz** von 28,6 Mrd. € auf 22,3 Mrd. € gesunken.

Die **Vertriebskosten** lagen mit 9,7 (2024: 10,0) Mrd. € unter dem Vorjahresniveau.

#### Umsatz nach Segmenten und Regionen

|                                  | 2025           | 2024    | 25/24        |
|----------------------------------|----------------|---------|--------------|
| in Millionen €                   |                |         | Veränd. in % |
| Mercedes-Benz Group              | <b>132.214</b> | 145.594 | -9           |
| Segmente                         |                |         |              |
| Mercedes-Benz Cars               | <b>96.407</b>  | 107.761 | -11          |
| Mercedes-Benz Vans               | <b>17.148</b>  | 19.320  | -11          |
| Mercedes-Benz Financial Services | <b>24.625</b>  | 25.083  | -2           |
| Überleitung <sup>1</sup>         | <b>-5.966</b>  | -6.570  | -9           |
| Regionen                         |                |         |              |
| Europa                           | <b>57.908</b>  | 58.764  | -1           |
| davon Deutschland                | <b>20.943</b>  | 21.707  | -4           |
| Nordamerika                      | <b>34.552</b>  | 38.917  | -11          |
| davon USA                        | <b>30.974</b>  | 34.900  | -11          |
| Asien                            | <b>31.571</b>  | 39.643  | -20          |
| davon China                      | <b>16.519</b>  | 23.139  | -29          |
| Übrige Märkte                    | <b>8.183</b>   | 8.270   | -1           |

<sup>1</sup> In der Überleitung sind Eliminierungen konzerninterner Umsätze zwischen den Segmenten enthalten.

Die **allgemeinen Verwaltungskosten** betrugen im Berichtsjahr 2,5 (2024: 2,5) Mrd. €.

Sowohl bei den Vertriebs- als auch allgemeinen Verwaltungskosten standen den gestiegenen Aufwendungen im Zusammenhang mit Optimierungsprogrammen jeweils niedrigere Aufwendungen infolge von Effizienzmaßnahmen gegenüber.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** lagen im Jahr 2025 mit 6,1 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (2024: 5,6 Mrd. €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf Aufwendungen im Zusammenhang mit Optimierungsprogrammen zurückzuführen. Weitere Informationen hierzu können dem Kapitel »Investitions- und Forschungstätigkeit« entnommen werden.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag mit 0,5 (2024: 2,0) Mrd. € unter dem Vorjahresniveau. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veräußerung von Produktions- und Vertriebskapazitäten in Argentinien. Im Vorjahr wirkten dagegen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge.

Im Jahr 2025 lag das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** mit 1,1 (2024: 1,1) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Der im Jahr 2024 vorgenommenen Wertminderung der Anteile an der Automotive Cells Company SE, die mit der strategischen Fokussierung innerhalb des Gemeinschaftsunternehmens zusammenhing, stand im Berichtsjahr ein niedrigeres anteiliges Ergebnis an der Daimler Truck Holding AG sowie ein niedrigeres Ergebnis an der Beijing Benz Automotive Co., Ltd. gegenüber.





Das **übrige Finanzergebnis** lag im Wesentlichen aufgrund positiver Bewertungseffekte aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind, mit 0,1 (2024: 0,0) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres. Gegenläufig wirkte ein im Jahr 2024 enthaltener positiver Ergebnisbeitrag von 223 Mio. € aus der Neubewertung der im Rahmen der Aktienrückkaufprogramme bilanzierten Verbindlichkeiten.

Das **Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)** lag im Jahr 2025 mit 5,8 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahreswert von 13,6 Mrd. €.

Das **Zinsergebnis** lag mit 0,5 (2024: 0,5) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres.

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steuer- aufwand lag bei 1,0 (2024: 3,7) Mrd. €. Infolge des ge- ringeren Ergebnisses vor Steuern sowie des Gesetzes für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland lag der Steueraufwand unter dem Niveau des Vorjahres. Insbesondere das vorstehend genannte Gesetz führte zu einem Rückgang der Steuerquote auf 15,2 % im Berichtsjahr (2024: 26,4 %).

Das **Konzernergebnis** belief sich somit auf 5,3 (2024: 10,4) Mrd. €. Dabei entfiel ein Gewinn von 0,2 (2024: 0,2) Mrd. € auf **nicht beherrschende Anteile**. Der **Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG** am Konzernergebnis betrug 5,1 (2024: 10,2) Mrd. €; dies führte zu einem Rückgang des **Ergebnisses je Aktie** auf 5,34 (2024: 10,19) €. Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie wurde eine durchschnittliche Anzahl ausgegebener Aktien von 962,4 (2024: 1.002,0) Mio. Stück zugrunde gelegt. Der Rückgang des gewogenen Durchschnitts der im Umlauf befind- lichen Aktien ist im Wesentlichen auf die im Jahr 2024 abgeschlossenen Aktienrückkaufprogramme zurückzuführen.

Weitere Informationen zu den einzelnen Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind in [Anmerkung 4 ff.](#) im Kapitel »Konzernanhang« des Konzernabschlusses enthalten.

**Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

|                                                                          | <b>Mercedes-Benz Group</b> |          | <b>Industriegeschäft</b> |         | <b>Mercedes-Benz Financial Services</b> |         |
|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------|--------------------------|---------|-----------------------------------------|---------|
|                                                                          | <b>2025</b>                | 2024     | <b>2025</b>              | 2024    | <b>2025</b>                             | 2024    |
| in Millionen €                                                           |                            |          |                          |         |                                         |         |
| Umsatzerlöse                                                             | <b>132.214</b>             | 145.594  | <b>107.589</b>           | 120.511 | <b>24.625</b>                           | 25.083  |
| Umsatzkosten                                                             | <b>-109.881</b>            | -117.018 | <b>-87.067</b>           | -94.264 | <b>-22.814</b>                          | -22.754 |
| <b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>                                         | <b>22.333</b>              | 28.576   | <b>20.522</b>            | 26.247  | <b>1.811</b>                            | 2.329   |
| Vertriebskosten                                                          | <b>-9.718</b>              | -9.993   | <b>-9.146</b>            | -9.377  | <b>-572</b>                             | -616    |
| Allgemeine Verwaltungskosten                                             | <b>-2.477</b>              | -2.529   | <b>-1.748</b>            | -1.774  | <b>-729</b>                             | -755    |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten                      | <b>-6.055</b>              | -5.580   | <b>-6.055</b>            | -5.580  | -                                       | -       |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis                                         | <b>526</b>                 | 2.024    | <b>377</b>               | 1.845   | <b>149</b>                              | 179     |
| Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen                    | <b>1.118</b>               | 1.138    | <b>1.093</b>             | 1.140   | <b>25</b>                               | -2      |
| Übriges Finanzergebnis                                                   | <b>93</b>                  | -37      | <b>87</b>                | -36     | <b>6</b>                                | -1      |
| <b>EBIT</b>                                                              | <b>5.820</b>               | 13.599   | <b>5.130</b>             | 12.465  | <b>690</b>                              | 1.134   |
| Zinsergebnis                                                             | <b>464</b>                 | 548      |                          |         |                                         |         |
| <b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>                                        | <b>6.284</b>               | 14.147   |                          |         |                                         |         |
| Ertragsteuern                                                            | <b>-953</b>                | -3.738   |                          |         |                                         |         |
| <b>Konzernergebnis</b>                                                   | <b>5.331</b>               | 10.409   |                          |         |                                         |         |
| davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis              | <b>190</b>                 | 202      |                          |         |                                         |         |
| davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Konzernergebnis | <b>5.141</b>               | 10.207   |                          |         |                                         |         |
| <b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>                                          |                            |          |                          |         |                                         |         |
| auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG   |                            |          |                          |         |                                         |         |
| <b>Unverwässert</b>                                                      | <b>5,34</b>                | 10,19    |                          |         |                                         |         |
| <b>Verwässert</b>                                                        | <b>5,34</b>                | 10,19    |                          |         |                                         |         |



## Bereinigtes EBIT der Segmente

Das bereinigte EBIT des Segments **Mercedes-Benz Cars** betrug im Jahr 2025 4.773 (2024: 8.677) Mio. €.

Für den Rückgang des bereinigten EBIT waren vor allem die negative Entwicklung der Wechselkurse sowie gestiegene Zollaufwendungen verantwortlich. Der insgesamt rückläufige Absatz in Verbindung mit einer verschlechterten Preisdurchsetzung und einem rückläufigen Komponentengeschäft mit der at-equity bewerteten Beijing Benz Automotive Co., Ltd. sowie deren gesunkener Ergebnisbeitrag beeinflussten das Ergebnis ebenfalls negativ. Gegenläufig konnten Kosteneffizienzen vorwiegend in Einkauf und Produktion realisiert werden. Rückläufige Vertriebskosten sowie niedrigere allgemeine Verwaltungskosten infolge von Effizienzmaßnahmen wirkten ebenfalls positiv.

Das Segment **Mercedes-Benz Vans** erzielte ein bereinigtes EBIT von 1.755 (2024: 2.825) Mio. €.

Ursächlich für das niedrigere bereinigte EBIT im Jahr 2025 waren ein deutlich rückläufiger Absatz in Verbindung mit einer verschlechterten Preisdurchsetzung. Des Weiteren belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nichterreichung der CO<sub>2</sub>-Ziele sowie eine unvorteilhafte Entwicklung der Wechselkurse das Ergebnis. Gegenläufig wirkte ein vorteilhafter Produktmix infolge einer starken Produktsubstanz. Zudem beeinflussten geringere produktbezogene Aufwendungen das bereinigte EBIT im Jahr 2025 positiv.

Das bereinigte EBIT des Segments **Mercedes-Benz Financial Services** belief sich im Jahr 2025 auf 1.267 (2024: 1.134) Mio. €.

Hauptgrund für die positive Entwicklung des bereinigten EBIT im Jahr 2025 waren geringere Funktionskosten infolge fortlaufender Effizienzmaßnahmen sowie eine höhere Zinsmarge infolge einer anhaltend vorteilhaften Neugeschäftsmarge. Gegenläufig wirkten höhere Kreditrisikokosten infolge der schwächeren globalen Konjunkturaussichten.

Das bereinigte EBIT der **Überleitung** der operativen Ergebnisse der Segmente auf das EBIT des Konzerns betrug 440 (2024: 1.077) Mio. € und beinhaltet die zentral verantworteten Sachverhalte sowie Effekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten.

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im Jahr 2025 Erträge von 131 (2024: 883) Mio. €. Darin enthalten sind die positiven Ergebnisbeiträge von 353 (2024: 711) Mio. € aus der At-equity-Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG. Im Jahr 2024 war ein positiver Ergebnisbeitrag von 223 Mio. € aus der Neubewertung der im Rahmen der Aktienrückkaufprogramme bilanzierten Verbindlichkeiten enthalten.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im Jahr 2025 Erträge von 126 (2024: 190) Mio. €.

**EBIT der Mercedes-Benz Group**

|                                                                              | <b>Mercedes-Benz Group</b> |          | <b>Mercedes-Benz Cars</b> |         | <b>Mercedes-Benz Vans</b> |         | <b>Mercedes-Benz Financial Services</b> |         | <b>Überleitung</b> |        |
|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------|---------------------------|---------|---------------------------|---------|-----------------------------------------|---------|--------------------|--------|
|                                                                              | <b>2025</b>                | 2024     | <b>2025</b>               | 2024    | <b>2025</b>               | 2024    | <b>2025</b>                             | 2024    | <b>2025</b>        | 2024   |
| in Millionen €                                                               |                            |          |                           |         |                           |         |                                         |         |                    |        |
| Umsatzerlöse                                                                 | <b>132.214</b>             | 145.594  | <b>96.407</b>             | 107.761 | <b>17.148</b>             | 19.320  | <b>24.625</b>                           | 25.083  | <b>-5.966</b>      | -6.570 |
| Umsatzkosten                                                                 | <b>-109.881</b>            | -117.018 | <b>-79.681</b>            | -86.191 | <b>-13.386</b>            | -14.669 | <b>-22.814</b>                          | -22.754 | <b>6.000</b>       | 6.596  |
| <b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>                                             | <b>22.333</b>              | 28.576   | <b>16.726</b>             | 21.570  | <b>3.762</b>              | 4.651   | <b>1.811</b>                            | 2.329   | <b>34</b>          | 26     |
| Vertriebskosten                                                              | <b>-9.718</b>              | -9.993   | <b>-7.719</b>             | -8.053  | <b>-1.509</b>             | -1.479  | <b>-572</b>                             | -616    | <b>82</b>          | 155    |
| Allgemeine Verwaltungskosten                                                 | <b>-2.477</b>              | -2.529   | <b>-1.385</b>             | -1.481  | <b>-229</b>               | -257    | <b>-729</b>                             | -755    | <b>-134</b>        | -36    |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten                          | <b>-6.055</b>              | -5.580   | <b>-5.618</b>             | -5.187  | <b>-471</b>               | -433    | -                                       | -       | <b>34</b>          | 40     |
| Übrige Erträge/Aufwendungen                                                  | <b>1.737</b>               | 3.125    | <b>1.560</b>              | 1.611   | <b>-244</b>               | 450     | <b>180</b>                              | 176     | <b>241</b>         | 888    |
| <b>EBIT</b>                                                                  | <b>5.820</b>               | 13.599   | <b>3.564</b>              | 8.460   | <b>1.309</b>              | 2.932   | <b>690</b>                              | 1.134   | <b>257</b>         | 1.073  |
| Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)                  | <b>418</b>                 | -236     | <b>2</b>                  | -133    | <b>-8</b>                 | -107    | <b>422</b>                              | -       | <b>2</b>           | 4      |
| Restrukturierungsmaßnahmen                                                   | <b>1.616</b>               | 350      | <b>1.191</b>              | 350     | <b>89</b>                 | -       | <b>155</b>                              | -       | <b>181</b>         | -      |
| davon Optimierungsprogramme                                                  | <b>1.616</b>               | -        | <b>1.191</b>              | -       | <b>89</b>                 | -       | <b>155</b>                              | -       | <b>181</b>         | -      |
| davon Aufwendungen im Zusammenhang mit Anteilen an ACC                       | -                          | 350      | -                         | 350     | -                         | -       | -                                       | -       | -                  | -      |
| M&A-Sachverhalte                                                             | <b>381</b>                 | -        | <b>16</b>                 | -       | <b>365</b>                | -       | -                                       | -       | -                  | -      |
| davon zukunftsfähige Aufstellung des konzerneigenen Vertriebs in Deutschland | <b>-17</b>                 | -        | <b>-5</b>                 | -       | <b>-12</b>                | -       | -                                       | -       | -                  | -      |
| davon Veräußerung der Produktions- und Vertriebskapazitäten in Argentinien   | <b>398</b>                 | -        | <b>21</b>                 | -       | <b>377</b>                | -       | -                                       | -       | -                  | -      |
| <b>Bereinigtes EBIT</b>                                                      | <b>8.235</b>               | 13.713   | <b>4.773</b>              | 8.677   | <b>1.755</b>              | 2.825   | <b>1.267</b>                            | 1.134   | <b>440</b>         | 1.077  |
| <b>Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)<sup>1</sup></b>                  |                            |          | <b>3,7</b>                | 7,9     | <b>7,6</b>                | 15,2    | <b>5,3</b>                              | 8,7     |                    |        |
| <b>Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)<sup>1</sup></b>       |                            |          | <b>5,0</b>                | 8,1     | <b>10,2</b>               | 14,6    | <b>9,7</b>                              | 8,7     |                    |        |

<sup>1</sup> Die (bereinigte) Umsatzrendite für die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans ermittelt sich als Verhältnis von (bereinigtem) EBIT zu Umsatzerlösen. Die (bereinigte) Eigenkapitalrendite für das Segment Mercedes-Benz Financial Services wird als Verhältnis von (bereinigtem) EBIT und durchschnittlichem Eigenkapital der Quartale bestimmt.



## Finanzlage

### Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement der Mercedes-Benz Group umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Cash- und Liquiditätsmanagement, das Management von Marktpreisrisiken (Währungen und Zinsen) und Risiken des Pensionsvermögens sowie das Management von Kreditausfall- und Länderrisiken. Die weltweite Steuerung erfolgt grundsätzlich zentral durch Mercedes-Benz Treasury auf Basis einheitlicher Richtlinien, Limits und Benchmarks.

Das **Kapitalstrukturmanagement** gestaltet die Kapitalstruktur des Konzerns. Die Kapitalausstattung der Konzerngesellschaften der Mercedes-Benz Group erfolgt nach den Grundsätzen einer kosten- und risiko-optimalen Finanz- und Kapitalstruktur.

Das **Liquiditätsmanagement** hat die Aufgabe, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Konzerns sicherzustellen. Dazu erfasst der Konzern die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft und der Finanzierung laufend in einer rollierenden Planung. Finanzierungsbedarfe werden über geeignete Instrumente wie Kredite, Commercial Paper oder Anleihen gedeckt, während Überschüsse rendite- und risikoorientiert am Geld- und Kapitalmarkt angelegt werden. Zusätzlich zur operativen Liquidität stehen verbriefbare Forderungen, eine vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinie sowie

Anteile an der Daimler Truck Holding AG als kurzfristig verfügbare Liquiditätsreserven zur Verfügung.

Das **Cash-Management** dient der zentralen Steuerung der konzernweiten Zahlungsströme. Zahlungsmittelbedarfe und -überschüsse werden systematisch erfasst und grundsätzlich über Cash-Pooling in verschiedenen Währungen zentral auf Bankkonten der Mercedes-Benz Group konzentriert. Interne Verrechnungskonten minimieren externe Zahlungsflüsse.

Das **Management von Marktpreisrisiken** hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen in Wechselkursen und Zinsen auf das Konzernergebnis zu begrenzen. Das konzernweite Risikovolumen wird systematisch ermittelt, daraus werden Sicherungsstrategien abgeleitet und zentral über ein Treasury-Komitee gesteuert. Dieses legt das Sicherungsvolumen, den Zeitraum und die eingesetzten Finanzinstrumente fest.

Das **Management des Pensionsvermögens (Planvermögen)** beinhaltet die Anlage des Vermögens, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird. Die Planvermögen sind rechtlich vom Konzernvermögen getrennt, überwiegend in Fonds investiert und unter Berücksichtigung der Risiko-Rendite-Optimierung über Anlageklassen wie Aktien, Anleihen, alternative Investments und Immobilien breit gestreut. Der Erfolg der Vermögensanlage wird anhand von Benchmarks gemessen. Zusätzliche Informationen zu den Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie den Planvermögen enthält [Anmerkung 22](#) im Kapitel [»Konzernanhang«](#) des Konzernabschlusses.

Das **Management von Kreditausfallrisiken** steuert Ausfallrisiken aus Gläubigerpositionen gegenüber Finanzinstituten, Emittenten, Geschäftskunden und Privatkunden weltweit. Grundlage sind ein internes Limitsystem, risikobasierte Bonitätsanalysen sowie ein konzernweiter Prozess zur Kreditbeurteilung und -überwachung. Im Exportgeschäft kommen bei Bedarf Sicherheiten wie Bankgarantien zum Einsatz. Das Kreditrisiko im Finanzdienstleistungsgeschäft wird durch Mercedes-Benz Financial Services mithilfe eines einheitlichen Risikomanagementprozesses gesteuert. Dieser definiert Mindestanforderungen für Kreditvergabe und Leasing sowie Standards zur Risikoidentifikation, Bonitätsprüfung und Portfoliosteuerung.

Das **Management von Länderrisiken** bewertet politische und wirtschaftliche Risiken aus grenzüberschreitenden Aktivitäten. Ein konzerninternes Ratingsystem klassifiziert Länder nach Risikogruppen. Risiken werden durch Instrumente wie Akkreditive, Garantien und interne Obergrenzen für Währungsengagements in Risikoländern gesteuert.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält [Anmerkung 32](#) im Kapitel [»Konzernanhang«](#) des Konzernabschlusses.



**Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung**

|                                                                                                                      | <b>Mercedes-Benz Group</b> |             | <b>Industriegeschäft</b> |             | <b>Mercedes-Benz Financial Services</b> |             |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------|--------------------------|-------------|-----------------------------------------|-------------|
|                                                                                                                      | <b>2025</b>                | <b>2024</b> | <b>2025</b>              | <b>2024</b> | <b>2025</b>                             | <b>2024</b> |
| in Millionen €                                                                                                       |                            |             |                          |             |                                         |             |
| <b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang</b>                                                 | <b>14.516</b>              | 15.972      | <b>11.525</b>            | 13.117      | <b>2.991</b>                            | 2.855       |
| davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresanfang        | <b>5</b>                   | 10          | <b>1</b>                 | 10          | <b>4</b>                                | -           |
| Ergebnis vor Ertragsteuern                                                                                           | <b>6.284</b>               | 14.147      | <b>5.595</b>             | 13.014      | <b>689</b>                              | 1.133       |
| Abschreibungen/Wertminderungen                                                                                       | <b>7.223</b>               | 6.772       | <b>7.102</b>             | 6.667       | <b>121</b>                              | 105         |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus der Veräußerung langfristiger Vermögenswerte | <b>-1.139</b>              | -1.344      | <b>-1.241</b>            | -1.377      | <b>102</b>                              | 33          |
| Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva                                                                         |                            |             |                          |             |                                         |             |
| Vorräte                                                                                                              | <b>724</b>                 | 737         | <b>575</b>               | 829         | <b>149</b>                              | -92         |
| Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                                                     | <b>895</b>                 | -1.199      | <b>909</b>               | -1.336      | <b>-14</b>                              | 137         |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen                                                                               | <b>5.828</b>               | 3.280       | <b>-351</b>              | 56          | <b>6.179</b>                            | 3.224       |
| Vermietete Fahrzeuge                                                                                                 | <b>-4.060</b>              | -3.110      | <b>413</b>               | 825         | <b>-4.473</b>                           | -3.935      |
| Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva                                                                             | <b>2.585</b>               | 986         | <b>2.298</b>             | 787         | <b>287</b>                              | 199         |
| Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen                                                    | <b>1.330</b>               | 1.918       | <b>1.330</b>             | 1.918       | <b>-</b>                                | -           |
| Gezahlte/erstattete Ertragsteuern                                                                                    | <b>-1.664</b>              | -4.452      | <b>-1.804</b>            | -3.894      | <b>140</b>                              | -558        |
| <b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>                                                                          | <b>18.006</b>              | 17.735      | <b>14.826</b>            | 17.489      | <b>3.180</b>                            | 246         |
| Erwerb von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten                                                             | <b>-9.742</b>              | -8.665      | <b>-9.523</b>            | -8.539      | <b>-219</b>                             | -126        |
| Erwerb von und Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilsbesitz und sonstiger Geschäftsaktivitäten                     | <b>109</b>                 | 353         | <b>80</b>                | 588         | <b>29</b>                               | -235        |
| Erwerb von und Einzahlungen aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen                      | <b>254</b>                 | -625        | <b>275</b>               | -700        | <b>-21</b>                              | 75          |
| Sonstige Ein- und Auszahlungen                                                                                       | <b>179</b>                 | 187         | <b>609</b>               | 212         | <b>-430</b>                             | -25         |
| <b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>                                                                       | <b>-9.200</b>              | -8.750      | <b>-8.559</b>            | -8.439      | <b>-641</b>                             | -311        |
| Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten                                                                       | <b>-5.930</b>              | -188        | <b>-5.852</b>            | 1.753       | <b>-78</b>                              | -1.941      |
| Dividendenzahlungen                                                                                                  | <b>-4.323</b>              | -5.725      | <b>-4.286</b>            | -5.679      | <b>-37</b>                              | -46         |
| Erwerb eigener Aktien                                                                                                | <b>-360</b>                | -4.921      | <b>-360</b>              | -4.921      | <b>-</b>                                | -           |
| Sonstige Einzahlungen                                                                                                | <b>160</b>                 | 82          | <b>71</b>                | 77          | <b>89</b>                               | 5           |
| Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen                                                                 | <b>-</b>                   | -           | <b>3.163</b>             | -2.162      | <b>-3.163</b>                           | 2.162       |
| <b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>                                                                      | <b>-10.453</b>             | -10.752     | <b>-7.264</b>            | -10.932     | <b>-3.189</b>                           | 180         |
| Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente                              | <b>-593</b>                | 311         | <b>-532</b>              | 290         | <b>-61</b>                              | 21          |
| <b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende</b>                                                   | <b>12.276</b>              | 14.516      | <b>9.996</b>             | 11.525      | <b>2.280</b>                            | 2.991       |
| davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresende          | <b>22</b>                  | 5           | <b>-122</b>              | 1           | <b>144</b>                              | 4           |



## Free Cash Flow des Industriegeschäfts

Die Ableitung des Free Cash Flows des Industriegeschäfts erfolgt auf Grundlage der Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit.

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 Effekte aus Krediten an Tochterunternehmen, aus der Finanzierung konzerninterner Händler sowie aus konzerninternen Geldanlagen. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochterunternehmen ohne Beherrschungsverlust im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt.

### Free Cash Flow des Industriegeschäfts

|                                                                     | 2025          | 2024   | 25/24       |
|---------------------------------------------------------------------|---------------|--------|-------------|
| in Millionen €                                                      |               |        | Veränderung |
| Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit                                | <b>14.826</b> | 17.489 | -2.663      |
| Cash Flow aus der Investitionstätigkeit                             | <b>-8.559</b> | -8.439 | -120        |
| Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen | <b>-275</b>   | 700    | -975        |
| Nutzungsrechte                                                      | <b>-344</b>   | -430   | +86         |
| Übrige Anpassungen                                                  | <b>-234</b>   | -168   | -66         |
| <b>Free Cash Flow des Industriegeschäfts</b>                        | <b>5.414</b>  | 9.152  | -3.738      |

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts belief sich im Jahr 2025 auf 5,4 Mrd. € und lag deutlich unter dem Niveau des Vorjahreswerts von 9,2 Mrd. €.

Der Rückgang des Free Cash Flows im Industriegeschäft um 3,8 Mrd. € auf 5,4 Mrd. € gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere geprägt durch den Rückgang des um nicht zahlungswirksame Effekte korrigierten Ergebnisses vor Ertragsteuern. Gegenläufig wirkten entsprechend niedrigere gezahlte Ertragsteuern im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Weiterhin beeinflussten höhere Investitionen in Sachanlagen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts negativ.

Zusätzlich resultierten aus den vermieteten Fahrzeugen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Vergleich zum Vorjahr negative Effekte im Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Aus der Entwicklung des Working Capitals resultierte im Berichtszeitraum ein positiver Effekt, im Wesentlichen bedingt durch einen leichten Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die im Vorjahreszeitraum noch stark rückläufig waren. Zudem beeinflusste im Berichtszeitraum ein stärkerer Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts positiv. Gegenläufig wirkte im Berichtszeitraum ein geringerer Vorratsabbau im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Ein weiterer positiver Effekt ergab sich aus den Veränderungen der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva, insbesondere bedingt durch einen Anstieg der Verbindlichkeiten und Rückstellungen im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Reduzierung der Personalkosten.



Neben der Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit kann der Free Cash Flow des Industriegeschäfts auf Basis der Cash Flows vor Zinsen und Steuern (CFBIT) der automobilen Segmente abgeleitet werden. Die Überleitung vom CFBIT der automobilen Segmente zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst die Summe der erhaltenen und gezahlten Ertragsteuern und Zinsen des Industriegeschäfts. Die übrigen Überleitungsposten beinhalten insbesondere Eliminierungen zwischen den Segmenten sowie Sachverhalte, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von den automobilen Segmenten verantwortet werden.

In den Bereinigungen aus rechtlichen Verfahren sind Zahlungen des Industriegeschäfts enthalten, die im Zusammenhang mit behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge stehen. Die Bereinigungen aus Restrukturierungsmaßnahmen beinhalten im Berichtsjahr Zahlungen aus dem Personalabbauprogramm für Beschäftigte im indirekten Bereich in Deutschland und Optimierungsprogrammen im Ausland. In den M&A-Transaktionen sind Zahlungen im Zusammenhang mit der zukunftsfähigen Aufstellung des konzerneigenen Vertriebs in Deutschland enthalten. Insgesamt belief sich der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts auf 5,9 (2024: 9,4) Mrd. €.

#### Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts

|                                                             | 2025          | 2024   |
|-------------------------------------------------------------|---------------|--------|
| in Millionen €                                              |               |        |
| <b>CFBIT Mercedes-Benz Cars</b>                             | <b>5.227</b>  | 8.963  |
| <b>CFBIT Mercedes-Benz Vans</b>                             | <b>951</b>    | 2.705  |
| Gezahlte/erstattete Ertragsteuern                           | <b>-1.804</b> | -3.894 |
| Gezahlte/erhaltene Zinsen                                   | <b>550</b>    | 629    |
| Übrige Überleitungsposten                                   | <b>490</b>    | 749    |
| <b>Free Cash Flow des Industriegeschäfts</b>                | <b>5.414</b>  | 9.152  |
| Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen) | <b>190</b>    | 269    |
| Restrukturierungsmaßnahmen                                  | <b>338</b>    | -      |
| M&A-Transaktionen                                           | <b>-86</b>    | -      |
| <b>Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts</b>    | <b>5.856</b>  | 9.421  |

#### Free Cash Flow der Mercedes-Benz Group

Im Jahr 2025 führte der **Free Cash Flow der Mercedes-Benz Group** zu einem Mittelzufluss von 8,3 (2024: 9,4) Mrd. €. Der Rückgang des Free Cash Flows der Mercedes-Benz Group ist insbesondere auf den geringeren Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der gegenüber dem Vorjahr gestiegene Free Cash Flow von Mercedes-Benz Financial Services, der im Wesentlichen aus einem stärkeren Rückgang der Forderungen aus Finanzdienstleistungen resultiert.

#### Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit der Mercedes-Benz Group

Aus dem Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 10,5 (2024: 10,8) Mrd. €. Der niedrigere Mittelabfluss im Vergleich zur Vorjahresperiode ist im Wesentlichen auf die im Berichtszeitraum niedrigeren Zahlungen von 0,3 (2024: 4,8) Mrd. € im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms sowie die niedrigere Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG zurückzuführen. Gegenläufig wirkte eine im Vergleich zum Vorjahr geringere Nettofinanzierung.



## CFBIT und Cash Conversion Rate der automobilen Segmente

Der CFBIT der automobilen Segmente leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte.

In der Zeile »Übrige« wirken im Wesentlichen die Dividenden der at-equity bilanzierten Finanzinvestitionen, die Auszahlungen für die Begleichung von in Vorjahren ergebniswirksam aufgebauten Verbindlichkeiten und Rückstellungen sowie die Korrektur im EBIT enthaltener, nicht zahlungswirksamer Erträge und Aufwendungen.

Mercedes-Benz Cars erzielte eine bereinigte Cash Conversion Rate von 1,2 (2024: 1,0). Mercedes-Benz Vans erreichte eine bereinigte Cash Conversion Rate von 0,6 (2024: 1,0).

### Überleitung vom EBIT zum bereinigten CFBIT

|                                                                   | Mercedes-Benz Cars |        | Mercedes-Benz Vans |        |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------|--------|--------------------|--------|
|                                                                   | 2025               | 2024   | 2025               | 2024   |
| in Millionen €                                                    |                    |        |                    |        |
| <b>EBIT</b>                                                       | <b>3.564</b>       | 8.460  | <b>1.309</b>       | 2.932  |
| Veränderung im Working Capital                                    | <b>1.217</b>       | -470   | <b>268</b>         | -43    |
| Nettofinanzinvestitionen                                          | <b>5</b>           | 134    | <b>73</b>          | 61     |
| Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte | <b>-7.609</b>      | -7.636 | <b>-2.105</b>      | -1.173 |
| Abschreibungen/ Wertminderungen                                   | <b>6.431</b>       | 6.138  | <b>660</b>         | 520    |
| Übrige                                                            | <b>1.619</b>       | 2.337  | <b>746</b>         | 408    |
| <b>CFBIT</b>                                                      | <b>5.227</b>       | 8.963  | <b>951</b>         | 2.705  |
| Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)       | <b>97</b>          | 132    | <b>91</b>          | 133    |
| Restrukturierungsmaßnahmen                                        | <b>276</b>         | -      | <b>21</b>          | -      |
| M&A-Transaktionen                                                 | <b>-65</b>         | -      | <b>-21</b>         | -      |
| <b>Bereinigter CFBIT</b>                                          | <b>5.535</b>       | 9.095  | <b>1.042</b>       | 2.838  |
| <b>Bereinigtes EBIT</b>                                           | <b>4.773</b>       | 8.677  | <b>1.755</b>       | 2.825  |
| <b>Bereinigte Cash Conversion Rate<sup>1</sup></b>                | <b>1,2</b>         | 1,0    | <b>0,6</b>         | 1,0    |

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

## Nettoliquidität und Nettoverschuldung

Die **Nettoliquidität des Industriegeschäfts** errechnet sich als Summe der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen abzüglich des Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

### Nettoliquidität des Industriegeschäfts<sup>1</sup>

|                                                                           | 31. Dezember  |        |             |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------|--------|-------------|
|                                                                           | 2025          | 2024   | 25/24       |
| in Millionen €                                                            |               |        |             |
|                                                                           |               |        | Veränderung |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente                              | <b>9.996</b>  | 11.525 | -1.529      |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen                         | <b>6.683</b>  | 6.874  | -191        |
| <b>Liquidität</b>                                                         | <b>16.679</b> | 18.399 | -1.720      |
| Finanzierungsverbindlichkeiten                                            | <b>15.643</b> | 13.437 | +2.206      |
| Verbindlichkeiten aus der Refinanzierung konzerninterner Händler          | <b>-9</b>     | -59    | +50         |
| Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten | <b>-151</b>   | -360   | +209        |
| <b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>                           | <b>15.483</b> | 13.018 | +2.465      |
| <b>Nettoliquidität</b>                                                    | <b>32.162</b> | 31.417 | +745        |

1 Inklusive der zur Veräußerung bestimmten Nettoliquidität.



Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Verschuldung des Industriegeschäfts über eine Eliminierung in den Finanzierungsverbindlichkeiten berücksichtigt. Dies führt sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr zu negativen Finanzierungsverbindlichkeiten im Industriegeschäft, sodass die Finanzierungsverbindlichkeiten in der Tabelle »Nettoliquidität des Industriegeschäfts« mit einem positiven Effekt auf die Nettoliquidität ausgewiesen werden.

Seit dem 31. Dezember 2024 erhöhte sich die Nettoliquidität des Industriegeschäfts um 0,7 Mrd. € auf 32,2 Mrd. €. Der Anstieg ist insbesondere auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die Zahlung der Dividende an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG sowie Zahlungen im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende **Nettoverschuldung** reduzierte sich gegenüber dem 31. Dezember 2024 um 10,1 Mrd. € auf 80,8 Mrd. €. Die Ableitung der Nettoverschuldung ist in der folgenden Tabelle dargestellt. Seit dem 31. Dezember 2024 reduzierten sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 2,2 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen umfasst, reduzierte sich um 2,4 Mrd. € auf 19,8 Mrd. €.

**Nettoverschuldung der Mercedes-Benz Group<sup>1</sup>**

|                                                                           | 31. Dezember    |                 |                |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|
|                                                                           | 2025            | 2024            | 25/24          |
| in Millionen €                                                            | Veränderung     |                 |                |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente                              | 12.276          | 14.516          | -2.240         |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen                         | 7.566           | 7.730           | -164           |
| <b>Liquidität</b>                                                         | <b>19.842</b>   | <b>22.246</b>   | <b>-2.404</b>  |
| Finanzierungsverbindlichkeiten                                            | -100.506        | -112.825        | +12.319        |
| Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten | -153            | -359            | +206           |
| <b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>                           | <b>-100.659</b> | <b>-113.184</b> | <b>+12.525</b> |
| <b>Nettoverschuldung</b>                                                  | <b>-80.817</b>  | <b>-90.938</b>  | <b>+10.121</b> |

<sup>1</sup> Inklusive der zur Veräußerung bestimmten Nettoverschuldung.

**Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Zum 31. Dezember 2025 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 3,2 (2024: 2,8) Mrd. €. Die Eventualverbindlichkeiten stehen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren, mit potenziellen Bereitstellungen finanzieller Mittel an Gemeinschaftsunternehmen, mit Produktgarantien sowie mit sonstigen Risiken. Informationen zu den rechtlichen Verfahren finden sich in [Anmerkung 29](#) und Informationen zu den potenziellen Mittelbereitstellungen an Gemeinschaftsunternehmen in [Anmerkung 36](#) im Kapitel »Konzernanhang« des Konzernabschlusses.

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ging der Konzern zudem **sonstige finanzielle Verpflichtungen** ein, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Diese betreffen vertragliche Verpflichtungen zum Erwerb immaterieller Vermögenswerte, von Sachanlagen und vermieteten Gegenständen sowie unwiderrufliche Kreditzusagen.

Detaillierte Informationen zu Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen können der [Anmerkung 30](#) im Kapitel »Konzernanhang« des Konzernabschlusses entnommen werden.





## Refinanzierung

Die von der Mercedes-Benz Group im Jahr 2025 durchgeführten Finanzierungen dienten vor allem der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Die Mercedes-Benz Group nutzte dafür ein breites Spektrum unterschiedlicher Finanzierungsinstrumente in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalteten Bankkredite, kurzfristige Schuldverschreibungen am Geldmarkt (Commercial Paper), Anleihen, Schuldscheindarlehen sowie die Verbriefung von Forderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset-Backed-Securities).

Für längerfristige Mittelaufnahmen am Kapitalmarkt existieren verschiedene Emissionsprogramme. Dazu zählt beispielsweise das 70,0 Mrd. € umfassende »Euro Medium Term Notes (EMTN)«-Programm, unter dem die Mercedes-Benz Group AG und mehrere Tochterunternehmen **Anleihen** in verschiedenen Währungen emittieren können. Daneben bestehen weitere, im Vergleich zum EMTN-Programm jedoch deutlich kleinere, lokale Kapitalmarktprogramme. Derartige Programme ermöglichen eine flexible, wiederholte Inanspruchnahme der Kapitalmärkte.

Die Situation an den Anleihemärkten wurde im Berichtsjahr durch die Verteilung der Zinskurven, die gesunkene, aber fragile Inflation, eine teilweise hohe Volatilität sowie politische Themen und Handelsstreitigkeiten beeinflusst.

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

### Benchmark-Emissionen

|                                          | Volumen        | Monat der Emission | Fälligkeit |
|------------------------------------------|----------------|--------------------|------------|
| Emittenten                               |                |                    |            |
| Mercedes-Benz Finance North America LLC  |                |                    |            |
|                                          | 1.200 Mio. USD | 04.2025            | 04.2027    |
|                                          | 900 Mio. USD   | 04.2025            | 03.2028    |
|                                          | 450 Mio. USD   | 04.2025            | 04.2030    |
|                                          | 300 Mio. USD   | 04.2025            | 04.2035    |
| Mercedes-Benz International Finance B.V. |                |                    |            |
|                                          | 650 Mio. EUR   | 06.2025            | 09.2028    |
|                                          | 500 Mio. EUR   | 06.2025            | 09.2031    |

Im Jahr 2025 führte der Konzern zudem **Commercial-Paper-Emissionen** durch.

Darüber hinaus konnten im Berichtszeitraum **Asset-Backed-Securities(ABS)-Transaktionen** mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von umgerechnet 10,2 (2024: 14,0) Mrd. € durchgeführt werden. Die Tilgungen im Berichtszeitraum betrugen 10,7 (2024: 11,9) Mrd. €. Die ABS-Transaktionen wurden im Jahr 2025 in Deutschland, den USA, dem Vereinigten Königreich, China, Australien sowie Japan durchgeführt und umfassten sowohl neue als auch verlängerte Finanzierungsgeschäfte.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2025 **Bankkredite**. Diese Kredite wurden sowohl von global agierenden als auch von national operierenden Banken bereitgestellt.

Eine Inanspruchnahme der syndizierten **Kreditlinie** über 11,0 Mrd. € war zum Stichtag nicht erfolgt.

Zum 31. Dezember 2025 betrugen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 100,0 (2024: 112,8) Mrd. €. Die Finanzierungsverbindlichkeiten wurden überwiegend in folgenden Währungen aufgenommen: 41 % in Euro, 31 % in US-Dollar und 8 % in Chinesischen Renminbi.

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

| Refinanzierungsinstrumente                           |                       |      |                |        |
|------------------------------------------------------|-----------------------|------|----------------|--------|
|                                                      | Durchschnittzinssätze |      | Buchwerte      |        |
|                                                      | 31. Dezember          |      | 31. Dezember   |        |
|                                                      | 2025                  | 2024 | 2025           | 2024   |
|                                                      | in %                  |      | in Millionen € |        |
| Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen | 3,53                  | 3,70 | 71.039         | 81.085 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten         | 4,74                  | 5,05 | 24.427         | 26.315 |
| Einlagen aus Direktbank-geschäft                     | 4,19                  | 4,15 | 1.562          | 1.557  |

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der wesentlichen Posten der Finanzierungsverbindlichkeiten können den [Anmerkungen 24](#) und [32](#) im Kapitel [»Konzernanhang«](#) des Konzernabschlusses entnommen werden. [Anmerkung 32](#) des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

Rating

Das **Kreditrating** der Mercedes-Benz Group AG blieb im Jahr 2025 unverändert zum Vorjahr. Die Rating-agenturen S&P Global Ratings (S&P), Moody’s Ratings (Moody’s) und Morningstar DBRS (DBRS) bestätigten im Jahresverlauf ihre Langfrist- und Kurzfristratings für den Konzern. S&P senkte am 1. August 2025 den Ausblick auf »negativ«, gefolgt von DBRS, das seinen Ausblick am 14. November 2025 ebenfalls von »stabil« auf »negativ« herabstufte. Moody’s behielt hingegen bis zum Jahresende 2025 einen »stabilen« Ratingausblick bei.

Das starke Single-A-Rating des Konzerns begünstigte erneut die Refinanzierung auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten.

| Kreditrating         |           |           |
|----------------------|-----------|-----------|
|                      | Ende 2025 | Ende 2024 |
| Langfristiges Rating |           |           |
| S&P                  | A         | A         |
| Moody’s              | A2        | A2        |
| DBRS                 | A         | A         |
| Kurzfristiges Rating |           |           |
| S&P                  | A-1       | A-1       |
| Moody’s              | P-1       | P-1       |
| DBRS                 | R-1 (low) | R-1 (low) |

Für das **ESG-Rating** sind vor allem Morgan Stanley Capital International (MSCI ESG), Sustainalytics, Institutional Shareholder Services (ISS ESG) oder ehemals Carbon Disclosure Project (CDP) wichtige Akteure am Kapitalmarkt und dienen Finanzinstituten im nachhaltigkeitsorientierten Investitionsprozess als zusätzliche Entscheidungshilfe.

Bei den ESG-Ratingagenturen MSCI ESG, Sustainalytics und ISS ESG lag die Mercedes-Benz Group im vorderen Feld der im Automobilsektor bewerteten Unternehmen. Zudem nahm die Mercedes-Benz Group auch im Berichtsjahr wieder am CDP Climate Rating teil und erreichte ein Leadership-Scoring A-.

| ESG-Rating         |           |           |
|--------------------|-----------|-----------|
|                    | Ende 2025 | Ende 2024 |
| MSCI ESG           | A         | A         |
| Sustainalytics     | Low Risk  | Low Risk  |
| ISS ESG            | C+ Prime  | C+ Prime  |
| CDP Climate Rating | A-        | A-        |



## Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** des Konzerns lag mit 255,5 Mrd. € leicht unter dem Niveau des Vorjahres (2024: 265,0 Mrd. €); die Wechselkurseffekte betrugen -11,2 Mrd. €.

Die zur **Veräußerung bestimmten Vermögenswerte** von 11,0 Mrd. € und zur **Veräußerung bestimmten Schulden** von 1,3 Mrd. € im Jahr 2025 bezogen sich im Wesentlichen auf die geplante Veräußerung der Athlon-Gruppe sowie auf die geplante Veräußerung von Anteilen an der Daimler Truck Holding AG. Weitere Informationen zu den zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten und Schulden sind in [Anmerkung 3](#) im Kapitel »Konzernanhang« des Konzernabschlusses enthalten.

### Verkürzte Konzernbilanz

|                                                   | <b>Mercedes-Benz Group</b> |         | <b>Industriegeschäft</b> |         | <b>Mercedes-Benz Financial Services</b> |         |
|---------------------------------------------------|----------------------------|---------|--------------------------|---------|-----------------------------------------|---------|
|                                                   | 31. Dezember               |         | 31. Dezember             |         | 31. Dezember                            |         |
|                                                   | <b>2025</b>                | 2024    | <b>2025</b>              | 2024    | <b>2025</b>                             | 2024    |
| in Millionen €                                    |                            |         |                          |         |                                         |         |
| <b>Aktiva</b>                                     |                            |         |                          |         |                                         |         |
| Immaterielle Vermögenswerte                       | <b>20.547</b>              | 19.436  | <b>20.102</b>            | 18.877  | <b>445</b>                              | 559     |
| Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte         | <b>27.340</b>              | 26.537  | <b>26.985</b>            | 26.210  | <b>355</b>                              | 327     |
| Vermietete Gegenstände                            | <b>39.472</b>              | 45.220  | <b>15.331</b>            | 14.698  | <b>24.141</b>                           | 30.522  |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen            | <b>76.289</b>              | 87.867  | <b>241</b>               | -119    | <b>76.048</b>                           | 87.986  |
| At-equity bewertete Finanzinvestitionen           | <b>10.037</b>              | 12.786  | <b>9.730</b>             | 12.461  | <b>307</b>                              | 325     |
| Vorräte                                           | <b>23.933</b>              | 26.234  | <b>23.793</b>            | 25.786  | <b>140</b>                              | 448     |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen        | <b>5.851</b>               | 6.973   | <b>5.354</b>             | 6.418   | <b>497</b>                              | 555     |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente      | <b>12.254</b>              | 14.511  | <b>10.118</b>            | 11.524  | <b>2.136</b>                            | 2.987   |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | <b>7.566</b>               | 7.730   | <b>6.683</b>             | 6.874   | <b>883</b>                              | 856     |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte                 | <b>5.805</b>               | 5.888   | <b>-10.865</b>           | -10.436 | <b>16.670</b>                           | 16.324  |
| Sonstige Vermögenswerte                           | <b>15.359</b>              | 11.668  | <b>8.619</b>             | 3.393   | <b>6.740</b>                            | 8.275   |
| Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte          | <b>11.013</b>              | 160     | <b>994</b>               | 73      | <b>10.019</b>                           | 87      |
| <b>Summe Aktiva</b>                               | <b>255.466</b>             | 265.010 | <b>117.085</b>           | 115.759 | <b>138.381</b>                          | 149.251 |



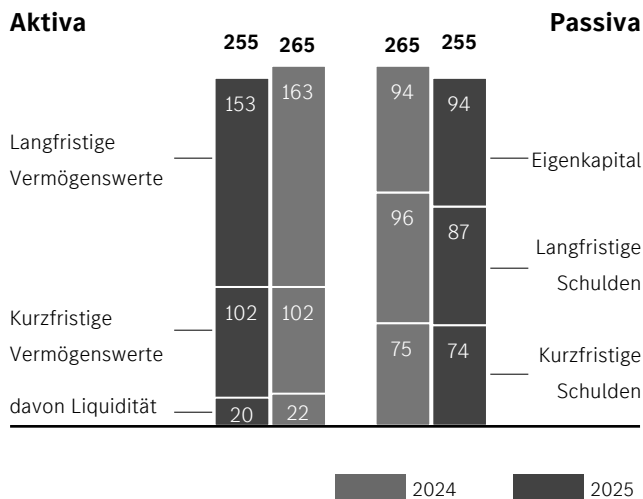
|                                                  | <b>Mercedes-Benz Group</b> |         | <b>Industriegeschäft</b> |         | <b>Mercedes-Benz Financial Services</b> |         |
|--------------------------------------------------|----------------------------|---------|--------------------------|---------|-----------------------------------------|---------|
|                                                  | 31. Dezember               |         | 31. Dezember             |         | 31. Dezember                            |         |
|                                                  | <b>2025</b>                | 2024    | <b>2025</b>              | 2024    | <b>2025</b>                             | 2024    |
| in Millionen €                                   |                            |         |                          |         |                                         |         |
| <b>Passiva</b>                                   |                            |         |                          |         |                                         |         |
| Eigenkapital                                     | <b>94.240</b>              | 93.630  | <b>82.187</b>            | 80.268  | <b>12.053</b>                           | 13.362  |
| Rückstellungen                                   | <b>16.265</b>              | 15.972  | <b>15.201</b>            | 15.218  | <b>1.064</b>                            | 754     |
| Finanzierungsverbindlichkeiten                   | <b>100.006</b>             | 112.798 | <b>-7.932</b>            | -13.399 | <b>107.938</b>                          | 126.197 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | <b>10.665</b>              | 11.312  | <b>9.913</b>             | 10.104  | <b>752</b>                              | 1.208   |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten             | <b>5.555</b>               | 5.561   | <b>3.215</b>             | 3.053   | <b>2.340</b>                            | 2.508   |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten   | <b>10.897</b>              | 11.246  | <b>10.639</b>            | 10.935  | <b>258</b>                              | 311     |
| Sonstige Schulden                                | <b>16.498</b>              | 14.445  | <b>11.608</b>            | 9.599   | <b>4.890</b>                            | 4.846   |
| Zur Veräußerung bestimmte Schulden               | <b>1.340</b>               | 46      | <b>-7.746</b>            | -19     | <b>9.086</b>                            | 65      |
| <b>Summe Passiva</b>                             | <b>255.466</b>             | 265.010 | <b>117.085</b>           | 115.759 | <b>138.381</b>                          | 149.251 |



Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 40 % leicht über dem Niveau des Vorjahres von 38 %. Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 29 % leicht über dem Niveau des Vorjahres von 28 %.

### Bilanzstruktur Mercedes-Benz Group

in Milliarden €



Vor Eliminierungen zwischen den Segmenten entfielen 138,4 (2024: 149,3) Mrd. € der Bilanzsumme auf Mercedes-Benz Financial Services. Eliminierungen konzerninterner Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Mercedes-Benz Financial Services in Bezug auf die Bilanz werden dem Industriegeschäft zugeordnet. Die ausgewiesene Größe des Industriegeschäfts wird dadurch ermittelt, dass grundsätzlich die unkonsolidierte Bilanzsumme von Mercedes-Benz Financial Services von der konsolidierten Bilanzsumme des Konzerns subtrahiert wird. Somit sind konzerninterne Sachverhalte im Verhältnis zwischen dem Industriegeschäft und Mercedes-Benz Financial Services grundsätzlich Mercedes-Benz Financial Services zugeordnet und in deren Bilanz enthalten. Durch diese Darstellungsweise wird die Bilanzsumme des Industriegeschäfts gemindert. Daraus folgt, dass der Anteil der Bilanzsumme von Mercedes-Benz Financial Services an der Konzernbilanz höher ausgewiesen wird, als dies bei einer konsolidierten Darstellung von Mercedes-Benz Financial Services der Fall wäre.



## Aktiva

Die **immateriellen Vermögenswerte** von 20,5 (2024: 19,4) Mrd. € beinhalten insbesondere 18,5 (2024: 17,2) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten. Von den Entwicklungskosten entfiel ein Anteil von 16,4 (2024: 15,6) Mrd. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars und 2,1 (2024: 1,6) Mrd. € auf das Segment Mercedes-Benz Vans. Der Anstieg der aktivierten Entwicklungskosten ist im Wesentlichen auf Entwicklungsleistungen für die auf die Elektromobilität ausgerichteten Plattform-Generationen zurückzuführen.

Die in der Bilanz ausgewiesenen **Sachanlagen** mit einem Buchwert von 27,3 (2024: 26,5) Mrd. € enthalten auch Nutzungsrechte, die der Konzern als Leasingnehmer erhielt.

Die **vermieteten Gegenstände** verringerten sich insgesamt auf 39,5 (2024: 45,2) Mrd. €; währungsbereinigt war ein Rückgang von 3,5 Mrd. € zu verzeichnen. Der Rückgang der vermieteten Gegenstände erklärt sich größtenteils mit der Umgliederung der Vermietfahrzeuge der Athlon-Gruppe in die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte. Gegenläufig wirkte ein Portfolioanstieg insbesondere in den USA.

## Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen

reduzierten sich insbesondere infolge von Währungseffekten und des Rückgangs der Absatzfinanzierung mit Händlern und Endkunden, vor allem in den USA und in China, auf 76,3 (2024: 87,9) Mrd. €; währungsbereinigt war ein Rückgang von 6,4 Mrd. € zu verzeichnen.

Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme reduzierte sich von 50 % auf 45 %.

## Die at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

verringerten sich auf 10,0 (2024: 12,8) Mrd. €. Diese umfassen insbesondere die Buchwerte der Beteiligungen an der Daimler Truck Holding AG und Beijing Benz Automotive Co., Ltd. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Umgliederung von Teilen des Anteilsbesitzes an der Daimler Truck Holding AG in die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte zurückzuführen.

Die **Vorräte** reduzierten sich von 26,2 Mrd. € auf 23,9 Mrd. €; währungsbereinigt war ein Rückgang von 1,0 Mrd. € zu verzeichnen. Der Rückgang betrifft insbesondere die Fertigerzeugnisse, Ersatzteile und Waren.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** lagen mit 5,9 Mrd. € insbesondere infolge des geringeren Konzernabsatzes unter dem Vorjahreswert von 7,0 Mrd. €.

## Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

reduzierten sich gegenüber dem 31. Dezember 2024 um 2,3 Mrd. € auf 12,3 Mrd. €.

Die **verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen** lagen mit 7,6 (2024: 7,7) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Sie beinhalten die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen in der Regel ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **übrigen finanziellen Vermögenswerte**, die vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte bestehen, lagen mit 5,8 (2024: 5,9) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres.

Die **sonstigen Vermögenswerte** erhöhten sich auf 15,4 (2024: 11,7) Mrd. €. Sie beinhalten hauptsächlich aktive latente Steuern, Aktivposten aus leistungsorientierten Pensionsplänen, Steuererstattungsansprüche sowie Rechnungsabgrenzungsposten. Der Anstieg wurde hauptsächlich durch die positive Entwicklung der Aktivposten aus leistungsorientierten Pensionsplänen sowie durch höhere aktive latente Steuern verursacht.





## Passiva

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2024 leicht von 93,6 Mrd. € auf 94,2 Mrd. €. Der Anteil an der Bilanzsumme erhöhte sich auf 37 (2024: 35) %. Der leichte Anstieg des Eigenkapitals resultierte aus dem positiven Konzernergebnis von 5,3 Mrd. €. Gegenläufig wirkte die an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG ausgeschüttete Dividende von 4,3 Mrd. € und der Erwerb eigener Aktien zum Gesamtkaufpreis von 0,4 Mrd. €. Das den Aktionären der Mercedes-Benz Group AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 93,3 (2024: 92,6) Mrd. €.

Die **Eigenkapitalquote** des Konzerns lag mit 35,6 % leicht über dem Niveau des Vorjahres von 33,8 %; für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 67,3 (2024: 65,8) %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Eigenkapitalquoten in den Jahren 2024 und 2025 um die tatsächliche beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung bereinigt sind.

Die **Rückstellungen** lagen mit 16,3 (2024: 16,0) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Davon entfallen auf Produktgarantien 7,1 (2024: 6,9) Mrd. € und auf den Personal- und Sozialbereich 3,8 (2024: 4,2) Mrd. €.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 100,0 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres von 112,8 Mrd. €; währungsbereinigt war ein Rückgang von 6,6 Mrd. € zu verzeichnen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfielen 55 % auf Anleihen, 24 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 16 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen, 2 % auf Leasingverbindlichkeiten sowie 2 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf geringere Volumina an Anleihen, ABS-Transaktionen und an Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten zurückzuführen. Die Umgliederung der Finanzierungsverbindlichkeiten der Athlon-Gruppe in die zur Veräußerung bestimmten Schulden reduzierte die Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns um 0,5 Mrd. €. Dabei entfiel ein Rückgang von 8,2 Mrd. € auf das Segment Mercedes-Benz Financial Services und gegenläufig wirkte ein Anstieg von 7,7 Mrd. € im Industriegeschäft.

Die **übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen mit 5,6 (2024: 5,6) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Personalabrechnungen, aus Restwertgarantien, aus erhaltenen Kautionen sowie aus derivativen Finanzinstrumenten. Erhöhten Verbindlichkeiten aus Personalabrechnungen standen hierbei geringere Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten gegenüber.

Die **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten** lagen mit 10,9 Mrd. € leicht unter dem Vorjahreswert von 11,2 Mrd. €. Sie beinhalten insbesondere Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften im Anwendungsbereich des IFRS 15 sowie unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien.

Die **sonstigen Schulden** von 16,5 (2024: 14,4) Mrd. € beinhalten hauptsächlich latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten. Der Anstieg betrifft hauptsächlich die passiven latenten Steuern und Verbindlichkeiten aus Ertragsteuern.

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

# Investitions- und Forschungstätigkeit

## Sachinvestitionen

Im Berichtsjahr waren die Sachinvestitionen der **Mercedes-Benz Group** mit 5,5 Mrd. € höher ausgefallen als im Jahr zuvor (2024: 4,0 Mrd. €).

| Sachinvestitionen <sup>1</sup> | 2025         | 2024  | 25/24        |
|--------------------------------|--------------|-------|--------------|
| in Millionen €                 |              |       | Veränd. in % |
| <b>Mercedes-Benz Group</b>     | <b>5.482</b> | 4.039 | +36          |
| davon Mercedes-Benz Cars       | <b>4.074</b> | 3.392 | +20          |
| davon Mercedes-Benz Vans       | <b>1.233</b> | 571   | +116         |

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

Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen von **Mercedes-Benz Cars** lag im Jahr 2025 auf der Einführung von Derivaten der neuen antriebsflexiblen (MMA) und elektrischen (MB.EA) Architekturen. Insgesamt lagen die Sachinvestitionen im Jahr 2025 mit 4,1 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (2024: 3,4 Mrd. €).

Die Sachinvestitionen von **Mercedes-Benz Vans** lagen im Jahr 2025 bei 1,2 (2024: 0,6) Mrd. € und damit deutlich über dem Vorjahresniveau. Hierbei standen Themen wie die geplante Transformation der Mercedes-Benz Vans-Flotte und Investitionen in die Erweiterung der Vans-Werke im Mittelpunkt.

## Forschung und Entwicklung

Im Jahr 2025 lagen die Forschungs- und Entwicklungsleistungen der **Mercedes-Benz Group** mit 9,7 (2024: 9,7) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Von den Forschungs- und Entwicklungsleistungen wurden 3,6 (2024: 4,1) Mrd. € aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 37 (2024: 43) %.

| Forschung und Entwicklung                           | 2025         | 2024  | 25/24        |
|-----------------------------------------------------|--------------|-------|--------------|
| in Millionen €                                      |              |       | Veränd. in % |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen              | <b>9.680</b> | 9.717 | -            |
| davon Mercedes-Benz Cars                            | <b>8.585</b> | 8.744 | -2           |
| davon Mercedes-Benz Vans                            | <b>1.129</b> | 1.012 | +12          |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten | <b>6.055</b> | 5.580 | +9           |
| Aktivierte Entwicklungskosten                       | <b>3.625</b> | 4.137 | -12          |
| Aktivierungsquote in %                              | <b>37</b>    | 43    |              |

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen von **Mercedes-Benz Cars** lagen mit 8,6 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (2024: 8,7 Mrd. €). In diesem Zusammenhang standen rückläufigen Aktivierungen höhere Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten gegenüber.

Die rückläufigen Aktivierungen bedingt durch die Markteinführung des CLA auf der neuen antriebsflexiblen Architektur (MMA) im ersten Quartal 2025 überstiegen die höheren Aktivierungen im Zusammenhang mit den MB.EA-Fahrzeugarchitekturen. Der Anstieg der Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten ist im Wesentlichen auf Aufwendungen aus dem im April gestarteten Optimierungsprogramm »Next Level Performance« zurückzuführen.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen von **Mercedes-Benz Vans** lagen im Jahr 2025 bei 1,1 (2024: 1,0) Mrd. € und damit über dem Vorjahreswert. Im Mittelpunkt stand die Umstellung der Vans-Flotte auf die modulare und antriebsflexible Vans-Architektur.



## Net Assets und Value Added

### Net Assets zum Jahresende

|                                                               | Mercedes-Benz Group |                | davon Mercedes-Benz Cars |               | davon Mercedes-Benz Vans |               |
|---------------------------------------------------------------|---------------------|----------------|--------------------------|---------------|--------------------------|---------------|
|                                                               | 31. Dezember        |                | 31. Dezember             |               | 31. Dezember             |               |
|                                                               | 2025                | 2024           | 2025                     | 2024          | 2025                     | 2024          |
| in Millionen €                                                |                     |                |                          |               |                          |               |
| Immaterielle Vermögenswerte <sup>1</sup>                      | 20.102              | 18.877         | 17.657                   | 17.048        | 2.408                    | 1.823         |
| Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte <sup>1</sup>        | 26.985              | 26.210         | 23.851                   | 23.849        | 3.095                    | 2.332         |
| Vermietete Gegenstände <sup>1</sup>                           | 15.331              | 14.698         | 12.976                   | 13.071        | 2.626                    | 2.215         |
| Vorräte <sup>1</sup>                                          | 23.793              | 25.786         | 21.158                   | 22.836        | 2.655                    | 2.981         |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>1</sup>       | 5.354               | 6.418          | 4.401                    | 5.382         | 947                      | 1.030         |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte <sup>1</sup>                | -11.813             | -10.362        | 2.214                    | 2.547         | 170                      | 251           |
| Übrige Segmentvermögenswerte <sup>1</sup>                     | 9.656               | 9.691          | 7.384                    | 7.632         | 631                      | 778           |
| Vermögenswerte aus Ertragsteuern <sup>1</sup>                 | 6.304               | 3.867          | -                        | -             | -                        | -             |
| Segmentvermögenswerte Mercedes-Benz Financial Services        | 138.381             | 149.251        | -                        | -             | -                        | -             |
| <b>Segmentvermögenswerte</b>                                  | <b>234.093</b>      | <b>244.436</b> | <b>89.641</b>            | <b>92.365</b> | <b>12.532</b>            | <b>11.410</b> |
| davon zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte                | 11.136              | 158            | 82                       | 52            | 27                       | 15            |
| Rückstellungen für sonstige Risiken <sup>1</sup>              | 14.362              | 14.248         | 11.260                   | 11.253        | 3.437                    | 3.303         |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <sup>1</sup> | 9.913               | 10.104         | 8.618                    | 8.848         | 1.287                    | 1.260         |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>             | 4.027               | 3.185          | 19.434                   | 19.242        | 3.911                    | 3.275         |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten <sup>1</sup>   | 10.639              | 10.934         | 9.228                    | 9.555         | 1.481                    | 1.423         |
| Übrige Segmentschulden <sup>1</sup>                           | 725                 | 752            | 1.969                    | 2.086         | 394                      | 541           |
| Schulden aus Ertragsteuern <sup>1</sup>                       | 9.952               | 7.827          | -                        | -             | -                        | -             |
| Segmentschulden Mercedes-Benz Financial Services              | 126.328             | 135.889        | -                        | -             | -                        | -             |
| <b>Segmentschulden</b>                                        | <b>175.946</b>      | <b>182.939</b> | <b>50.509</b>            | <b>50.984</b> | <b>10.510</b>            | <b>9.802</b>  |
| davon zur Veräußerung bestimmte Schulden                      | 9.050               | 9              | 1                        | 17            | -                        | 3             |
| <b>Net Assets</b>                                             | <b>58.147</b>       | <b>61.497</b>  | <b>39.132</b>            | <b>41.381</b> | <b>2.022</b>             | <b>1.608</b>  |

<sup>1</sup> Soweit nicht Mercedes-Benz Financial Services zugeordnet.



Die **Net Assets** der Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans schließen Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern, Vermögenswerte und Schulden im Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität und Finanzierungsverbindlichkeiten) aus, da diese nicht in deren Verantwortung liegen.

Die Vermögenswerte und Schulden des Segments Mercedes-Benz Financial Services umfassen alle Vermögenswerte und Schulden, da die Steuerung dieses Segments auf Basis des Eigenkapitals erfolgt.

Die Net Assets des Konzerns beinhalten zusätzlich zu den operativen Net Assets der automobilen Geschäftsfelder und dem Eigenkapital von Mercedes-Benz Financial Services zudem auch Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungs-posten, die nicht den Geschäftsfeldern zugeordnet sind.

Der **Value Added** ermittelt sich als Differenz aus der Ergebnisgröße und den Kapitalkosten. Die in die Berechnung des Value Added einfließenden Kapitalkosten basieren auf den durchschnittlichen Net Assets multipliziert mit dem Kapitalkostensatz.

Aus dem Verhältnis Ergebnisgröße und Net Assets ergibt sich die Rentabilität der Net Assets, d. h. die Verzinsung des eingesetzten Kapitals (Return on Net Assets (RONA) für den Konzern sowie für die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bzw. die Eigenkapitalrendite (ROE) für Mercedes-Benz Financial Services). Während für die Segmente das EBIT in der Berechnung herangezogen wird, basiert die Ergebnisgröße für den Konzern auf dem Net Operating Profit. Dieser beinhaltet zusätzlich zum EBIT der Segmente auch Ergebniseffekte, die nicht durch die Segmente zu verantworten sind. Hierzu zählen Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungs-posten.

#### Überleitung EBIT der Segmente zum Net Operating Profit

|                                  | 2025         | 2024          | 25/24         |
|----------------------------------|--------------|---------------|---------------|
| in Millionen €                   |              |               | Veränderung   |
| Mercedes-Benz Cars <sup>1</sup>  | 3.564        | 8.460         | -4.896        |
| Mercedes-Benz Vans               | 1.309        | 2.932         | -1.623        |
| Mercedes-Benz Financial Services | 690          | 1.134         | -444          |
| <b>EBIT der Segmente</b>         | <b>5.563</b> | <b>12.526</b> | <b>-6.963</b> |
| Sonstige Überleitungs-posten     | 257          | 1.073         | -816          |
| <b>EBIT</b>                      |              |               |               |
| <b>Mercedes-Benz Group</b>       | <b>5.820</b> | <b>13.599</b> | <b>-7.779</b> |
| Ertragsteuern <sup>2</sup>       | -818         | -3.579        | +2.761        |
| <b>Net Operating Profit</b>      |              |               |               |
| <b>Mercedes-Benz Group</b>       | <b>5.002</b> | <b>10.020</b> | <b>-5.018</b> |

1 Darin enthalten sind auch Effekte aus der konzerninternen Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Weitere Informationen sind in [Anmerkung 33](#) im Kapitel »Konzernanhang« des Konzernabschlusses enthalten.

2 Bereinigt um das darin enthaltene Zinsergebnis nach Steuern.

#### Net Assets (Durchschnitt)

|                                                                                | 2025          | 2024          | 25/24        |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|--------------|
| in Millionen €                                                                 |               |               | Veränd. in % |
| Mercedes-Benz Cars                                                             | 39.404        | 41.905        | -6           |
| Mercedes-Benz Vans                                                             | 1.454         | 1.632         | -11          |
| Mercedes-Benz Financial Services <sup>1</sup>                                  | 13.002        | 12.993        | -            |
| <b>Net Assets der Segmente</b>                                                 | <b>53.860</b> | <b>56.530</b> | <b>-5</b>    |
| At-equity bewertete Finanzinvestition in Daimler Truck Holding AG <sup>2</sup> | 8.312         | 8.466         | -2           |
| Übrige at-equity bewertete Finanzinvestitionen <sup>3</sup>                    | 182           | 230           | -21          |
| Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern <sup>4</sup>                     | -4.273        | -4.717        | -9           |
| Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen                                    | 246           | -19           | -            |
| <b>Net Assets</b>                                                              |               |               |              |
| <b>Mercedes-Benz Group</b>                                                     | <b>58.327</b> | <b>60.490</b> | <b>-4</b>    |

1 Eigenkapital.

2 Darin enthalten sind auch die Anteile, die in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurden.

3 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

4 Soweit nicht Mercedes-Benz Financial Services zugeordnet.

**Kapitalkostensätze**

|                                               | 2025        | 2024 |
|-----------------------------------------------|-------------|------|
| in %                                          |             |      |
| Konzern, nach Steuern                         | <b>9,5</b>  | 9,5  |
| Automobile Geschäftsfelder, vor Steuern       | <b>13,0</b> | 13,0 |
| Mercedes-Benz Financial Services, vor Steuern | <b>13,0</b> | 13,0 |

Der Value Added der **Mercedes-Benz Group** lag im Berichtsjahr bei -0,5 Mrd. € und damit deutlich unter dem Vorjahresniveau von 4,3 Mrd. €; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 8,6 (2024: 16,6) %, die unterhalb des Kapitalkostensatzes des Konzerns von 9,5 (2024: 9,5) % lag. Der rückläufige Value Added der Mercedes-Benz Group war vor allem auf die Ergebnisentwicklung der Segmente zurückzuführen. Die durchschnittlichen Net Assets sanken dabei auf 58,3 Mrd. €.

Im Segment **Mercedes-Benz Cars** lag der Value Added mit -1,6 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahresniveau von 3,0 Mrd. €. Der RONA belief sich auf 9,0 (2024: 20,2) %. Der Rückgang war vor allem auf die rückläufige Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Die durchschnittlichen Net Assets des Segments verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,5 Mrd. €, hauptsächlich bedingt durch rückläufige Vorratsbestände.

Der Value Added des Segments **Mercedes-Benz Vans** ging von 2,7 auf 1,1 Mrd. € zurück. Der RONA belief sich auf 90,0 (2024: 179,7) %. Dies war im Wesentlichen auf die rückläufige Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Die durchschnittlichen Net Assets verringerten sich um 0,2 Mrd. € gegenüber dem Vorjahr. Der Rückgang im Working Capital wurde durch ein höheres Anlagevermögen infolge von Investitionen in Sachanlagen und höheren aktivierten Entwicklungskosten zum Teil kompensiert.

Im Segment **Mercedes-Benz Financial Services** lag der Value Added bei -1,0 (2024: -0,6) Mrd. €. Die Eigenkapitalrendite belief sich auf 5,3 (2024: 8,7) %. Die Entwicklung der Eigenkapitalrendite war hauptsächlich auf das niedrigere Ergebnis zurückzuführen. Das durchschnittliche gebundene Eigenkapital blieb dabei nahezu unverändert.

**Value Added**

|                                  | 2025          | 2024  | 25/24       |
|----------------------------------|---------------|-------|-------------|
| in Millionen €                   |               |       | Veränderung |
| <b>Mercedes-Benz Group</b>       | <b>-539</b>   | 4.273 | -4.812      |
| Mercedes-Benz Cars               | <b>-1.558</b> | 3.012 | -4.570      |
| Mercedes-Benz Vans               | <b>1.120</b>  | 2.720 | -1.600      |
| Mercedes-Benz Financial Services | <b>-1.000</b> | -555  | -445        |

**Verzinsung des eingesetzten Kapitals (RONA/ROE)**

|                                        | 2025        | 2024  |
|----------------------------------------|-------------|-------|
| in %                                   |             |       |
| <b>Mercedes-Benz Group (RONA)</b>      | <b>8,6</b>  | 16,6  |
| Mercedes-Benz Cars (RONA)              | <b>9,0</b>  | 20,2  |
| Mercedes-Benz Vans (RONA)              | <b>90,0</b> | 179,7 |
| Mercedes-Benz Financial Services (ROE) | <b>5,3</b>  | 8,7   |

# Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

## **Mercedes-Benz Group**

Die Entwicklung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Mercedes-Benz Group wurde im Jahr 2025 durch ein anspruchsvolles und wettbewerbsintensives Umfeld beeinflusst. Der prognostizierte Umsatz, der zu Beginn des Jahres noch leicht unter dem Vorjahresniveau erwartet wurde, wurde unterjährig angepasst und lag entsprechend den angepassten Erwartungen zum Jahresende deutlich unter dem Vorjahr. Das EBIT und der Free Cash Flow des Industriegeschäfts lagen zum Jahresende auf dem zu Jahresbeginn erwarteten Niveau deutlich unter dem Vorjahr.

## **Mercedes-Benz Cars**

In einem herausfordernden globalen Marktumfeld lag der Absatz von Mercedes-Benz Cars zum Jahresende deutlich unter dem Vorjahreswert. Zu Beginn des Jahres war zunächst nur ein leichter Rückgang gegenüber dem Vorjahr erwartet worden. Im weiteren Jahresverlauf wurde die Prognose aufgrund der Entwicklung der Märkte und der herausfordernden Wettbewerbssituation nach unten korrigiert. Die so angepasste Prognose wurde erreicht. Der Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge am Gesamtabsatz lag mit 20,5 % in der erwarteten Bandbreite von 20 bis 22 %.

Sowohl die schwächer als erwartete Absatzentwicklung als auch die zunächst nicht in der Prognose berücksichtigten Zollaufwendungen führten zu einer Anpassung der erwarteten bereinigten Umsatzrendite im Jahresverlauf von 6 bis 8 % auf 4 bis 6 %. Mit 5,0 % lag die bereinigte Umsatzrendite zum Jahresende innerhalb der zuletzt erwarteten Bandbreite.

Die bereinigte Cash Conversion Rate lag zum Jahresende mit 1,2 über der prognostizierten Bandbreite.

Die Sachinvestitionen lagen aufgrund der Einführung der neuen antriebsflexiblen Architekturen wie erwartet deutlich über dem Vorjahresniveau. Auch die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen entsprachen der zu Jahresbeginn abgegebenen Prognose und bewegten sich auf dem Niveau des Vorjahres.

## **Mercedes-Benz Vans**

Die Marktentwicklung führte zu einer rückläufigen Nachfrage nach Mercedes-Benz Transportern, sodass der Absatz deutlich unter dem Vorjahresniveau lag. Während zu Jahresbeginn nur ein leichter Rückgang erwartet wurde, musste die Prognose im Verlauf des Jahres nach unten angepasst werden. Der Anteil

elektrifizierter Fahrzeuge am Gesamtabsatz lag zum Jahresende bei 7,9 %. Eine verhaltene Akzeptanz im ersten Halbjahr wurde in der zweiten Jahreshälfte weitgehend ausgeglichen.

Zu Jahresbeginn wurde eine bereinigte Umsatzrendite zwischen 10 und 12 % erwartet. Im Lauf des Jahres wurde die Prognose auf 8 bis 10 % angepasst. Zum Jahresende lag die bereinigte Umsatzrendite bei 10,2 %.

Die bereinigte Cash Conversion Rate lag vor allem infolge der positiven Entwicklung des Working Capitals bei 0,6 und bewegte sich damit innerhalb der bereits unterjährig angehobenen Bandbreite von 0,6 bis 0,8.

Die Sachinvestitionen sowie die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen aufgrund der Investitionen in die neue Van-Architektur wie erwartet deutlich über dem Vorjahresniveau.

## **Mercedes-Benz Financial Services**

Die bereinigte Eigenkapitalrendite bei Mercedes-Benz Financial Services lag hauptsächlich aufgrund einer höheren Portfoliomarge und Kostenverbesserungen mit 9,7 % über der Prognose.



**Vergleich Prognose für das Jahr 2025 mit der tatsächlichen Entwicklung**

|                                         | Prognose für 2025 <sup>1</sup> | Unterjährige Anpassungen           | Tatsächliche Entwicklung 2025 |        |                                |
|-----------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|--------|--------------------------------|
| Mercedes-Benz Group                     |                                |                                    |                               |        |                                |
| Umsatz                                  | leicht unter Vorjahresniveau   | Q2: deutlich unter Vorjahresniveau | 132.214 Mio. €                | -9 %   | deutlich unter Vorjahresniveau |
| EBIT                                    | deutlich unter Vorjahresniveau |                                    | 5.820 Mio. €                  | -57 %  | deutlich unter Vorjahresniveau |
| Free Cash Flow des Industriegeschäfts   | deutlich unter Vorjahresniveau |                                    | 5.414 Mio. €                  | -41 %  | deutlich unter Vorjahresniveau |
|                                         |                                |                                    |                               |        |                                |
| Mercedes-Benz Cars                      |                                |                                    |                               |        |                                |
| Absatz                                  | leicht unter Vorjahresniveau   | Q2: deutlich unter Vorjahresniveau | 1.801.291 Fahrzeuge           | -9 %   | deutlich unter Vorjahresniveau |
| Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) | 20–22 %                        |                                    | 20,5 %                        |        |                                |
| Bereinigte Umsatzrendite                | 6–8 %                          | Q2: 4–6 %                          | 5,0 %                         |        |                                |
| Bereinigte Cash Conversion Rate         | 0,9–1,1                        | Q2: 0,8–1,0<br>Q3: 0,9–1,1         | 1,2                           |        |                                |
| Sachinvestitionen                       | deutlich über Vorjahresniveau  |                                    | 4.074 Mio. €                  | +20 %  | deutlich über Vorjahresniveau  |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen  | auf Vorjahresniveau            |                                    | 8.585 Mio. €                  | -2 %   | auf Vorjahresniveau            |
|                                         |                                |                                    |                               |        |                                |
| Mercedes-Benz Vans                      |                                |                                    |                               |        |                                |
| Absatz                                  | leicht unter Vorjahresniveau   | Q2: deutlich unter Vorjahresniveau | 359.136 Fahrzeuge             | -11 %  | deutlich unter Vorjahresniveau |
| Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) | 8–10 %                         |                                    | 7,9 %                         |        |                                |
| Bereinigte Umsatzrendite                | 10–12 %                        | Q2: 8–10 %                         | 10,2 %                        |        |                                |
| Bereinigte Cash Conversion Rate         | 0,5–0,7                        | Q3: 0,6–0,8                        | 0,6                           |        |                                |
| Sachinvestitionen                       | deutlich über Vorjahresniveau  |                                    | 1.233 Mio. €                  | +116 % | deutlich über Vorjahresniveau  |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen  | deutlich über Vorjahresniveau  |                                    | 1.129 Mio. €                  | +12 %  | deutlich über Vorjahresniveau  |
|                                         |                                |                                    |                               |        |                                |
| Mercedes-Benz Financial Services        |                                |                                    |                               |        |                                |
| Bereinigte Eigenkapitalrendite          | 8–9 %                          |                                    | 9,7 %                         |        |                                |

<sup>1</sup> Ohne Berücksichtigung der ab dem 11. März 2025 in Kraft getretenen Zollerhöhungen.



# Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

Bericht nach §§ 315a, 289a HGB

## **Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals**

Das gezeichnete Kapital der Mercedes-Benz Group AG zum 31. Dezember 2025 beträgt rund 3.070 Mio. €. Es ist eingeteilt in 962.903.703 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils rund 3,19 €. Gemäß § 67 Abs. 2 Aktiengesetz bestehen im Verhältnis zur Gesellschaft Rechte und Pflichten aus Aktien nur für und gegen den im Aktienregister Eingetragenen. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte.

Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere aus den §§ 12, 53a ff., 118 ff. und 186 Aktiengesetz. Jede Aktie der Mercedes-Benz Group AG gewährt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenaus-schüttung. Hiervon ausgenommen sind von der Gesellschaft gehaltene eigene Aktien. Zum 31. Dezember 2025 befanden sich 5.573.502 Aktien im eigenen Bestand.

## **Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen**

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

Im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms von Mitarbeitenden erworbene Aktien der Mercedes-Benz Group AG unterliegen bis zum Ende des zweiten auf das Erwerbsjahr folgenden Jahres einer Veräußerungs-sperre. Berechtigte aus den Performance-Phantom-Share-Plänen (PPSP) der Führungsebene 1 sowie berechtigte 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. Berechtigte der Führungsebene 1 sind verpflichtet, diese Aktien für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zum Konzern zu halten. Für berechtigte Vorstandsmitglieder wurde die Haltedauer mit Wirkung zum 1. Januar 2023 auf zwei Jahre nach Beendigung des Dienstverhältnisses verlängert.

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

Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84 und 85 Aktiengesetz sowie des § 31 Mitbestimmungsgesetz. Gemäß § 84 Aktiengesetz werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Die erstmalige Bestellung erfolgt nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats für längstens drei Jahre. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Anknüpfend an die vom Aufsichtsrat bestimmte Regelaltersgrenze (in der Regel Orientierung der altersbedingt letztmöglichen Bestellung bzw. Wiederbestellung an der Vollendung des 62. Lebensjahre im Zeitpunkt des Beginns der (neuen) Amtszeit) beschloss der Aufsichtsrat darüber hinaus im Jahr 2022 für Bestellungen und Wiederbestellungen ab einem Alter von 58 Jahren zu Beginn einer Amtszeit eine flexibel ausgestaltete weitere Verkürzung der Bestelldauer.



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

Der Vorstand besteht gemäß § 5 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die Zahl der Mitglieder wird vom Aufsichtsrat bestimmt. Nach § 84 Abs. 2 Aktiengesetz kann der Aufsichtsrat ein Mitglied des Vorstands zum Vorsitzenden ernennen. Fehlt ein erforderliches Vorstandsmitglied, wird das Mitglied nach § 85 Abs. 1 Aktiengesetz in dringenden Fällen auf Antrag eines Beteiligten gerichtlich bestellt. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstand und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands gemäß § 84 Abs. 4 Aktiengesetz widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Eine Änderung der Satzung bedarf gemäß § 179 Aktiengesetz eines Hauptversammlungsbeschlusses und wird nach § 181 Abs. 3 Aktiengesetz mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

Änderungen der Satzung, die lediglich die Fassung betreffen, kann gemäß § 7 Abs. 2 der Satzung der Aufsichtsrat beschließen. Dieser ist auch ausdrücklich durch Hauptversammlungsbeschlüsse ermächtigt, die Fassung der Satzung entsprechend der jeweiligen Ausnutzung des Genehmigten Kapitals 2023 und des Bedingten Kapitals 2025 sowie nach Ablauf der jeweiligen Ermächtigungs- beziehungsweise Ausnutzungs- und Wandlungs-/Optionsfristen zu ändern.

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

### **Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen**

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2023 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital bis zum 2. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um bis zu insgesamt 1,0 Mrd. € gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023). Die Ermächtigung ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch den Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre.

Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlage zum Zweck des Unternehmenserwerbs und bei Barkapitalerhöhungen, wenn der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien nicht wesentlich unterschreitet.

Auf die Summe der nach dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre gegen Bar- und/oder Sacheinlagen ausgegebenen Aktien darf rechnerisch ein Anteil von insgesamt nicht mehr als 10 % des Grundkapitals zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung entfallen.

Auf diese Grenze werden Aktien angerechnet, die (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts in direkter oder entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz ausgegeben oder veräußert werden und die (ii) zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit



Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionspflichten ausgegeben werden bzw. ausgegeben werden können oder müssen, sofern die Schuldverschreibungen nach dem Wirksamwerden dieser Ermächtigung in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre ausgegeben werden.

Vom Genehmigten Kapital 2023 wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Die von der Hauptversammlung am 8. Juli 2020 erteilte Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen war bis zum 7. Juli 2025 befristet. Von dieser Ermächtigung wurde kein Gebrauch gemacht. Sie wurde durch Beschluss der Hauptversammlung vom 7. Mai 2025 zusammen mit dem korrespondierenden Bedingten Kapital 2020 aufgehoben. Zugleich wurde der Vorstand erneut ermächtigt, bis zum 6. Mai 2030 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, ins-

besondere 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 sowie 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 oder zu gewähren sind, 10 % des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt ihrer Ausnutzung nicht überschreitet. Sofern während der Laufzeit der Ermächtigung bis zu

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

Zur Bedienung der unter vorstehender Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen beschloss die Hauptversammlung am 7. Mai 2025 ferner, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2025).

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

Mit weiterem Beschluss der Hauptversammlung vom 7. Mai 2025 wurde die durch die Hauptversammlung am 8. Juli 2020 erteilte und bis zum 7. Juli 2025 befristete Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien aufgehoben, soweit davon kein Gebrauch gemacht worden war. Zugleich wurde die Gesellschaft ermächtigt, bis zum 6. Mai 2030 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 eigenen Aktien können unter anderem eingezogen werden, ohne dass die Einziehung oder ihre



Durchführung eines weiteren Hauptversammlungsbeschlusses bedarf. Sie können auch unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre mit Zustimmung des Aufsichtsrats im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung ausgegebener Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft sowie Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. Aktiengesetz verbundenen Unternehmen verwendet werden.

Auf die Summe der unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre verwendeten eigenen Aktien darf während der Laufzeit der Ermächtigung ein rechnerischer Anteil von insgesamt nicht mehr als 10 % des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt ihrer Ausnutzung entfallen. Sofern während der Laufzeit der Ermächtigung bis zu ihrer Ausnutzung von anderen Ermächtigungen zur Ausgabe oder zur Veräußerung von Aktien der Gesellschaft oder zur Ausgabe von Rechten, die den Bezug von Aktien der Gesellschaft ermöglichen oder zu ihm verpflichten, Gebrauch gemacht und dabei das Bezugsrecht ausgeschlossen wird, ist dies auf die vorgenannte 10 %-Grenze anzurechnen.

Im Umfang von bis zu 5 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden

Grundkapitals darf der Erwerb eigener Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufen oder einer Kombination dieser Instrumente) erfolgen, wobei die Laufzeit eines Derivats 18 Monate nicht überschreiten darf und so gewählt werden muss, dass der Erwerb der Aktien in Ausübung des Derivats nicht nach dem 6. Mai 2030 stattfindet.

Von der neuen Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum Gebrauch gemacht. Im Rahmen eines Rückkaufprogramms, das am 3. November 2025 startete und bis zum 3. November 2026 (einschließlich) abgeschlossen sein soll, erwarb die Gesellschaft bis zum 31. Dezember 2025 5.573.502 Aktien (0,58 % des Grundkapitals). Die erworbenen eigenen Aktien sollen eingezogen werden.

### **Wesentliche Vereinbarungen unter der Bedingung eines Kontrollwechsels**

Die Mercedes-Benz Group AG schloss die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen ab, die Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels beinhalten, wie er unter anderem aufgrund eines Übernahmeangebots eintreten kann:

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 11 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsieht, dass (i) die Mercedes-Benz Group AG Tochtergesellschaft einer anderen Gesellschaft wird oder (ii) die Mercedes-Benz Group AG von einer oder mehreren handelnden Personen entweder einzeln oder gemeinschaftlich kontrolliert wird.

Tochtergesellschaft im 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 sonstigen Eigenkapitals) von der erstgenannten Gesellschaft direkt oder indirekt gehalten werden 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 Master Cooperation Agreement über eine weitreichende strategische Kooperation mit Renault S. A., Renault-Nissan B. V. und Nissan Motor Co., Ltd. sowie mit Mitsubishi Motors Corporation. Im Fall eines Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ist jede der anderen Parteien berechtigt, die Vereinbarung zu kündigen. Ein Kontrollwechsel im 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 Koopera-



tionsverträge zwischen der damaligen Daimler AG einerseits und Renault und/oder Nissan andererseits abgeschlossen, die für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die andere Vertragspartei vorsehen. Mit Ausnahme des Master Cooperation Agreements wurden die entsprechenden Kooperationsverträge 2019 von der damaligen Daimler AG auf die Mercedes-Benz AG übertragen.

- einen Vertrag mit der BAIC Motor Co., Ltd. über ein gemeinsames Beteiligungsunternehmen zur Herstellung und zum Vertrieb von Pkw der Marke Mercedes-Benz in China, in dem der BAIC Motor Co., Ltd. das Recht zur Kündigung oder zur Ausübung einer Put- oder einer Call-Option für den Fall eingeräumt wird, dass eine dritte Partei ein Drittel oder mehr der Stimmrechte an der Mercedes-Benz Group AG erwirbt.
- einen Vertrag zwischen der Mercedes-Benz Group AG, der BMW AG und der Audi AG über den Erwerb der Gesellschaften der HERE-Gruppe und die damit zusammenhängende Gründung der There Holding B. V. Dieser Vertrag sieht für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei die Verpflichtung vor, ihre Anteile an der There Holding B. V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anzubieten. Ein Kontrollwechsel liegt in Bezug auf die Mercedes-Benz Group AG vor, wenn eine Person die Kontrolle über die Mercedes-Benz Group AG übernimmt, wobei Kontrolle definiert ist als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle von mehr als 50 % der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50 %

der auf Hauptversammlungen ausübenden Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel vor, wenn Wettbewerber der HERE-Gruppe beziehungsweise bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE-Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25 % an der Mercedes-Benz Group AG erwerben. Wenn keine der anderen Parteien diese Anteile übernimmt, haben die anderen Parteien das Recht, die Auflösung der There Holding B. V. zu beschließen.

- eine Vereinbarung zwischen der Mercedes-Benz Group AG und der BMW AG, die grundsätzliche Regelungen für Joint Ventures zwischen der Mercedes-Benz Mobility Services GmbH und Konzerngesellschaften der BMW AG auf dem Gebiet der Mobilitätsdienstleistungen enthält (ein Joint Venture auf dem Gebiet Charging sowie ein Joint Venture, das als Holding für das Charging Joint Venture fungiert). Der Kontrollwechsel ist definiert als die Übernahme von mehr als 50 % der Stimmrechte oder der Anteile sowie der Abschluss eines Beherrschungsvertrags über die Mercedes-Benz Group AG durch eine dritte Partei. Für den Fall eines Kontrollwechsels sieht der Vertrag Mechanismen vor, die zum Alleinerwerb durch einen der beiden Gesellschafter führen können (Shoot-out-Prozess).





# Prognosebericht

Die im Prognosebericht getroffenen Aussagen basieren auf der vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats verabschiedeten Planung der Mercedes-Benz Group für das Jahr 2026. Grundlage dieser Planung sind die vom Unternehmen gesetzten Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Automobilmärkte. Dabei handelt es sich um Einschätzungen des Konzerns, die sich auf Analysen verschiedener renommierter Wirtschaftsforschungsinstitute, internationaler Organisationen und Branchenverbände sowie auf interne Marktanalysen der Vertriebsgesellschaften des Konzerns stützen.

Die Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Automobilmärkte sind weiterhin von außergewöhnlicher Unsicherheit geprägt. Neben unerwarteten makroökonomischen Entwicklungen können insbesondere aus geopolitischen und handelspolitischen Ereignissen Unsicherheiten und Belastungen für die Weltwirtschaft und die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group entstehen.

Die Prognosen basieren hinsichtlich der Entwicklung von Zöllen grundsätzlich auf den zum 19. Februar 2026 geltenden Regelungen und auf der Annahme, dass das Zollabkommen aus Oktober 2025 zwischen der EU und den USA auch von Seiten der EU umgesetzt wird. Am 20. Februar 2026 erklärte der Oberste Gerichtshof der USA, dass die unter Berufung auf das Notstandsgesetz »International Emergency Economic Powers Act« (IEEPA) im Jahr 2025 zusätzlich verhängten Zölle rechtswidrig seien. Für das Jahr 2026 geht die Mercedes-Benz Group derzeit nicht von wesentlichen finanziellen Auswirkungen durch dieses Urteil aus. Die Prognose ist jedoch insbesondere im Hinblick auf die Zollpolitik der US-Administration sowie potenzieller Gegenmaßnahmen der Handelspartner mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

Die Risiken und Chancen, die sich aus Abweichungen von den im Folgenden prognostizierten Entwicklungen der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte ergeben können, sind im »[Risiko- und Chancenbericht](#)« beschrieben.

Der kontinuierliche Planungsprozess schafft die Voraussetzungen dafür, dass sich bietende Chancen genutzt werden können, auf unerwartete Risiken entsprechend reagiert werden kann und so die Erwartungen für den Geschäftsverlauf jeweils an die aktuellen Prognosen bezüglich der Entwicklung der Automobilmärkte angepasst werden können.



## Weltwirtschaft und Automobilmärkte

### Weltwirtschaft

Für das Jahr 2026 geht der Konzern davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft in etwa auf dem Niveau des Vorjahres und damit weiterhin im Bereich des langfristigen Trendniveaus bewegen wird.

In der Eurozone dürfte die wirtschaftliche Entwicklung im Jahresverlauf etwas an Fahrt aufnehmen. Die bisherigen Zinssenkungen wirken in allen Ländern unterstützend. Dazu sollten höhere Staatsausgaben in Deutschland dort für eine Beschleunigung sorgen. Ein robuster Arbeitsmarkt und Inflationsraten nahe dem Ziel der Europäischen Zentralbank (EZB) bilden die Grundlage für ein konstantes Wachstum des privaten Konsums. In diesem Umfeld wird erwartet, dass die EZB die Leitzinsen auf dem aktuellen Niveau belässt. Im Gesamtjahr dürfte das Wachstum damit nur geringfügig unter dem des Vorjahres liegen.

In den USA wird der Ausblick weiter durch die (wirtschafts-)politischen Entscheidungen der Trump-Regierung bestimmt. In Summe dürfte sich die Wirtschaft, unterstützt durch Zinssenkungen und Steuererleichterungen im Rahmen des »One Big Beautiful Bill Acts«, weiter als recht robust erweisen.

Der nach wie vor kräftige Lohnanstieg sowie zunehmende Effekte der US-Importzölle sollten jedoch dafür sorgen, dass die Inflation über dem Zentralbankziel von 2 % verharrt. Vor diesem Hintergrund ist der Spielraum für weitere Zinssenkungen durch die US-Zentralbank begrenzt. Im Gesamtjahr erwartet die Mercedes-Benz Group für die US-Wirtschaft ein etwas kräftigeres Wachstum als im Vorjahr.

Das Wachstum der chinesischen Volkswirtschaft dürfte sich im Jahr 2026 weiter verlangsamen. Die Konsolidierung des Immobiliensektors ist nach wie vor nicht abgeschlossen und wird erneut zu einer gedämpften Nachfrage im Inland beitragen. Dagegen sollten erneute staatliche Stützungsmaßnahmen den Wachstumsrückgang abmildern. Die bestehenden Überkapazitäten und der damit verbundene intensive Preiswettbewerb dürften einen signifikanten Anstieg der Inflation verhindern.

In Anbetracht dieser Entwicklungen wird sich das Wachstum der Weltwirtschaft in diesem Jahr voraussichtlich erneut in einer Größenordnung von 2,5 bis 3 % bewegen.

### Automobilmärkte

Diese gedämpften gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürften das Wachstum der weltweiten Automobilmärkte weiterhin bremsen.

Vor diesem Hintergrund ist für den weltweiten **Pkw-Markt** sowie auf den großen Absatzmärkten in Europa, den USA und China im Vergleich zum Vorjahr mit einem gleichbleibenden Marktvolumen zu rechnen. Insbesondere im chinesischen Markt dürfte der Preiswettbewerb sehr intensiv bleiben.

Für wichtige **Transportermärkte** ist der Wachstumsausblick für das Jahr 2026 insgesamt eher verhalten. In Europa dürften sich die Marktsegmente der mittelgroßen und großen Transporter auf dem Vorjahresniveau bewegen. Der US-amerikanische Markt für große Transporter wird voraussichtlich ebenfalls das gleiche Niveau erreichen wie im Vorjahr. In China ist für das Marktsegment der mittelgroßen Vans von einem deutlichen Wachstum im Vergleich zum Vorjahr auszugehen.



## Prognose der bedeutsamsten Leistungsindikatoren

### Mercedes-Benz Group

In einem weiterhin herausfordernden makroökonomischen Umfeld erwartet die Mercedes-Benz Group, dass der Konzernumsatz für das Jahr 2026 entsprechend der Absatzerwartung der automobilen Geschäftsfelder auf dem Niveau des Vorjahres sein wird.

Für das Jahr 2026 geht der Konzern davon aus, dass das EBIT deutlich über dem Vorjahresniveau liegen wird. Belastungen unter anderem aus Wechselkursentwicklungen stehen Effizienzmaßnahmen gegenüber, die zu weiteren Kostenreduktionen führen sollten. Darüber hinaus wird im Konzern im Jahr 2026 mit geringeren Aufwendungen aus Einzelsachverhalten gerechnet, die in den Segmenten als Bereinigungen dargestellt werden.

Für das Jahr 2026 geht die Mercedes-Benz Group davon aus, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird.

Potenzielle Effekte aus M&A-Transaktionen sind weder in der Prognose des EBIT noch des Free Cash Flows des Industriegeschäfts berücksichtigt.

### Mercedes-Benz Cars

In einem weiterhin anspruchsvollen gesamtwirtschaftlichen Umfeld erwartet Mercedes-Benz Cars, dass sich der Absatz im Jahr 2026 auf dem Vorjahresniveau bewegen wird. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) am Gesamtabsatz wird sich dabei voraussichtlich leicht erhöhen und in einer Bandbreite zwischen 21 und 23 % liegen.

Auf Basis der prognostizierten Absatzentwicklung wird mit einer bereinigten Umsatzrendite in einer Bandbreite von 3 bis 5 % gerechnet. Dabei wird erwartet, dass Belastungen unter anderem aus negativen Wechselkurseffekten durch weitere Kostenreduktionen kompensiert werden können.

Die bereinigte Cash Conversion Rate für Mercedes-Benz Cars wird sich für das Jahr 2026 voraussichtlich in einer Bandbreite zwischen 1,0 und 1,2 bewegen.

Mercedes-Benz Cars erwartet im Jahr 2026 Sachinvestitionen, die leicht unter dem Niveau des Jahres 2025 liegen sollen. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen im Jahr 2026 werden voraussichtlich deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegen.

### Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans erwartet, dass sich der Absatz im Jahr 2026 leicht über dem Vorjahresniveau bewegen wird. Hinsichtlich des Anteils elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) am Gesamtabsatz wird eine Bandbreite von 8 bis 10 % erwartet.

Positive Effekte ergeben sich aus einem vorteilhaften Produktmix, während sich Vorleistungen für die neue Van Architektur und der Anlauf des VLE sowie eine weiterhin schwache Nachfrage in China und hohe Belastungen aus einer nicht vollständigen Erreichung der CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben gegenläufig auswirken. In Summe ergibt sich damit eine geplante bereinigte Umsatzrendite zwischen 8 und 10 %.

Die bereinigte Cash Conversion Rate für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans wird aufgrund hoher Investitionen für die angekündigte neue Fahrzeuggeneration in einer Bandbreite von 0,1 bis 0,3 erwartet.

Folglich erwartet Mercedes-Benz Vans im Jahr 2026 eine deutliche Erhöhung der Sachinvestitionen im Vergleich zum Jahr 2025. Bei den Forschungs- und Entwicklungsleistungen erwartet Mercedes-Benz Vans einen leichten Anstieg für das Jahr 2026 im Vergleich zum Vorjahresniveau.

### Mercedes-Benz Financial Services

Die bereinigte Eigenkapitalrendite wird im Jahr 2026 in einer Bandbreite zwischen 10 und 12 % erwartet. Der prognostizierte Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf eine höhere Portfoliomarge und weitere Kostenverbesserungen zurückzuführen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Ergebnis aus der geplanten Veräußerung der Athlon-Gruppe nicht in der Prognose der bereinigten Eigenkapitalrendite enthalten ist.

**Prognose der bedeutsamsten Leistungsindikatoren**

|                                         | Berichtsjahr 2025   | Prognose 2026 <sup>1</sup>     |
|-----------------------------------------|---------------------|--------------------------------|
| <b>Mercedes-Benz Group</b>              |                     |                                |
| Umsatz                                  | 132.214 Mio. €      | auf Vorjahresniveau            |
| EBIT                                    | 5.820 Mio. €        | deutlich über Vorjahresniveau  |
| Free Cash Flow des Industriegeschäfts   | 5.414 Mio. €        | leicht unter Vorjahresniveau   |
| <b>Mercedes-Benz Cars</b>               |                     |                                |
| Absatz                                  | 1.801.291 Fahrzeuge | auf Vorjahresniveau            |
| Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) | 20,5 %              | 21-23 %                        |
| Bereinigte Umsatzrendite                | 5,0 %               | 3-5 %                          |
| Bereinigte Cash Conversion Rate         | 1,2                 | 1,0-1,2                        |
| Sachinvestitionen                       | 4.074 Mio. €        | leicht unter Vorjahresniveau   |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen  | 8.585 Mio. €        | deutlich unter Vorjahresniveau |
| <b>Mercedes-Benz Vans</b>               |                     |                                |
| Absatz                                  | 359.136 Fahrzeuge   | leicht über Vorjahresniveau    |
| Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) | 7,9 %               | 8-10 %                         |
| Bereinigte Umsatzrendite                | 10,2 %              | 8-10 %                         |
| Bereinigte Cash Conversion Rate         | 0,6                 | 0,1-0,3                        |
| Sachinvestitionen                       | 1.233 Mio. €        | deutlich über Vorjahresniveau  |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen  | 1.129 Mio. €        | leicht über Vorjahresniveau    |
| <b>Mercedes-Benz Financial Services</b> |                     |                                |
| Bereinigte Eigenkapitalrendite          | 9,7 %               | 10-12 %                        |

<sup>1</sup> Zur qualitativ-komparativen Beschreibung von Prognosen werden die folgenden Intensitäten verwendet, die jeweils als Abweichungen zum Vorjahresniveau definiert sind.

**Umsatz und Absatz:** Auf Vorjahresniveau entspricht einer Abweichung von +/-2 %; leicht über/unter Vorjahresniveau liegt zwischen mehr als +/-2 % bis +/-7,5 %; deutlich über/unter Vorjahresniveau bedeutet über +/-7,5 %.

**EBIT:** Auf Vorjahresniveau entspricht einer Abweichung von +/-5 %; leicht über/unter Vorjahresniveau liegt zwischen mehr als +/-5 % bis +/-15 %; deutlich über/unter Vorjahresniveau bedeutet über +/-15 %.

**Free Cash Flow des Industriegeschäfts:** Auf Vorjahresniveau entspricht einer Abweichung von +/-10 %; leicht über/unter Vorjahresniveau liegt zwischen mehr als +/-10 % bis +/-25 %; deutlich über/unter Vorjahresniveau bedeutet über +/-25 %.

**Sachinvestitionen und Forschungs- und Entwicklungsleistungen:** Auf Vorjahresniveau entspricht einer Abweichung von +/-2,5 %; leicht über/unter Vorjahresniveau liegt zwischen mehr als +/-2,5 % bis +/-10 %; deutlich über/unter Vorjahresniveau bedeutet über +/-10 %.



## Dividende

Im Sinne einer nachhaltigen Dividendenpolitik orientiert sich die Mercedes-Benz Group bei der Bemessung der Dividende grundsätzlich an einer Ausschüttungsquote von 40 % des auf die Mercedes-Benz Group Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses des Vorjahres. Zusätzlich wird die Höhe des zukünftigen Free Cash Flows aus dem Industriegeschäft bei der Bemessung der Dividende berücksichtigt.

Vorstand und Aufsichtsrat werden der am 16. April 2026 stattfindenden Hauptversammlung vorschlagen, für das Jahr 2025 eine Dividende von 3,50 (2024: 4,30) € pro dividendenberechtigter Aktie auszuschütten. Dies entspricht unter Berücksichtigung zurückgekaufter eigener Aktien im Bestand am 31. Dezember 2025 und vorbehaltlich weiterer Aktienrückkäufe bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2026 einer Gesamtausschüttung von 3,4 (2024: 4,1) Mrd. €.

Weitere Informationen zur Dividende sind im Konzernabschluss im Kapitel »Konzernanhang« unter der Anmerkung »Eigenkapital« zu finden.

## Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Mit dem neuen CLA hat Mercedes-Benz Cars im Jahr 2025 die größte Produktoffensive seiner Geschichte gestartet: Bis Ende 2027 sollen mehr als 40 neue Modelle vorgestellt werden. Auch Mercedes-Benz Vans treibt die Weiterentwicklung seines Produktportfolios voran und bereitet die Einführung einer neuen modularen, skalierbaren Van-Architektur vor. Als erstes Modell soll der Mercedes-Benz VLE ab dem Jahr 2026 auf dieser Basis erscheinen und den Beginn einer neuen Fahrzeuggeneration markieren.

Diese umfassende Produktoffensive wird durch die digitale Transformation des Konzerns unterstützt. Mit dem unternehmenseigenen Betriebssystem MB.OS setzt die Mercedes-Benz Group auf eine Integration von Digitalisierung und Künstlicher Intelligenz. Fortschritte bei Sicherheit und automatisiertem Fahren unterstreichen dabei die technologische Innovationskraft des Unternehmens.

Die Weiterentwicklung von Produktportfolio und Technologie verfolgt ein klares Ziel: Mit den Fahrzeugen des Konzerns soll ein einzigartiges Kundenerlebnis geschaffen und so eine dauerhafte und wertschöpfende Kundenbindung aufgebaut werden.

Der Konzern ist mit der konsequenten Fokussierung auf das obere Ende aller Produktkategorien und seiner klaren Ausrichtung auf profitables Wachstum gut gerüstet, die Herausforderungen in den kommenden Jahren zu meistern. Das Jahr 2026 wird voraussichtlich noch von einer verhaltenen Geschäftsentwicklung geprägt sein. Die Mercedes-Benz Group geht davon aus, mit den geplanten Markteinführungen und durch die geplanten Effizienzmaßnahmen den Grundstein dafür zu legen, dass im mittelfristigen Zeitraum mit einer Erholung der wirtschaftlichen Entwicklung gerechnet werden kann.



# Risiko- und Chancenbericht

Die Mercedes-Benz Group ist einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko versteht das Unternehmen die Gefahr, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Segmente daran hindern, die Ziele zu erreichen. Die Risiken umfassen sowohl monetäre als auch nicht monetäre Risiken.

Gleichzeitig ist es wichtig, Chancen zu identifizieren, um die Wettbewerbsfähigkeit der Mercedes-Benz Group zu sichern und auszubauen. Als Chance bezeichnet das Unternehmen die Möglichkeit, aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele des Konzerns oder eines Segments zu sichern oder zu übertreffen.

Um unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und aktiv zu steuern, ist ein funktionsfähiges Risiko- und Chancenmanagementsystem für die Mercedes-Benz Group ein zentrales Element der Unternehmensführung.

## Risiko- und Chancenmanagementsystem sowie internes Kontrollsystem<sup>1</sup>

### Überblick über das Kontroll- und Überwachungssystem

Die Mercedes-Benz Group richtet sich gesamtheitlich nach dem Drei-Linien-Modell des Institute of Internal Auditors (IIA) aus, um ein integriertes Kontroll- und Überwachungssystem zu gewährleisten.

Die **operativen Einheiten** in Form der einzelnen Segmente, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften des Konzerns bilden die erste Linie. Ihre Aufgabe ist es, externe und interne Vorgaben umzusetzen, und sie sind für die Durchführung von Kontrollen, das operative Risikomanagement sowie für die Risikomanagementprozesse in ihren jeweiligen Einheiten verantwortlich.

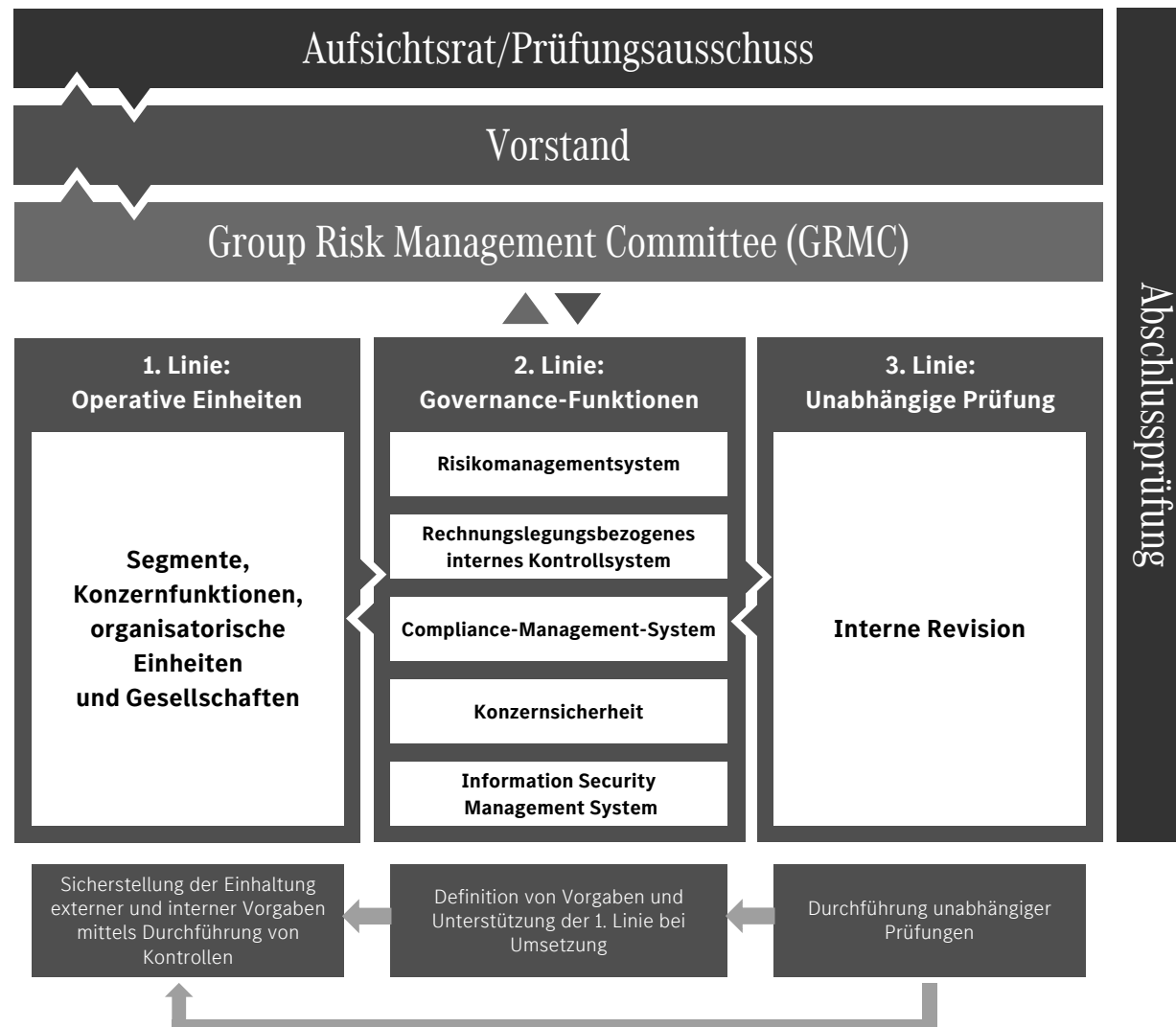
In der zweiten Linie agieren das Risikomanagementsystem, das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem, das Compliance-Management-System, die Konzernsicherheit sowie das Information Security Management System als **Governance-Funktionen**. Sie definieren entsprechende Mindestvorgaben und Standards für Methoden, Prozesse und Systeme zur Anwendung in der ersten Linie und setzen den Rahmen für die Zusammenarbeit. Zu ihren Aufgaben gehören auch die regelmäßige Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat. Zudem unterstützen sie die erste Linie bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben.

In der dritten Linie überwacht die **Interne Revision** durch unabhängige und risikoorientierte Prüfungen die Angemessenheit und Wirksamkeit der implementierten Prozesse sowie der Governance-Funktionen. Sie prüft, ob gesetzliche Rahmenbedingungen und konzerninterne Richtlinien für das Kontroll- und Risikomanagementsystem des Konzerns eingehalten werden und die dazugehörigen Prozesse angemessen ausgestaltet sind. Bei Bedarf werden Maßnahmen in Kooperation mit dem jeweiligen Management initiiert und die Angemessenheit und Wirksamkeit überwacht.

<sup>1</sup> Dieser Abschnitt enthält Angabepflichten im Zusammenhang mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) in Bezug auf das Risiko- und Chancenmanagementsystem.

Das **Group Risk Management Committee (GRMC)** befasst sich mit der kontinuierlichen Verbesserung sowie der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems (einschließlich des Compliance-Management-Systems) gemessen am Umfang der Geschäftstätigkeit und der Risikolage des Konzerns. Es wird von den für die Ressorts »Finanzen & Controlling« sowie »Integrität, Governance & Nachhaltigkeit« zuständigen Mitgliedern des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG geleitet. Neben diesen gehören dem GRMC zum 31. Dezember 2025 Vertreter der Bereiche Mercedes-Benz Group Finance, der Rechtsabteilung, der Compliance-Organisation, der Konzernsicherheit sowie der Einheit Mercedes-Benz AI, Data & Cyber Security an. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

Der **Vorstand**, der **Prüfungsausschuss** und der **Aufsichtsrat** der Mercedes-Benz Group AG werden regelmäßig sowie anlassbezogen über potenzielle wesentliche Kontrollschwächen, die Angemessenheit und Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen sowie die Risikolage informiert. Die Überwachung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems einschließlich deren Angemessenheit und Wirksamkeit obliegt dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG.







Der **Abschlussprüfer** prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen, bewerten, steuern und überwachen zu können. Er berichtet zudem dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG im Rahmen der Abschlussprüfung über wesentliche festgestellte Schwächen des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

## Risiko- und Chancenmanagementsystem

Mit dem **Risikomanagementsystem** sollen bestandsgefährdende und andere wesentliche, den Erfolg des Unternehmens gefährdende Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, bewertet, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen zu erhöhen.

Das **Chancenmanagementsystem** der Mercedes-Benz Group ist an das Risikomanagementsystem angelehnt. Ziel des Chancenmanagements ist es, die im Rahmen der Geschäftstätigkeit durch positive Entwicklungen möglichen Chancen frühzeitig zu erkennen und diese durch geeignete Maßnahmen möglichst optimal für das Unternehmen zu nutzen. Durch das Ergreifen von Chancen sollen geplante Ziele abgesichert oder übertroffen werden.

Das Risiko- und Chancenmanagementsystem basiert auf dem international anerkannten Rahmenwerk des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk). Es ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem der Mercedes-Benz Group eingebettet und fester Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in den Gesellschaften, Segmenten und Konzernfunktionen.

Die Verantwortung für das operative Risikomanagement sowie für die Risikomanagementprozesse liegt in der ersten Linie und damit in den Segmenten, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften. Diese berichten regelmäßig die konkreten Risiken und Chancen an ihre übergeordnete Einheit. Wesentliche, unerwartet auftretende Risiken sind unverzüglich zu melden. Die Steuerung der Risiken und Chancen findet im Unternehmen durch Maßnahmen der verantwortlichen Bereiche statt. Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme wird vor ihrer Umsetzung bewertet.

Das mögliche Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit aller Risiken und Chancen sowie die zugehörigen, eingeleiteten Maßnahmen werden kontinuierlich durch die operativen Einheiten überwacht. Die Informationen werden an das Konzernrisikomanagement für die Berichterstattung an Vorstand, Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat weitergegeben.

Im Rahmen der Planung werden Risiken und Chancen mit einem Betrachtungshorizont von grundsätzlich fünf Jahren erfasst. Sachverhalte, die bereits vollständig

planerisch berücksichtigt sind oder für die eine Rückstellung gebucht wurde, werden im Zusammenhang mit dem Risikomanagementprozess nicht betrachtet.

Der Risiko- und Chancenbericht bezieht sich auf Risiken und Chancen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Mercedes-Benz Group im Jahr 2026 haben können. Die Erfassung der Einzelrisiken und -chancen erfolgt auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und des möglichen Ausmaßes der Risiken und Chancen mit Wirkung auf die Mercedes-Benz Group. Durch Multiplikation von Eintrittswahrscheinlichkeit und möglichem Ausmaß ergibt sich der Erwartungswert, der die Grundlage für die Einordnung in Risiko- und Chancenkategorien bildet. Grundsätzlich erfolgt die Quantifizierung der Risiken und Chancen im vorliegenden Bericht durch die zusammenfassende Darstellung der Erwartungswerte der Einzelrisiken und -chancen in Kategorien. Die Bewertung der Risiko- und Chancenhöhe erfolgt sowohl unter Berücksichtigung geplanter als auch bereits wirksamer risikoreduzierender Maßnahmen (Nettobetrachtung) und wird, soweit nicht abweichend gekennzeichnet, in Relation zum EBIT betrachtet.

Das Risiko- und Chancenmanagement ist am Grundsatz der Vollständigkeit ausgerichtet, das heißt, alle identifizierten Risiken und Chancen fließen über die operativen Einheiten der Segmente sowie die zentralen Bereiche in den Risikomanagementprozess ein. Der Konsolidierungskreis des Risiko- und Chancenmanagements entspricht grundsätzlich dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses.



Zur **Beurteilung der Risikotragfähigkeit** des Konzerns werden die potenziellen Ergebnisauswirkungen der Risiken mittels einer Monte-Carlo-Simulation (Konfidenzniveau: 99 %) analysiert. Die Risiken werden dabei dem bilanzierten Eigenkapital und der Liquidität der Mercedes-Benz Group als Risikodeckungsmasse gegenübergestellt. Für eine umfassendere Risikobewertung wird die Liquidität der Mercedes-Benz Group ab dem Jahr 2025 zusätzlich mit einbezogen.

Bei der Identifikation **nachhaltigkeitsbezogener Risiken und Chancen** orientiert sich die Mercedes-Benz Group an den im Kapitel »Nachhaltigkeitsbericht« im Abschnitt [»Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse«](#) durch die Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Themen und schließt somit die strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit mit ein. Unter nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen im Zusammenhang mit den Nachhaltigkeitsdimensionen Umwelt, Soziales und Governance verstanden, deren Eintreten sich 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) werden ebenfalls im Rahmen des Risikomanagementprozesses identifiziert und bewertet. Weitere Informationen hierzu sind im Kapitel »Nachhaltigkeitsbericht« unter dem Abschnitt [»Besonderheiten der Ermittlung von wesentlicher klimabezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen«](#) enthalten.

## Internes Kontrollsystem

Das interne Kontrollsystem der Mercedes-Benz Group umfasst neben dem rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem auch Kontrollen zu den weiteren Geschäftsprozessen. Darüber hinaus gibt es interne Kontrollen für die unternehmensweiten Prozesse der Konzernsicherheit, das Information Security Management System und das unternehmensweite Compliance-Management-System. Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte sind ebenfalls Bestandteil des internen Kontrollsystems.

Zudem erfolgt eine unabhängige und risikoorientierte Prüfung des Aufbaus und der Prozesse des internen Kontrollsystems durch die **Interne Revision** im Rahmen verschiedener Prozessprüfungen.

Das **interne Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess** (Internal Control over Financial Reporting) hat zum Ziel, die Angemessenheit und Wirksamkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es ist in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk für interne Kontrollsysteme (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 Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird systematisch bewertet. Am Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den wesentlichen rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen zu identifizieren. Die notwendigen Kontrollen werden daraufhin definiert und gemäß den konzernweiten Vorgaben dokumentiert. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind. Die Ergebnisse dieser Selbsteinschätzung werden in einem konzernweiten IT-System dokumentiert und berichtet. Erkannte Kontrollschwächen werden unter Beachtung ihrer potenziellen Auswirkungen behoben. Die ausgewählten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen bestätigen am Ende des jährlichen Zyklus die Effektivität des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich. Im Rahmen einer konsolidierten Berichterstattung werden der Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats regelmäßig über wesentliche Kontrollschwächen sowie die Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen informiert.



Das **Compliance-Management-System** mit Schnittstelle zum Risikomanagementsystem ist an der Risikolage der Mercedes-Benz Group ausgerichtet und hat das Ziel, regelkonformes Verhalten im Unternehmen zu fördern. Das Compliance-Management-System leistet einen wesentlichen Beitrag zur Integration von Compliance in unseren operativen Geschäftseinheiten und deren Prozessen. Weitere Informationen zum Compliance-Management-System der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »[Nachhaltigkeitsbericht](#)« enthalten.

Das funktionale Risikomanagement der **Konzernsicherheit** folgt methodisch dem ganzheitlichen Risikomanagement auf Konzernebene und ist in das interne Kontrollsystem der Mercedes-Benz Group integriert. Ziel ist es, auf Basis einer risikoorientierten Betrachtung sicherheitsrelevante Risiken zu identifizieren, zu bewerten und durch mitigierende Maßnahmen zu steuern. Der Fokus liegt dabei auf den weltweiten Standorten des Unternehmens. Zu diesem Zweck implementierte die Konzernsicherheit interne Kontrollen für sicherheitsrelevante Themegebiete. Diese umfassen unter anderem die Bereiche Objektsicherheit, Brandschutz oder Krisenmanagement und dienen dem Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit von Personen, dem Schutz von Unternehmenswerten, Geschäftsprozessen und Unternehmenswissen.

Das **Information Security Management System (ISMS)** des Konzerns gewährleistet den adäquaten Schutz geschäftskritischer Informationen und IT-Dienste. Es orientiert sich an international anerkannten Standards, wie der ISO 27001, und wird kontinuierlich weiterentwickelt, um den dynamischen Anforderungen der Cybersicherheit gerecht zu werden. Operativ wird das ISMS durch das Zusammenspiel proaktiver und reaktiver Maßnahmen gestärkt. Zu den proaktiven Maßnahmen zählen umfassende Schulungs- und Sensibilisierungsprogramme für Mitarbeitende und Funktionsträger, ein detailliertes Informationssicherheitsregelwerk sowie technisch-organisatorische Schutzmaßnahmen für kritische IT-Infrastrukturen, -Systeme und Applikationen. Ein zentraler Bestandteil der reaktiven Maßnahmen ist das rund um die Uhr besetzte Cyber Intelligence & Response Center, das für die Cyberabwehr und die professionelle Bearbeitung von Cybersicherheitsvorfällen verantwortlich ist.

## Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems<sup>1</sup>

Sowohl für das interne Kontrollsystem als auch für das Risikomanagementsystem erfolgt eine kontinuierliche Überwachung der Prozesse und Systeme, um im Geschäftsjahr identifizierte Schwächen zu beheben und eine fortlaufende Verbesserung der Prozesse und Systeme sicherzustellen. Aufgrund der vielschichtigen Prozesslandschaft sowie der hohen Veränderungsgeschwindigkeit der gesetzlichen Anforderungen entspricht insbesondere der Reifegrad des internen Kontrollsystems in Bezug auf die nachhaltigkeitsbezogenen Aspekte noch nicht dem des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems. Zum Berichtszeitpunkt liegen in allen wesentlichen Belangen unter Berücksichtigung von Umfang der Geschäftstätigkeit und Risikolage des Unternehmens keine Anhaltspunkte vor, die auf eine gesamtheitliche Nichtangemessenheit und Nichtwirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems hinweisen würden.

Die Wirksamkeit eines jeden Risikomanagement- und Kontrollsystems unterliegt inhärenten Beschränkungen. Kein System – auch wenn es als angemessen und wirksam beurteilt wurde – kann gewährleisten, alle tatsächlich eintretenden Risiken vorab aufzudecken oder jedwede Prozessverstöße unter allen Umständen auszuschließen.

<sup>1</sup> Bei den lageberichtsfremden Angaben zur Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems handelt es sich um Angaben, die nicht Gegenstand der Abschlussprüfung sind.



## Risiken und Chancen

Im Folgenden werden Risiken und Chancen beschrieben, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Mercedes-Benz Group im Jahr 2026 haben können. Grundsätzlich erfolgt die Berichterstattung über die nicht in der Prognose enthaltenen Risiken und Chancen bezogen auf die einzelnen Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Financial Services. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen alle Segmente. Auf Basis des Erwartungswerts werden die berichteten Risiken und Chancen je Kategorie aggregiert und für die Mercedes-Benz Group in die Stufen »niedrig«, »mittel« und »hoch« eingeordnet. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht. Zusätzliche Informationen zu Risiken und Chancen mit Nachhaltigkeitsbezug sind im Kapitel »Nachhaltigkeitsbericht« unter dem Abschnitt [»Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen«](#) aufgeführt.

### Quantifizierung der Risiken und Chancen auf Basis des Erwartungswerts je Kategorie

| Stufe   | Erwartungswert            |
|---------|---------------------------|
| Niedrig | < 500 Mio. €              |
| Mittel  | ≥ 500 Mio. € bis 1 Mrd. € |
| Hoch    | ≥ 1 Mrd. €                |

Die nachfolgende Tabelle zeigt die konkrete Einstufung der aggregierten Risiken und Chancen in den jeweiligen Kategorien basierend auf den zuvor genannten Intervallgrenzen.

| Risiken und Chancen Mercedes-Benz Group                                    | Einstufung des Erwartungswerts für das Jahr 2026 |         | Einstufung des Erwartungswerts für das Jahr 2025 |         |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------|---------|
|                                                                            | Risiken                                          | Chancen | Risiken                                          | Chancen |
| <b>Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen<sup>1</sup></b>                    |                                                  |         |                                                  |         |
| Allgemeine Marktrisiken und -chancen                                       | hoch                                             | niedrig | hoch                                             | mittel  |
| Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen | hoch                                             | niedrig | hoch                                             | niedrig |
| <b>Unternehmensspezifische Risiken/Chancen</b>                             |                                                  |         |                                                  |         |
| Risiken und Chancen aus Forschung und Entwicklung                          | mittel                                           | niedrig | mittel                                           | niedrig |
| Produktionsrisiken und -chancen                                            | mittel                                           | niedrig | niedrig                                          | niedrig |
| Risiken und Chancen aus Einkauf und Logistik                               | hoch                                             | niedrig | hoch                                             | niedrig |
| Informationstechnische Risiken und Chancen                                 | mittel                                           | niedrig | mittel                                           | niedrig |
| Personalrisiken und -chancen                                               | niedrig                                          | niedrig | niedrig                                          | niedrig |
| Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen                    | mittel                                           | niedrig | mittel                                           | niedrig |
| <b>Finanzwirtschaftliche Risiken/Chancen<sup>2</sup></b>                   |                                                  |         |                                                  |         |
| Wechselkursrisiken und -chancen                                            | niedrig                                          | niedrig | niedrig                                          | niedrig |
| Zinsänderungsrisiken und -chancen                                          | niedrig                                          | niedrig | niedrig                                          | niedrig |
| Kredit- und Länderrisiken <sup>3</sup>                                     | mittel                                           | –       | mittel                                           | –       |
| Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen                     | mittel                                           | mittel  | mittel                                           | mittel  |
| <b>Rechtliche und steuerliche Risiken/Chancen</b>                          |                                                  |         |                                                  |         |
| Rechtliche Risiken                                                         | hoch                                             | –       | hoch                                             | –       |
| Steuerliche Risiken und Chancen                                            | niedrig                                          | niedrig | niedrig                                          | niedrig |

<sup>1</sup> Auflösung der Kategorie »Beschaffungsmarktrisiken und -chancen« zum 31. Dezember 2025. Die enthaltenen Risiken und Chancen wurden in die Kategorie »Risiken und Chancen aus Einkauf und Logistik« überführt. Durch die Zusammenlegung ergibt sich keine Änderung in der Einstufung der Kategorie des Vorjahres.

<sup>2</sup> Auflösung der Kategorien »Risiken und Chancen aus Zugang zum Kapitalmarkt« und »Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen« zum 31. Dezember 2025.

<sup>3</sup> Zusammenführung der bisherigen Risikokategorien »Kreditrisiken« und »Länderrisiken« in der neuen Kategorie »Kredit- und Länderrisiken« zum 31. Dezember 2025. Im Vorjahr wurden die einzelnen Kategorien »Kreditrisiken« mit Einstufung »niedrig« und »Länderrisiken« mit Einstufung »mittel« berichtet.



## Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen

### Allgemeine Marktrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Automobilmärkten sind maßgeblich durch die konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft beeinflusst. Die Beurteilung marktwirtschaftlicher Risiken und Chancen ist an Prognosen über die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie die Entwicklung der Automobilmärkte, in denen die Mercedes-Benz Group tätig ist, gekoppelt. Diese Annahmen sind im Kapitel »Prognosebericht« ausführlich beschrieben. Die Möglichkeit, dass sich Märkte gegenüber den internen Prognosen und Prämissen besser oder schlechter entwickeln oder Marktbedingungen sich verändern, besteht grundsätzlich für alle Segmente des Konzerns.

Ursachen für einen möglichen rückläufigen **Absatz von Fahrzeugen** ergeben sich insbesondere aus einem für die Mercedes-Benz Group schlechter als erwarteten makroökonomischen Umfeld sowie im Kontext geopolitischer, handelspolitischer oder wirtschaftlicher Unsicherheiten. So können neben einem insgesamt schwachem Wirtschaftsumfeld unter anderem hohe Energiepreise, hohe Inflationsraten und Zinsen und umgekehrt auch deflationäre Tendenzen die Nachfrage negativ beeinflussen. Auch können starke Schwankungen an den Finanzmärkten, zum Beispiel bei Aktien- und Wechselkursen, Verbraucher und Unternehmen verunsichern, Kaufkraftverluste erzeugen und sich

negativ auf die Nachfrage auswirken. Zudem könnte sich die Struktur des geplanten Absatzprogramms ungünstiger entwickeln als in der Prognose unterstellt.

Der Markterfolg alternativer Antriebskonzepte wird neben der Akzeptanz beim Kunden maßgeblich vom regionalen Marktumfeld mitbestimmt, beispielsweise von der Ladeinfrastruktur, von staatlichen Fördermaßnahmen und von steuerlichen Rahmenbedingungen. Eine geringere als erwartete Marktakzeptanz von Elektrofahrzeugen sowie ein zunehmend verschärftes Wettbewerbsumfeld können zu Risiken in der Absatzentwicklung führen und sich negativ auf das Ergebnis auswirken. Dadurch könnte auch die Erreichung der CO<sub>2</sub>-Flottenziele in bestimmten Märkten gefährdet sein. Staatliche Kaufanreize oder industriepolitische Maßnahmen zur Stärkung der lokalen Wertschöpfung in verschiedenen Ländern können Wettbewerbsnachteile und einen rückläufigen Fahrzeugabsatz in den jeweiligen Märkten zur Folge haben. Die Markt-, Absatz- und Bestandsentwicklungen werden 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 damit in marktwirtschaftlichen Chancen resultieren. Auch aus einer Verbesserung der Wettbewerbssituation oder einer positiveren Nachfrageentwicklung können sich Chancen ergeben. Die Realisierung der Chancen wird durch

den Einsatz von Vertriebs- und Marketingaktionen unterstützt. Gegenüber dem Vorjahr verringern sich die Chancen von »mittel« auf »niedrig« aufgrund des herausfordernden Marktumfelds.

Die Einführung neuer Produkte von Wettbewerbern, eine aggressivere Preispolitik sowie eine schlechtere Preisdurchsetzung können einen steigenden **Wettbewerbs- und Preisdruck** nach sich ziehen und sich negativ auf die Ertragslage auswirken. Je nach Ausprägung werden produktspezifische und gegebenenfalls regional unterschiedliche Maßnahmen ergriffen. Diese umfassen je nach Region und aktueller Marktlage die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen.

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 Financial Services 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). Mercedes-Benz Financial Services begegnet den Kreditrisiken mit Bonitätsprüfungen auf Basis standardisierter Scoring- und Ratingverfahren, der Besicherung der Forderungen und einem leistungsfähigen Risikomanagement mit einem starken Augenmerk auf das Monitoring sowohl interner als auch makroökonomischer Frühwarnindikatoren.



Im Zusammenhang mit Leasingverträgen entstehen darüber hinaus Risiken und Chancen aus der Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte. Diese ergeben sich, wenn der Vermarktungswert eines Leasingfahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit von der ursprünglich bei Vertragsabschluss auf Basis bestimmter Annahmen kalkulierten und der Leasingrate unterstellten Restwertprognose abweicht. Um diesen **Restwert Risiken von Fahrzeugen** entgegenzuwirken, sind Restwertmanagementprozesse etabliert. Diese umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch Vergleiche interner und externer Quellen verifiziert, und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

#### **Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen**

Gesetzliche und politische Rahmenbedingungen haben einen erheblichen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg der Mercedes-Benz Group. Geopolitische und handelspolitische Spannungen können die Geschäftsaktivitäten eines international agierenden Unternehmens wie der Mercedes-Benz Group signifikant beeinträchtigen. Darüber hinaus 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.

In vielen Märkten gelten Grenzwerte für Kraftstoffverbrauch und/oder CO<sub>2</sub>-Emissionen für Pkw-Flotten. Verstöße können zu finanziellen Strafen, Reputationsrisiken und Einschränkungen bei der Zulassung konventioneller Fahrzeuge führen. Die Mercedes-Benz Group begegnet diesem Risiko durch die Transformation zur Elektromobilität, der damit zusammenhängenden Neuausrichtung des Produktportfolios sowie der Nutzung von Ausgleichsmechanismen (z. B. Pooling). Diese Zielvorgaben sind grundsätzlich Bestandteil der Produktions-, Absatz- und Finanzplanung.

Die politischen Spannungen und damit verbunden die Gefahr **geopolitischer Konflikte** sind weiterhin hoch und mit weitreichenden Risiken für die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group verbunden. Anhaltende geopolitische Spannungen könnten die weltwirtschaftliche Entwicklung erheblich belasten. Dazu zählen die anhaltenden Spannungen zwischen den USA und China, eine weitere Verschlechterung

des Verhältnisses zwischen der EU und China sowie die zukünftige Entwicklung des Verhältnisses zwischen der EU und den USA. Hinzu kommen die Risiken einer weiteren Eskalation der militärischen Auseinandersetzungen im Nahen Osten, die weitere Entwicklung des Russland-Ukraine-Kriegs sowie das Aufflammen regionaler Konflikte, insbesondere im süd- und ostchinesischen Meer. Diese Entwicklungen könnten zu erheblichen Störungen in den globalen Lieferketten führen. Zudem können steigende Energiepreise, zusätzlicher Inflationsdruck, verschärfte Sanktionen und eine Verschlechterung des wirtschaftlichen Wachstumsausblicks die Folge sein.

Einzelne Länder könnten bei dem Versuch, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu schützen oder zu verbessern, verstärkt zu **interventionistischen und protektionistischen Maßnahmen** greifen. Insbesondere eine Spirale an Zollerhöhungen könnte ein Risiko für die Wettbewerbsfähigkeit der Mercedes-Benz Group darstellen. Zur Prävention oder Minderung dieser Risiken könnte eine Erhöhung der Lokalisierungsanteile in bestimmten Ländern erforderlich werden.



## Unternehmensspezifische Risiken/Chancen

### Risiken und Chancen aus Forschung und Entwicklung

Technische Entwicklungen und Innovationen sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität der Zukunft von zentraler Bedeutung. Die Transformation hin zur Elektromobilität sowie die umfassende Digitalisierung der Fahrzeuge hat ambitionierte Entwicklungsziele und die Markteinführung neuer Technologien zur Folge. Neben den sich daraus ergebenden Chancen sind Entscheidungen für bestimmte Technologien ebenso wie der kontinuierlich wachsende Umfang an zu erfüllenden Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsanforderungen, z. B. Datensicherheit, mit Risiken verbunden.

Insbesondere im Hinblick auf die Elektromobilität, das autonome Fahren sowie die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der Fahrzeuge bestehen Risiken, dass die Fahrzeuge nicht im vorgesehenen Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu der angestrebten Wirtschaftlichkeit entwickelt werden können. Das könnte die geplante Markteinführung neuer Fahrzeugmodelle bzw. Modellpflegen (Facelifts) verzögern. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass bestimmte digitale Funktionsumfänge später als geplant am Markt eingeführt werden könnten. Die Mercedes-Benz Group begegnet diesen Risiken durch eine kontinuierliche und systematische Überwachung im Produktentstehungsprozess aller Fahrzeugprojekte.

Im Jahr 2020 schlossen die Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) mit verschiedenen US-Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge ab, die rechtswirksam geworden sind. Falls die Verpflichtungen aus den Vergleichen nicht eingehalten werden, besteht das Risiko, dass kostenintensive Maßnahmen ergriffen werden müssen und/oder erhebliche Vertragsstrafen fällig werden.

### Produktionsrisiken und -chancen

Durch die steigende technische Komplexität und den Anspruch, die Qualitätsstandards für die Fahrzeuge der Mercedes-Benz Group einzuhalten und stetig zu erhöhen, können neben Chancen auch Risiken im Zusammenhang mit der Einführung und Fertigung der Produkte entstehen.

Im Hinblick auf die Produktionsauslastung können Risiken aufgrund von Schwankungen in der Marktnachfrage, Störungen in der Teileversorgung oder technischen Produktionsunterbrechungen bestehen. Folgen nicht voll ausgelasteter Produktionsanlagen können zu ineffizienter Ressourcennutzung und höheren Stückkosten führen. Weiterhin können Beschädigungen der Werksinfrastruktur, ausgelöst durch Extremwetterereignisse oder Naturkatastrophen, zu Beeinträchtigungen der Produktion führen. Zur Reduzierung diesbezüglicher Risiken werden zugehörige Prozesse stetig evaluiert und verbessert.

**Garantie- und Kulanzfälle** könnten insbesondere dann entstehen, wenn die Qualität der Produkte oder verbauten Komponenten trotz entsprechender Qualitätssicherungsprozesse nicht den festgelegten Anforderungen entspricht oder regulatorische Vorgaben nicht vollumfänglich eingehalten werden. Die Mercedes-Benz Group bildet Rückstellungen für Garantie- und Kulanzfälle. Es kann trotzdem nicht ausgeschlossen werden, dass Rückrufe und Feldmaßnahmen zu zusätzlichen finanziellen Belastungen führen. Mögliche Ansprüche werden beim Auftreten solcher Risiken geprüft und bei Bedarf notwendige Servicemaßnahmen, bezogen auf betroffene Produkte, eingeleitet. Durch die Einführung neuer Technologien im Zuge der Transformation zur Elektromobilität sowie der zunehmenden Digitalisierung der Fahrzeuge besteht grundsätzlich ein erhöhtes Risiko von Garantie- und Kulanzfällen.

Aus diesem Grund erhöhten sich die Risiken der Kategorie »Produktionsrisiken« gegenüber dem Vorjahr von »niedrig« auf »mittel«.

### Risiken und Chancen aus Einkauf und Logistik

Die Risiken und Chancen auf der Beschaffungsseite ergeben sich für die automobilen Segmente insbesondere aus Schwankungen bei Rohstoff- und Rohmaterialpreisen oder der Verfügbarkeiten von Vorprodukten.

Für das Jahr 2026 bestehen weiterhin Risiken durch **steigende Rohstoffpreise** infolge von Inflation, Wettbewerb und geopolitischen Unsicherheiten. Dies kann





zu höheren Beschaffungskosten und möglichen Lieferengpässen führen, was die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beeinträchtigen könnte. Die Mercedes-Benz Group begegnet diesen Risiken durch kontinuierliche Marktbeobachtung, aktives Kostenmanagement und technische Maßnahmen zur Optimierung der Produktkosten.

Mögliche **Unterbrechungen in den weltweiten Lieferketten**, insbesondere wegen Engpässen bei wichtigen Vorprodukten wie zum Beispiel Elektronikbauteilen, können bei Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zu Beeinträchtigungen führen. Fehlende Verfügbarkeit sowie Qualitätsprobleme bei bestimmten Fahrzeugteilen können zu Produktionsausfällen führen und Mehrkosten verursachen, die sich negativ auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage auswirken. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans analysieren diese Risiken fortlaufend. Zur Risikoprävention besteht ein Lieferantenmanagement mit dem Ziel, Menge und Qualität der zur Fahrzeugherstellung benötigten Bauteile sicherzustellen. Darüber hinaus prüft die Mercedes-Benz Group in den vorgenannten Situationen, ob Ansprüche gegen Lieferanten geltend gemacht werden können.

Das Risiko, dass Lieferanten vermehrt in finanzielle Schwierigkeiten geraten, ist weiterhin hoch. Ursachen hierfür sind unter anderem das angespannte wirtschaftliche Umfeld sowie Unsicherheiten im Zusammenhang mit hohen Rohstoff- und Rohmaterialpreisen sowie der fehlenden Verfügbarkeit von Zulieferteilen. Daraus resultierende mögliche **Produktionsausfälle**

**können sich entlang der gesamten Lieferkette ergeben** und verhindern, dass Fahrzeuge rechtzeitig fertiggestellt und an die Kunden ausgeliefert werden. Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche finanzielle Engpässe bei Lieferanten frühzeitig zu erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten, um Lieferunterbrechungen zu vermeiden.

Durch die **Transformation zur Elektromobilität** und die zunehmende **Digitalisierung** des Fahrzeugportfolios gewinnt der Fremdbezug wichtiger Komponenten und Technologien stetig an Bedeutung. Stehen diese nicht rechtzeitig oder nicht in der benötigten Menge mit der geforderten Qualität zur Verfügung, kann dies den Produktionsstart neuer Baureihen verzögern. Des Weiteren können sich Risiken aus Unsicherheiten bei den geplanten Mengen ergeben. Dies könnte negative Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben.

Mögliche **Menschenrechtsverletzungen** in zunehmend komplexen Lieferketten stellen ein Risiko für die Mercedes-Benz Group dar. Bestimmte nationale Gesetze verbieten zum Beispiel den Import von Waren, die mit Zwangsarbeit in Verbindung stehen. Länder, in denen entsprechende Gesetze gelten, könnten Importbeschränkungen oder Sanktionen gegen Unternehmen verhängen, die mit Menschenrechtsverletzungen innerhalb ihrer Lieferkette in Verbindung stehen. Mögliche Importstopps könnten zu Versorgungsengpässen, höheren Kosten und Produktionsverzögerungen führen. Um diesem Risiko zu begegnen, arbeitet die Mercedes-Benz Group kontinuierlich daran, größtmögliche Trans-

parenz zum Schutz von Menschenrechten in den vorgelagerten Wertschöpfungsstufen zu schaffen. Die Mercedes-Benz Group hat dafür einen risikobasierten Ansatz zur Wahrung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten entwickelt, das Human Rights Respect System (HRRS). Weitere Informationen sind im Kapitel »Nachhaltigkeitsbericht« im Abschnitt »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »[Achtung der Menschenrechte](#)« enthalten.

Das Risiko, dass aufgrund **geopolitischer Spannungen** Einsatzfaktoren wie bestimmte Rohstoffe, Komponenten oder Technologien nicht mehr in ein Land importiert oder aus einem Land exportiert werden können, stellt für die Mercedes-Benz Group eine zunehmende Bedrohung dar. Solche Risiken sind besonders ausgeprägt, wenn globale Lieferketten für diese Einsatzfaktoren von wenigen Schlüsselproduzenten abhängig sind. Wenn geopolitische Konflikte, Sanktionen oder Handelskriege die internationalen Handelsbeziehungen destabilisieren, kann dies für die Mercedes-Benz Group zu erheblichen Versorgungsengpässen, höheren Kosten und Produktionsverzögerungen führen.

**Naturkatastrophen** können ebenso erhebliche Auswirkungen auf die zunehmend komplexen Lieferketten haben, indem sie die Zulieferung von Rohstoffen oder Vorprodukten unterbrechen. Das Lieferantenrisikomanagement der Mercedes-Benz Group steuert dieses Risiko aktiv durch ein flexibles Versorgungsnetzwerk, um Lieferunterbrechungen weitestgehend abzumildern.



### Informationstechnische Risiken und Chancen<sup>1</sup>

Die konsequent verfolgte Digitalisierungsstrategie eröffnet der Mercedes-Benz Group neue Chancen, den Kundennutzen und die Werte des Unternehmens zu steigern. Gleichwohl birgt die hohe Durchdringung aller Geschäftsbereiche mit Informationstechnik (IT) auch Risiken für die Geschäfts- und Produktionsprozesse sowie deren Dienstleistungen und Produkte. Auch umfassende Änderungen in der bestehenden Systemlandschaft, zum Beispiel die Konzentration auf strategische Partnerschaften zur Transformation der IT-Infrastruktur, können zu Risiken führen.

Aus der stetig wachsenden Bedrohung durch Cyberkriminalität und der Verbreitung aggressiver Schadcodes ergeben sich Risiken, die sich auf die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen und IT-gestützten Betriebsmitteln auswirken können. Trotz umfangreicher Vorkehrungen kann dies im ungünstigsten Fall zu einer zeitweiligen Unterbrechung IT-gestützter Geschäftsprozesse mit hohen negativen Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis führen. Zudem kann der Verlust oder der Missbrauch sensibler Daten einen Reputationsverlust zur Folge haben. Insbesondere strenge regulatorische Anforderungen wie beispielsweise die EU-Datenschutz-Grundverordnung und daran anknüpfende Rechtsakte können unter anderem Ansprüche Dritter begründen und aufwendige regulatorische Auflagen sowie ergebniswirksame Strafen nach sich ziehen.

Die Mercedes-Benz Group hat aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten vielfältige präventive und korrektive Maßnahmen umgesetzt, um damit verbundene Risiken zu minimieren. Zum Beispiel vermindert der Konzern das Risiko potenzieller Störungen der betrieblichen Abläufe in Rechenzentren durch gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Datensicherung und hochverfügbar ausgelegte IT-Systeme. Notfallpläne werden fortlaufend aktualisiert, ebenso werden Mitarbeitende geschult und regelmäßig sensibilisiert. Das interne Rahmenwerk zur IT-Sicherheit orientiert sich an internationalen Standards. Neue regulatorische Anforderungen zur Cybersicherheit und zu Cybersecurity-Management-Systemen werden bei der Weiterentwicklung der internen Prozesse und Vorgaben berücksichtigt. 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.

Durch die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der Fahrzeuge besteht zudem das Risiko, dass mögliche Schwachstellen in der Fahrzeugsoftware oder im Backend ausgenutzt werden könnten. Dies kann in der Folge zu einer Beschädigung oder Veränderung von Fahrzeugfunktionalitäten und -daten führen. Um diesem Risiko zu begegnen, überwacht die Mercedes-Benz

Group die Bedrohungslandschaft permanent, identifiziert mögliche Schwachstellen und stellt Over-the-Air-Sicherheitsupdates zur Verfügung.

### Personalrisiken und -chancen

Die demografische Entwicklung und digitale Transformation erfordern, dass sich das Unternehmen immer weiter auf Veränderungen einstellt. Mit Blick auf technische Entwicklungen ergreift die Mercedes-Benz Group entsprechende Maßnahmen, um beispielsweise einen qualifizierten Fach- und Führungskräftenachwuchs sicherzustellen. Gleichzeitig bringt die tiefgreifende Transformation hin zur Elektromobilität strukturelle Herausforderungen für die Personalplanung mit sich. Die veränderten Anforderungen an Produktionsprozesse können zu einem Ungleichgewicht zwischen vorhandenen Kapazitäten und künftigem Bedarf führen. Um diesem Risiko zu begegnen, setzt das Unternehmen auf vorausschauende Personalplanung und sozialverträgliche Maßnahmen. Zur Vorbereitung der Beschäftigten auf neue Aufgabenfelder liegt ein Schwerpunkt auf Qualifizierungsprogrammen mit zielgerichteter Personalentwicklung und Weiterbildung der Belegschaft des Unternehmens. Die Beschäftigten profitieren dabei unter anderem von einer Vielzahl von Weiterbildungsangeboten und der Transparenz, die im Rahmen des Performance-Managements geschaffen wird. Um als Unternehmen erfolgreich zu sein, werden zudem die Art der Zusammenarbeit und die Führungskultur stetig weiterentwickelt.

<sup>1</sup> Dieser Abschnitt enthält Informationen im Zusammenhang mit dem Risiko möglicher Cyberattacken, die sich durch die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der Fahrzeuge ergeben, die Angabepflichten im Zusammenhang mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erfüllen (vgl. Kapitel »Soziale Informationen« unter »[Verbraucher und Endnutzer](#)«).



## Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen

Die Zusammenarbeit mit Partnern in Beteiligungen und Kooperationen ist für die Mercedes-Benz Group unter anderem bei der Transformation hin zur Elektromobilität, der hierfür notwendigen Ladeinfrastruktur und der umfassenden Digitalisierung von zentraler Bedeutung. Besonders bei neuen Technologien dienen Beteiligungen und Kooperationen 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.

Durch die Neubewertung einer Beteiligung können sich Risiken und Chancen bezogen auf den Beteiligungsbuchwert für das Segment, dem die Beteiligung zugeordnet wird, ergeben. Auch aus der laufenden Geschäftstätigkeit, insbesondere der Integration von Mitarbeitenden, Technologien und Produkten, können Risiken resultieren. Darüber hinaus können sich weitere finanzielle Verpflichtungen ergeben oder es kann ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf notwendig sein. Die Beteiligungen unterliegen einem Überwachungsprozess, um bei Bedarf zeitnah entscheiden zu können, ob Maßnahmen zur Unterstützung oder Sicherung der Profitabilität ergriffen werden sollen. Auch die Werthaltigkeit der Beteiligungen wird regelmäßig überwacht.

## Finanzwirtschaftliche Risiken/Chancen

### 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 bzw. eine -chance entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten (Transaktionsrisiko). Der Konzern sichert das regelmäßig aktualisierte Währungs-Exposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurserwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermingeschäften, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Im Fall von Übersicherungen durch Exposure-Veränderungen werden diese durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Nettovermögens sowie deren Erträgen und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern nicht absichert.

### Zinsänderungsrisiken und -chancen

Aus Zinsänderungen können Risiken und Chancen sowohl für das operative Geschäft als auch für Finanztransaktionen entstehen. Die Mercedes-Benz Group nutzt eine Vielzahl zinsensitiver Finanzinstrumente dazu, die Liquiditätsanforderungen des laufenden Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Mercedes-Benz Financial Services. 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.

### Kredit- und Länderrisiken

Das **Kreditrisiko** beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlusts, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.



Der Konzern unterliegt Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Fahrzeuggeschäft resultieren. Auf die Risiken aus der Leasing- und Absatzfinanzierung wird im Abschnitt »Allgemeine Marktrisiken und -chancen« eingegangen.

Darüber hinaus ergeben sich Kreditrisiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns. Sollte es zu Zahlungsausfällen kommen, würde das die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns belasten. 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.

Das **Länderrisiko** beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlusts, der aus Veränderungen politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, zum Beispiel aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot. Die Mercedes-Benz Group unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Tochterunternehmen oder Kunden, Kapitalanlagen in Tochterunternehmen oder Beteiligungen 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 Financial Services 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.

### **Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen**

Die Gesellschaften der Mercedes-Benz Group gewähren leistungsorientierte Pensionszusagen im Rahmen von Versorgungsplänen, die zum Großteil durch Planvermögen gedeckt sind, sowie in einem geringen Umfang Zusagen zu Gesundheitsfürsorgeleistungen. Der Saldo aus den Pensionsverpflichtungen und den Planvermögen ergibt den bilanzierten Wert beziehungsweise den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie der Ermittlung des Nettopensionsaufwands liegen Annahmen zugrunde. Selbst geringe Änderungen dieser Annahmen, insbesondere eine Änderung der Diskontierungszinssätze oder geänderte Inflationsannahmen, beeinflussen den Finanzierungsstatus und das Konzerneigenkapital des aktuellen Jahres negativ oder positiv und führen zu einer Änderung des periodenbezogenen Nettopensionsaufwands im folgenden Jahr. Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich von der Situation an den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige beziehungsweise günstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, vermindern beziehungsweise erhöhen den Wert der Planvermögen. Das Risikomanagement für die Planvermögen erfolgt über eine breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl unterschiedlicher Vermögensverwalter 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.

## **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 verschiedener Jurisdiktionen regeln unter anderem 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. Reguliert sind beispielsweise auch die Fahrzeugsicherheit, einschließlich des Insassenschutzes, der Export von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen, die Lieferketten, der Umgang mit personenbezogenen Daten, der Schutz von Menschenrechten sowie Finanzdienstleistungen. Des Weiteren regeln Gesetze, insbesondere solche in der Europäischen Union, die Kommunikation zu nachhaltigkeitsbezogenen Themen (Umwelt-, Sozial-



und Governance-Themen), wobei die Regulierung in diesem Bereich weiter komplex bleibt. Die Einführung bestimmter neuer Regularien kann mit Auslegungssicherheiten verbunden sein. Die fortschreitende Regulierung kann sich zudem, auch beeinflusst durch globale Entwicklungen, je nach Region unterschiedlich und sogar gegenläufig entwickeln und in der Folge zu negativen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage führen. Auch das Risiko der Nichteinhaltung von Regulierungen kann hierdurch steigen, insbesondere soweit Regularien in unterschiedlichen Regionen zueinander im Widerspruch stehen. Werden einschlägige Vorschriften nicht eingehalten, kann dies zu erheblichen Strafen, Schadensersatzansprüchen, Reputationsrisiken und/oder zum Ausschluss von Ausschreibungen führen. Im Fall der Nichteinhaltung fahrzeugbezogener Regularien kann dies sogar zur Konsequenz haben, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht zugelassen werden. Die Aufwände für die Einhaltung dieser Vorschriften sind erheblich, und die Mercedes-Benz Group erwartet in diesem Zusammenhang weiterhin ein hohes Kostenniveau.

### **Risiken aus rechtlichen 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 können zum Beispiel die vorgenannten Regulierungsfelder, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, den gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen) sowie Gewährleistungsansprüche betreffen oder kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) und Investorenklagen umfassen. In produktbezogenen Verfahren geht es unter anderem um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel der Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen, Bußgelder, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben und/oder zum Ausschluss von Ausschreibungen führen. Die nachfolgend beschriebenen Risiken aus rechtlichen Verfahren stellen die derzeit für die Mercedes-Benz Group als wesentlich erachteten Risiken dar und sind keine abschließende Auflistung aller rechtlichen Risiken.

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben 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. Die Mercedes-Benz Group AG hält die Klagen und außergerichtlichen Forderungen für unbegründet und verteidigt sich gegen diese. Seit dem Jahr 2021 ist am Oberlandesgericht Stuttgart in diesem Zusammenhang ein Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) anhängig. Diverse Anleger haben von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Ansprüche in einem insgesamt erheblichen Umfang zum Zweck der Verjährungshemmung zum Musterverfahren anzumelden. Die Mercedes-Benz Group AG ist der Auffassung, dass sie ihren kapitalmarktrechtlichen Publizitätspflichten ordnungsgemäß nachgekommen ist, und verteidigt sich auch in dem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger.

Des Weiteren hat in Deutschland eine Vielzahl von Kunden von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie behaupten, dass die Fahrzeuge mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissionswerte aufweisen würden. Sie berufen sich dabei insbesondere auf Rückrufanordnungen des Kraftfahrt-



Bundesamts (KBA), die das KBA auf seine Auffassung gestützt hatte, die Mercedes-Benz Group habe unzulässige Abschalteinrichtungen verwendet. Die Anzahl der anhängigen Klagen ist rückläufig, wobei ein zukünftiger Anstieg nicht ausgeschlossen werden kann. Im Anschluss an eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) aus dem ersten Quartal 2023 entschied der Bundesgerichtshof im zweiten Quartal 2023, dass Fahrzeugkäufer einen Schadensersatzanspruch gegen den Hersteller geltend machen können, wenn dieser vorsätzlich oder fahrlässig eine unzulässige Abschalteinrichtung verwendet hat. Beim EuGH sind verschiedene Vorlageverfahren zu Rechtsfragen im Zusammenhang mit Diesellabgasemissionen anhängig. Der zuständige Generalanwalt des EuGH hat in einem Schlussantrag zu einem zwischenzeitlich gestrichenen Vorlageverfahren eine sehr weite Auslegung der Emissionsregelungen vorgenommen. Falls der EuGH diese Positionierung in weiteren Verfahren übernehmen sollte, sind neue behördliche Anordnungen von Abhilfemaßnahmen und neue Klagen von Fahrzeugbesitzern nicht auszuschließen. Dies könnte negative Auswirkungen auch auf die Mercedes-Benz Group haben. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. reichte im Jahr 2021 eine Musterfeststellungsklage mit ähnlichem Vorwurf wie in den vorgenannten Klagen einzelner Kunden beim Oberlandesgericht Stuttgart gegen die Mercedes-Benz Group AG ein. Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bestimmte Voraussetzungen vermeintlicher Ansprüche von Verbrauchern feststellen zu lassen. Im März 2024 gab das Oberlandesgericht Stuttgart der Musterfeststellungsklage überwiegend statt. Die Mercedes-Benz Group AG

und, bezüglich der abgewiesenen Klageumfänge, auch der Kläger haben gegen die Entscheidung Revision beim Bundesgerichtshof eingelegt.

Im Vereinigten Königreich (in England, Wales und in Schottland) wurden darüber hinaus Verbrauchersammelklagen gegen die Mercedes-Benz Group mit ähnlichem Vorwurf wie in den vorgenannten Klagen von Kunden in Deutschland erhoben. Die Kläger behaupten hier zudem, die Mercedes-Benz Group habe Verbraucher im Zusammenhang mit werblichen Aussagen für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge getäuscht. Die Verfahren in England und Wales setzen sich aus mehreren Einzelklagen, die in einer Sammelklage konsolidiert wurden, zusammen. Die Kläger dieser Sammelklage erheben darüber hinaus unter anderem den Vorwurf wettbewerbswidrigen Verhaltens in Bezug auf Technologien zur Behandlung von Diesellabgasemissionen. Mit ähnlichen Vorwürfen wie im Vereinigten Königreich wurden Verbrauchersammelklagen seit 2019 in Israel, in den Niederlanden, in Portugal und Australien gegen die Mercedes-Benz Group AG und weitere Konzerngesellschaften eingereicht. Das Verfahren in Israel wurde im März 2025 mit einem gerichtlich bestätigten Vergleich, in dem die Mercedes-Benz Group die Fortführung der Umsetzung der Diesel-Feldmaßnahmen zusagt, abgeschlossen. Aufgrund dieser Entwicklung in Israel und da die Verbrauchersammelklagen in Portugal und Australien auf Basis der aktuellen Einschätzung der Mercedes-Benz Group kein wesentliches Risiko für sie darstellen, wird die Mercedes-Benz Group künftig nicht mehr über diese Verfahren berichten.

Wie bereits berichtet, hatten in der Vergangenheit US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach lokalem Umwelt- und Verbraucherschutzrecht im Zusammenhang mit Diesellabgasemissionen von Mercedes-Benz Fahrzeugen eingeleitet sowie Auskunft- und Informationersuchen erlassen. Im dritten Quartal 2025 hat die Mercedes-Benz Group mit diesen Behörden einen Vergleich dem Grunde nach über die Beilegung von Ansprüchen nach lokalem Umwelt- und Verbraucherschutzrecht erzielt. Im Rahmen dieses Vergleichs bestreitet die Mercedes-Benz Group die im Verfahren erhobenen Vorwürfe und räumt keine Haftung ein, erklärt sich aber bereit, Vergleichszahlungen zu leisten. Der Vergleich steht noch unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung der zuständigen Landesbehörden und Gerichte und bedarf noch der Überführung in verbindliche, gerichtliche Vergleichsentscheidungen. Die Mercedes-Benz Group erwartet Gesamtkosten für die Vergleiche in Höhe eines niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Betrags und hat entsprechende Rückstellungen gebildet.

Die in der Vergangenheit bereits berichteten Aktivitäten verschiedener weiterer Behörden weltweit (z. B. des Kraftfahrt-Bundesamts in Deutschland, der südkoreanischen Aufsichtsbehörden, der kanadischen Umweltbehörde und der brasilianischen Kartellbehörde) im Zusammenhang mit Diesellabgasemissionen von Mercedes-Benz Fahrzeugen dauern teilweise fort. Aus diesen Aktivitäten ergab sich in der Vergangenheit das Risiko, dass Behörden neue Verdachtsmomente äußern, Untersuchungen einleiten oder Feststellungen treffen und Kläger oder weitere

Behörden diese Verdachtsmomente oder Feststellungen übernehmen. Diese Risiken haben sich nach Einschätzung der Mercedes-Benz Group inzwischen reduziert und stellen derzeit weder für sich genommen noch in ihrer Gesamtheit ein wesentliches Risiko für die Mercedes-Benz Group dar. Die Mercedes-Benz Group kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den betreffenden Behörden, wird jedoch künftig nicht mehr über diese behördlichen Verfahren und Aktivitäten berichten.

Gleichwohl kann es aufgrund negativer Feststellungen oder Behauptungen in gerichtlichen Verfahren dazu kommen, dass eine oder mehrere Behörden weltweit weitere Verfahren gegen die Mercedes-Benz Group einleiten oder einleiten müssen oder Maßnahmen treffen oder treffen müssen. Es ist daher nicht auszuschließen, dass die Mercedes-Benz Group erheblichen weiteren Geldbußen und sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen sowie Klagen ausgesetzt wird. Des Weiteren können solche gerichtlichen, nachteiligen Feststellungen von Behörden, anderen Gerichten sowie Klägern übernommen werden und negative klägerische Behauptungen Eingang in Gerichtsentscheidungen finden. Der Eintritt solcher Umstände kann daher die Fähigkeit der Mercedes-Benz Group, sich in rechtlichen Verfahren zu verteidigen, beeinträchtigen. Ferner kann auch die Art einer Verfahrensbeendigung einen Einfluss auf die Verteidigungsfähigkeit der Mercedes-Benz Group haben. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für die Mercedes-Benz Group einen erheblichen Schaden zur Folge haben.

Im Jahr 2021 haben einzelne Personen aus dem Umfeld des Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH) beim Landgericht Stuttgart eine Klage gegen die Mercedes-Benz AG erhoben. 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 erstinstanzliche Klageabweisung hat das Oberlandesgericht Stuttgart 2023 bestätigt und die Berufung der Kläger als offensichtlich unbegründet zurückgewiesen. Der Bundesgerichtshof hat die von den Klägern eingelegte Revision zugelassen. Die Mercedes-Benz AG wird sich weiterhin gegen die Vorwürfe der Kläger verteidigen.

Die Mercedes-Benz Group AG und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften halten die in diesem Abschnitt beschriebenen, anhängigen Klagen für unbegründet und verteidigen sich weiter gegen diese.

Soweit Gerichtsverfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group ausgehen, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Gerichtsverfahren können auch negative Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

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 Auf-

wendungen entstehen. Dies trifft auch auf rechtliche Verfahren zu, für die aus Sicht des Konzerns keine Rückstellungen zu bilden waren.

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

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

Weitere Informationen sind im Konzernabschluss im Kapitel »Konzernanhang« unter der Anmerkung [»Rechtliche Verfahren«](#) zu finden.





## Steuerliche Risiken und Chancen

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen operieren weltweit in vielen Ländern und unterliegen daher zahlreichen unterschiedlichen Rechtsvorschriften und Steuerprüfungen. Die steuerlichen Risiken und Chancen können sich dabei auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns auswirken. In geringem Umfang liegen zusätzlich steuerliche Risiken für das operative Ergebnis vor.

Etwaige Änderungen der Rechtsvorschriften sowie der Rechtsprechung und unterschiedliche Rechtsauslegungen durch die Finanzverwaltungen – insbesondere auch im Bereich grenzüberschreitender Transaktionen – können mit erheblicher Unsicherheit behaftet sein. Daher ist es möglich, dass sich gebildete Rückstellungen als nicht ausreichend erweisen und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben können.

Aufgrund rückwirkender gesetzlicher Änderungen, künftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassung der Finanzverwaltung ist es auch möglich, dass sich positive Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben können.

Etwaige Änderungen oder Aufgriffe durch die Finanzbehörden werden durch die Steuerabteilung kontinuierlich überwacht, und bei Bedarf werden Maßnahmen ergriffen. Die Überwachung, Steuerung und Vermeidung steuerlicher Risiken werden durch ein

Tax-Compliance-Management-System (Tax-CMS) unterstützt.

Darüber hinaus besteht bei fehlendem oder zu geringem künftigen steuerlichem Einkommen ein bilanzielles Risiko, dass der Steuervorteil aus Verlustvorträgen und steuerlich abzugsfähigen temporären Differenzen nicht oder nicht mehr in vollem Umfang angesetzt werden darf und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können. Umgekehrt besteht eine bilanzielle Chance, dass derzeit nicht im vollen Umfang angesetzte Steuervorteile in künftigen Jahren doch genutzt beziehungsweise angesetzt werden dürfen und sich insofern auch positive Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können.

## Gesamtbetrachtung der Risiko- und Chancensituation

Das Gesamtbild der Risiko- und Chancensituation des Konzerns setzt sich aus den dargestellten Einzelrisiken und -chancen aller Risiko- und Chancenkategorien zusammen.

Im Rahmen des Programms »Next Level Performance« (NLP) setzt sich die Mercedes-Benz Group anspruchsvolle Ziele, um den vielfältigen Herausforderungen in der Automobilindustrie zu begegnen.

Wenn die beschlossenen Programmmaßnahmen in den Geschäftsfeldern nicht im geplanten Zeithorizont oder nicht im vollen Umfang wirken, könnte dies negative Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben. Die beschriebenen Effekte können sich in allen Unternehmensbereichen widerspiegeln und sind in den entsprechenden Risikokategorien enthalten.

Neben den beschriebenen Risiken kann es unvorhersehbare Ereignisse geben, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und die nichtfinanziellen Kennzahlen der Mercedes-Benz Group, die Reputation des Konzerns sowie auf die Gesellschaft und Umwelt auswirken können.

Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, waren weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses erkennbar.

# Mercedes-Benz Group AG (Kurzfassung nach HGB)

Ergänzend zur Berichterstattung über die Mercedes-Benz Group wird im Folgenden der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG im Jahr 2025 erläutert.

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

Der von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG für das Geschäftsjahr 2025 ist auf der Homepage der Mercedes-Benz Group unter [group.mercedes-benz.com/investoren/berichte-news/geschaeftsberichte/2025](https://group.mercedes-benz.com/investoren/berichte-news/geschaeftsberichte/2025) verfügbar und wird im Unternehmensregister veröffentlicht.

Für die Mercedes-Benz Group AG stellt der Jahresüberschuss den bedeutsamsten Leistungsindikator dar.

## Ertragslage

Der **Jahresüberschuss** liegt mit 1,5 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahresergebnis von 8,6 Mrd. €. Im Prognosebericht des Vorjahres wurde ein Jahresüberschuss leicht unter dem Vorjahr erwartet. Hauptursache war ein deutlich unter den Erwartungen liegendes Finanzergebnis, das insbesondere auf eine rückläufige Absatzentwicklung, erhöhte Zollaufwendungen sowie zusätzliche Aufwendungen im Zusammenhang mit Optimierungsprogrammen bei den Tochterunternehmen zurückzuführen ist.

Die Mercedes-Benz Group AG erzielte **Umsatzerlöse** im Wesentlichen aus der Erbringung von Dienstleistungen für Konzernunternehmen.

Die **Umsatzkosten** umfassten insbesondere Aufwendungen, die für die Erbringung von Dienstleistungen für Konzernunternehmen angefallen sind.

Die **Verwaltungskosten** stiegen vor allem infolge von Abfindungen im Zusammenhang mit Optimierungsprogrammen um rund 0,2 Mrd. €.

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

|                                                                             | 2025         | 2024   |
|-----------------------------------------------------------------------------|--------------|--------|
| in Millionen €                                                              |              |        |
| Umsatzerlöse                                                                | 1.325        | 1.395  |
| Umsatzkosten                                                                | -1.310       | -1.382 |
| Allgemeine Verwaltungskosten                                                | -770         | -644   |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis                                            | 25           | 68     |
| <b>Operatives Ergebnis</b>                                                  | <b>-730</b>  | -563   |
| Finanzergebnis                                                              | 2.000        | 10.584 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag                                        | 264          | -1.449 |
| <b>Jahresüberschuss</b>                                                     | <b>1.534</b> | 8.572  |
| Entnahme aus den Gewinnrücklagen (2024: Einstellung in die Gewinnrücklagen) | 1.817        | -4.286 |
| Aufwand aus dem Wegfall des rechnerischen Werts eigener Anteile             | -            | -83    |
| Aufwand aus Erwerb und Wegfall eigener Anteile                              | -            | -4.916 |
| Ertrag aus der Auflösung anderer Gewinnrücklagen                            | -            | 4.999  |
| <b>Bilanzgewinn</b>                                                         | <b>3.351</b> | 4.286  |

Das **Finanzergebnis** reduzierte sich um 8,6 Mrd. € auf 2,0 Mrd. €. Der Rückgang des Finanzergebnisses gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf ein geringeres Beteiligungsergebnis zurückzuführen. Ursächlich hierfür sind insbesondere geringere Ergebnisabführungen der Tochterunternehmen und geringere Dividenden von Tochterunternehmen und Beteiligungen.



Der Ertrag aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** beträgt 0,3 (2024: Aufwand von 1,4) Mrd. €. Im Unterschied zum Vorjahr ist für das Jahr 2025 innerhalb des Organkreises ein steuerlicher Verlust entstanden. Der ausgewiesene Ertrag resultiert im Wesentlichen aus periodenfremden Steuererträgen.

### Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** liegt mit 66,6 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres von 76,1 Mrd. €.

Die **Forderungen, Wertpapiere und sonstigen Vermögensgegenstände** sanken im Vergleich zum 31. Dezember 2024 um 9,8 Mrd. € auf 19,9 Mrd. €. Ursächlich hierfür ist der Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen von 10,2 Mrd. €, bedingt durch geringere Forderungen aus Ergebnisabführungsverträgen.

#### Verkürzte Bilanz der Mercedes-Benz Group AG

|                                                            | 31. Dezember  |        |
|------------------------------------------------------------|---------------|--------|
|                                                            | 2025          | 2024   |
| in Millionen €                                             |               |        |
| <b>Aktiva</b>                                              |               |        |
| <b>Anlagevermögen</b>                                      | <b>39.516</b> | 39.637 |
| Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände | <b>19.890</b> | 29.719 |
| Zahlungsmittel                                             | <b>6.974</b>  | 6.552  |
| <b>Umlaufvermögen</b>                                      | <b>26.864</b> | 36.271 |
| <b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>                          | <b>179</b>    | 189    |
| <b>Summe Aktiva</b>                                        | <b>66.559</b> | 76.097 |
| <b>Passiva</b>                                             |               |        |
| Gezeichnetes Kapital                                       | <b>3.070</b>  | 3.070  |
| Rechnerischer Wert eigener Anteile                         | <b>-18</b>    | -      |
| Kapitalrücklage                                            | <b>11.480</b> | 11.480 |
| Gewinnrücklagen                                            | <b>18.974</b> | 20.956 |
| Bilanzgewinn                                               | <b>3.351</b>  | 4.286  |
| <b>Eigenkapital</b>                                        | <b>36.857</b> | 39.792 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen  | <b>224</b>    | 256    |
| Übrige Rückstellungen                                      | <b>1.630</b>  | 1.833  |
| <b>Rückstellungen</b>                                      | <b>1.854</b>  | 2.089  |
| Anleihen und Schuldverschreibungen                         | <b>11.089</b> | 11.041 |
| Übrige Verbindlichkeiten                                   | <b>16.759</b> | 23.175 |
| <b>Verbindlichkeiten</b>                                   | <b>27.848</b> | 34.216 |
| <b>Summe Passiva</b>                                       | <b>66.559</b> | 76.097 |

Das **Eigenkapital** nahm im Berichtsjahr um 2,9 Mrd. € auf 36,9 Mrd. € ab. Der Rückgang des Eigenkapitals resultiert aus der Dividendenzahlung von 4,1 Mrd. € an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG und aus dem im Rahmen des am 3. November 2025 begonnenen Aktienrückkaufprogramms erfolgten Erwerb eigener Aktien zum Gesamtkaufpreis von 0,3 Mrd. €. Zum 31. Dezember 2025 befinden sich 6 Mio. eigene Aktien im Bestand der Mercedes-Benz Group AG. Die Angaben nach § 160 Abs. 1 Nr. 2 AktG sind im Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG entsprechend den gesetzlichen Vorgaben enthalten. Gegenläufig wirkte der Jahresüberschuss des Geschäftsjahres von 1,5 Mrd. €. Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 55,4 (2024: 52,3) %.

Die **Rückstellungen** sanken um 0,2 Mrd. € auf 1,9 Mrd. €. Der Rückgang ergibt sich im Wesentlichen aus geringeren Steuerrückstellungen.

Die **übrigen Verbindlichkeiten** sanken um 6,4 Mrd. € auf 16,8 Mrd. €. Die Veränderung ist überwiegend auf den Rückgang der Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen von 6,6 Mrd. €, bedingt durch geringere konzerninterne Finanzverbindlichkeiten, zurückzuführen.



## Finanzlage

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

Die **Zahlungsmittel** haben sich gegenüber dem Vorjahr um 0,4 Mrd. € erhöht und waren durch folgende Entwicklungen beeinflusst:

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** wies im Berichtsjahr einen Mittelzufluss von 1,7 (2024: 0,0) Mrd. € auf. Der Mittelzufluss resultiert insbesondere aus Dividenden der Tochterunternehmen und Beteiligungen. Im Vorjahr wurden die Mittelzuflüsse aus Dividenden durch die Mittelabflüsse aus Steuerzahlungen ausgeglichen.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Jahr 2025 ein Mittelabfluss von 0,5 (2024: 0,4) Mrd. €. Geringeren Mittelzuflüssen aus Kapitalrückzahlungen von Tochterunternehmen und Beteiligungen stehen geringere Mittelabflüsse aus im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren gegenüber.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** wies im Berichtszeitraum einen Mittelabfluss von 0,8 (2024: Mittelzufluss von 0,4) Mrd. € auf. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultiert aus gesunkenen Rückflüssen von Tochterunternehmen im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements. Gegenläufig sind die Mittelabflüsse aus Aktienrückkäufen, aus der Tilgung externer Finanzierungsverbindlichkeiten und aus der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG im Jahresvergleich gesunken.

## Prognosebericht

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

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

Für das Geschäftsjahr 2026 rechnet die Mercedes-Benz Group AG mit einem Jahresüberschuss, der deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird.

## Risiken und Chancen

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

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

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



# Nachhaltigkeitsbericht

## Allgemeine Informationen

### Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Der Nachhaltigkeitsbericht umfasst die Nachhaltigkeitsberichterstattung für die Mercedes-Benz Group und die Mercedes-Benz Group AG. Für die Mercedes-Benz Group AG wird er nach den Vorschriften der §§ 289b bis 289e HGB für die Nichtfinanzielle Erklärung erstellt. Für die Mercedes-Benz Group wird er auf konsolidierter Basis aufgestellt und erfüllt die Anforderungen an die nichtfinanziellen Berichtspflichten nach §§ 315b bis 315c HGB (Nichtfinanzielle Konzernklärung). Die Inhalte sind im Kapitel [»Zusammengefasste Nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group und der Mercedes-Benz Group AG«](#) dargestellt. Gleichzeitig erfüllt die Berichterstattung die Anforderungen an die Nachhaltigkeitserklärung nach der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und den European Sustainability Reporting Standards (ESRS). Die Mercedes-Benz Group nutzt im Berichtsjahr die Erleichterungen des »Quick Fix«, die durch den dele-

gierten Rechtsakt zur Änderung von Anhang C des ESRS1 geschaffen wurden. Entsprechend erfolgt eine reduzierte Berichterstattung zu den Kapiteln »Biologische Vielfalt und Ökosysteme«, »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette«, »Betroffene Gemeinschaften« sowie »Verbraucher und Endnutzer«.

Der Nachhaltigkeitsbericht wurde auf Grundlage des Konsolidierungskreises des Konzernabschlusses der Mercedes-Benz Group erstellt. Weitere Informationen finden sich in [»Anmerkung 3«](#) des Konzernanhangs im Kapitel »Konzernabschluss«. Über den Konsolidierungskreis hinaus hat die Mercedes-Benz Group keinen Anwendungsfall der operativen Kontrolle im Sinne der ESRS identifiziert.

Die Angaben gemäß Artikel 8 der Verordnung 2020/852 (Taxonomie-Verordnung) für die Mercedes-Benz Group sind in den [»Umweltinformationen«](#) enthalten. Der Konzern nutzt die im Juli 2025 veröffentlichte neue EU-Regelung (Delegierte Verordnung (EU) 2026/73) bereits für das Berichtsjahr 2025.

Die Nachhaltigkeitsberichterstattung erfolgt auf Basis der EU-Rechtsgrundlagen. Dies berührt oder ersetzt nicht das lokal geltende Recht von Tochtergesellschaften außerhalb der Europäischen Union. Die ESRS, die Taxonomie-Verordnung sowie die hierzu erlassenen

delegierten Rechtsakte und die jeweils ergänzenden Interpretationsdokumente der EU-Kommission enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen. Aufgrund des Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheit behaftet.

Der Nachhaltigkeitsbericht der Mercedes-Benz Group umfasst die gesamte Wertschöpfungskette. Die Wertschöpfungskette ist in der Berichterstattung in drei Stufen zusammengefasst: vorgelagerte Wertschöpfungskette, eigene Geschäftstätigkeit und nachgelagerte Wertschöpfungskette. Die Wertschöpfungskette ist im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« unter [»Überblick über den Konzern«](#) beschrieben. Die Berichterstattung zu Konzepten, Maßnahmen und Zielen sowie Kennzahlen im Hinblick auf die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette beschränkt sich auf relevante verfügbare Informationen wie Daten, die der Mercedes-Benz Group vorliegen, und öffentlich zugängliche Informationen. Der Konzern überprüft jährlich, welche Informationen von Relevanz zur vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette für die Berichterstattung verfügbar sind.

Die Mercedes-Benz Group bindet ihre Stakeholder bei der Ermittlung der wesentlichen nachhaltigkeits-

bezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen der Geschäftstätigkeit entlang ihrer Wertschöpfungskette ein. Neben weiteren Verfahren berücksichtigt sie somit die Interessen ihrer Stakeholder bei der Festlegung der strategischen Schwerpunkte der Nachhaltigkeit. Weitere Informationen sind im Kapitel »Strategie« unter [»Interessen und Standpunkte der Stakeholder«](#) dargelegt.

Die Mercedes-Benz Group setzt die dargestellten Konzepte und Maßnahmen grundsätzlich stetig konzernweit um, es sei denn ein abweichender Geltungsbereich wird gesondert eingeordnet. Maßnahmen, die zeitpunktbezogen oder zukünftig umgesetzt werden, sind entsprechend erläutert. Der Konzern verfolgt kontinuierlich die Wirksamkeit der Maßnahmen und Konzepte anhand der berichteten Ziele und der Entwicklung der relevanten Kennzahlen bei der Zielerreichung. Die entsprechenden Kennzahlen werden anhand intern festgelegter Prozesse validiert und ausschließlich vom bestellten Wirtschaftsprüfer geprüft. Änderungen oder Anpassungen bei der Erstellung von Kennzahlen gegenüber einem früheren Berichtszeitraum sind an den relevanten Stellen im Bericht erläutert. Sofern keine quantitativen Ziele benannt sind, erfolgt die Nachverfolgung der Wirksamkeit anhand intern festgelegter Indikatoren, Prozesse und Auswertungen.

Die Aggregatwerke sind organisatorisch dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Dementsprechend sind produktionsbezogene Ziele und die dazugehörigen Kennzahlen diesem Geschäftsfeld zugewiesen.

Die Mercedes-Benz Group hat sich dort quantitative Ziele zur Fortschrittsmessung gesetzt, wo konkrete und verifizierbare Messgrößen ermittelt werden können. Die Ziele werden jährlich überprüft und bei Bedarf angepasst. Unternehmensspezifisch definierte Ziele orientieren sich u. a. an der strategischen Ausrichtung des Konzerns, dem Feedback von Stakeholdern und Wettbewerbsanalysen. Sie werden in den verantwortlichen Gremien erörtert und verifiziert. Sofern Ziele auf wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhen, ist dies an den entsprechenden Stellen im Bericht dargelegt. Sind keine gesonderten Angaben ausgewiesen, ist das Berichtsjahr 2024 die Basis für die Fortschrittsberichterstattung zu Zielen.

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG ist das verantwortliche Leitungsorgan u. a. im Hinblick auf Strategien, Konzepte, Maßnahmen und Ziele sowie zur Bereitstellung der entsprechenden Ressourcen. Dessen Zuständigkeit sowie die Zuständigkeiten des Aufsichtsrats sind in den Allgemeinen Informationen im Kapitel »Governance« unter [»Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Nachhaltigkeit«](#) dargestellt. Ergänzungen bzw. konkretere Einordnungen sind an den relevanten Stellen im Bericht erläutert.

### **Schätzungen zur vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette**

Die Treibhausgas(THG)-Emissionen Scope 3 wurden teilweise anhand indirekter Quellen oder Sektordurchschnittsdaten ermittelt. Die Grundlage für die Ermitt-

lung sowie der daraus resultierende Genauigkeitsgrad sind entsprechend ausgewiesen. Die Kennzahlen zur Angabepflicht ESRS E1-6 befinden sich im Kapitel »Klimawandel« unter [»Kennzahlen – Treibhausgas-emissionen«](#). Der Konzern arbeitet kontinuierlich an der Optimierung der Datenqualität seiner Scope-3-Emissionen. Unter anderem hat er sich der Initiative Catena-X angeschlossen, um die Datentransparenz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette zu erhöhen. Nähere Informationen sind im Kapitel Klimawandel im Abschnitt »Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette« unter [»Datentransparenz«](#) beschrieben.

### **Zeithorizonte**

Die Nachhaltigkeitsberichterstattung orientiert sich grundsätzlich an den gesetzlich definierten Zeithorizonten. Demnach wurde der kurzfristige Zeithorizont auf ein Jahr, der mittelfristige auf zwei bis fünf Jahre und der langfristige auf mehr als fünf Jahre festgelegt. Abweichungen ergeben sich hinsichtlich der Klimaszenarioanalyse. Diese leitet sich ab von internen und internationalen Zielen (z. B. Pariser Klimaschutzabkommen) sowie anerkannten Szenarien und evaluierten Auswirkungen des Klimawandels bis zum Jahr 2030 für mittelfristige Anpassungen sowie bis zum Jahr 2050 für langfristige Anpassungen.

### **Index der Angabepflichten**

Die abgedeckten Angabepflichten nach ESRS sind im Anhang [»Index der Angabepflichten«](#) abgebildet.



## Erklärung zur Sorgfaltspflicht

| Kernelemente der Sorgfaltspflicht                                                          | Absätze im Nachhaltigkeitsbericht                                                                                                                                                                                           | Angabepflichten                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell            | Allgemeine Informationen > Governance > Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Nachhaltigkeit                                                                                              | ESRS 2, GOV-2                                                                                                                                              |
|                                                                                            | Allgemeine Informationen > Governance > Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme                                                                                                                 | ESRS 2, GOV-3                                                                                                                                              |
|                                                                                            | Allgemeine Informationen > Strategie > Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen                                                                                                                                | ESRS 2, SBM-3                                                                                                                                              |
|                                                                                            | Umweltinformationen > Interaktion wesentlicher Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell                                                                                                  |                                                                                                                                                            |
|                                                                                            | Soziale Informationen > Interaktion wesentlicher Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell                                                                                                |                                                                                                                                                            |
|                                                                                            | Governance-Informationen > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell                                                                                                     |                                                                                                                                                            |
| b) Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht | Allgemeine Informationen > Governance > Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Nachhaltigkeit                                                                                              | ESRS 2, GOV-2                                                                                                                                              |
|                                                                                            | Allgemeine Informationen > Strategie > Interessen und Standpunkte der Stakeholder                                                                                                                                           | ESRS 2, SBM-2                                                                                                                                              |
|                                                                                            | Allgemeine Informationen > Strategie > Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse                                                                                                                                                 | ESRS 2, IRO-1                                                                                                                                              |
|                                                                                            | Umweltinformationen > Konzepte                                                                                                                                                                                              | ESRS 2, MDR-P, 2.17 (E4, S2, S3, S4); E1-2; E2-1; E3-1; E5-1; S1-1, S1-2, S1-3; G1-1                                                                       |
|                                                                                            | Soziale Informationen > Konzepte                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                            |
|                                                                                            | Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Einbeziehung der Beschäftigten                                                                                                                                                |                                                                                                                                                            |
|                                                                                            | Soziale Informationen > Eigene Beschäftigte > Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Beschäftigte Bedenken äußern können                                                                               |                                                                                                                                                            |
|                                                                                            | Governance-Informationen > Unternehmenskultur                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                            |
| c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen                                         | Allgemeine Informationen > Strategie > Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse                                                                                                                                                 | ESRS 2, IRO-1                                                                                                                                              |
|                                                                                            | Allgemeine Informationen > Strategie > Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen                                                                                                                                | ESRS 2, SBM-3 (E1; E2; E3; E5; S1; G1)                                                                                                                     |
|                                                                                            | Umweltinformationen > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell                                                                                                          |                                                                                                                                                            |
|                                                                                            | Soziale Informationen > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell                                                                                                        |                                                                                                                                                            |
| d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen                                            | Governance-Informationen > Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell                                                                                                     |                                                                                                                                                            |
|                                                                                            | Umweltinformationen > Maßnahmen                                                                                                                                                                                             | ESRS 2, MDR-A, 2.17 (E4, S2, S3, S4); E1-1, E1-3; E2-2; E3-2; E5-2; S1-4; G1-1, G1-3, G1-5                                                                 |
|                                                                                            | Umweltinformationen > Klimawandel > Übergangsplan für den Klimaschutz                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                            |
|                                                                                            | Soziale Informationen > Maßnahmen                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                            |
|                                                                                            | Governance-Informationen > Unternehmenskultur; Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien; Prävention von Korruption und Bestechung; Meldung von Rechts- und Regelverstößen; Politische Einflussnahme und Interessenvertretung |                                                                                                                                                            |
| e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation                      | Umweltinformationen > Kennzahlen                                                                                                                                                                                            | ESRS 2, MDR-M, 2.17 (E4, S2, S3, S4); E1-5, E1-6, E1-7, E1-8; E2-4, E2-5; E3-4; E5-4, E5-5; S1-6, S1-7, S1-8, S1-9, S1-10, S1-14, S1-16, S1-17; G1-4, G1-5 |
|                                                                                            | Soziale Informationen > Kennzahlen                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                            |
|                                                                                            | Governance-Informationen > Prävention von Korruption und Bestechung; Politische Einflussnahme und Interessenvertretung                                                                                                      |                                                                                                                                                            |
|                                                                                            | Umweltinformationen > Ziele                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                            |
|                                                                                            | Soziale Informationen > Ziele                                                                                                                                                                                               | ESRS 2, MDR-T, 2.17 (E4, S2, S3, S4); E1-4; E2-3; E3-3; E5-3; S1-5                                                                                         |



## Governance

### Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Der Mercedes-Benz Group AG ist durch das deutsche Aktiengesetz ein duales Führungssystem vorgegeben. Entsprechend ist zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan eine strikte personelle und funktionale Trennung vorgesehen (Two-Tier-Board). Der Vorstand leitet das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und berät.

### Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG besteht zum 31. Dezember 2025 aus acht Mitgliedern. Der Aufsichtsrat der Gesellschaft besteht nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz aus 20 Mitgliedern. Diese werden jeweils zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung und von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Unternehmens gewählt. Die zehn Arbeitnehmervertreter setzen sich zusammen aus sieben Arbeitnehmern des Unternehmens und drei Vertretern von Gewerkschaften. Diese Gewerkschaften sind in der Mercedes-Benz Group AG oder in einem anderen Unternehmen vertreten, dessen Arbeitnehmer an der Wahl der Aufsichtsratsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG teilnehmen.

### Unabhängigkeit des Aufsichtsrats

Nach der vom Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG vorgenommenen Unabhängigkeitsprüfung sind zum 31. Dezember 2025 wie im Vorjahr 100 % der Anteilseignervertreter unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex sowie der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in Verbindung mit den European Sustainability Reporting Standards (ESRS).

In Bezug auf die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat ist nach wie vor nicht hinreichend geklärt, ob nach CSRD und ESRS bereits die Eigenschaft als Arbeitnehmervertreter der Unabhängigkeit entgegensteht. Bis auf Weiteres werden deshalb die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat in diesem Kontext vorsorglich noch als nicht unabhängig betrachtet. Unter dieser Prämisse sind im Sinne von CSRD und ESRS wie im Vorjahr 50 % aller Aufsichtsratsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG unabhängig.

### Diversität in Vorstand und Aufsichtsrat

Die vom Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG beschlossenen gesamthaften Anforderungsprofile für Vorstand und Aufsichtsrat enthalten u. a. Diversitätsaspekte, z. B. in Bezug auf Geschlecht, Lebensalter, Internationalität sowie Ausbildungs- und Berufshintergrund. Weiterführende Informationen zu den gesamthaften Anforderungsprofilen mit Diversitätskonzepten und Kompetenzprofilen für den Berichtszeitraum 2025

sowie zu deren Anpassung mit Wirkung zum 1. Januar 2026 sind im Kapitel »[Erklärung zur Unternehmensführung](#)« zu finden.

| Geschlechter <sup>1</sup> und Altersverteilung |      |                   |
|------------------------------------------------|------|-------------------|
|                                                | 2025 | 2024              |
| Vorstand <sup>2</sup>                          |      |                   |
| Männer (in %)                                  | 87,5 | 62,5              |
| Frauen (in %)                                  | 12,5 | 37,5              |
| 62 Jahre oder jünger (in %) <sup>3</sup>       | 100  | 87,5              |
| 52 Jahre oder jünger (in %) <sup>3</sup>       | 37,5 | 37,5 <sup>4</sup> |
| Aufsichtsrat <sup>5</sup>                      |      |                   |
| Männer (in %)                                  | 55   | 60                |
| Frauen (in %)                                  | 45   | 40                |
| 72 Jahre oder jünger (in %) <sup>6</sup>       | 100  | 100               |
| 62 Jahre oder jünger (in %) <sup>6</sup>       | 75   | 80                |

1 In Erfüllung der für den Berichtszeitraum geltenden Kriterien des gesamthaften Anforderungsprofils zum Stichtag 31. Dezember 2025.  
2 Acht Mitglieder.  
3 Zum Zeitpunkt des Beginns ihrer aktuellen Amtszeit.  
4 Auf Grundlage der Regelaltersgrenze von 57 Jahre (gemäß Anforderungsprofil 2024).  
5 20 Mitglieder.  
6 Zum Zeitpunkt ihrer Wahl bzw. Wiederwahl für eine volle Amtszeit.

In Erfüllung der entsprechenden Kriterien des im Berichtszeitraum geltenden Anforderungsprofils für den Vorstand verfügt wie im Vorjahr die Mehrheit der Vorstandsmitglieder zum 31. Dezember 2025 über internationale Erfahrung. Der Vorstandsvorsitzende ist von internationaler Herkunft. Wie im Vorjahr weisen 37,5 % der Vorstandsmitglieder einen technischen Ausbildungs- oder Berufshintergrund auf.



Im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group ist – in Erfüllung der für das Berichtsjahr geltenden Kriterien des gesamthaften Anforderungsprofils – zum 31. Dezember 2025 ein breites Spektrum an Ausbildungs- und Berufshintergründen vertreten.

### **Erfahrung von Vorstand und Aufsichtsrat**

Alle Vorstandsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG sind mit dem Automobilsektor, den Produkten und den geografischen Standorten, die für das Unternehmen relevant sind, vertraut. Dies wird u. a. untermauert durch individuelle Kompetenzen und Erfahrungen aus langjähriger Tätigkeit für das Unternehmen, auch an ausländischen Standorten. Der Standort China ist durch ein eigenes, aus China heraus geführtes Vorstandsressort vertreten.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG sind in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem das Unternehmen tätig ist, vertraut. Kraft Gesetzes gehören dem Aufsichtsrat mindestens zwei Finanzexpertinnen und -experten an. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat mit dem im Berichtszeitraum geltenden Anforderungsprofil neben regionaler Kompetenz neun Fachkompetenzfelder definiert. Zu diesen Kompetenzfeldern zählt u. a. auch Nachhaltigkeit. Weiterführende Informationen sind im Kapitel »Erklärung zur Unternehmensführung« unter [»Qualifikationsmatrix der Aufsichtsratsmitglieder«](#) zu finden.

Die internationale Erfahrung der im Berichtszeitraum amtierenden Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat

erstreckt sich auf die für die Mercedes-Benz Group besonders relevanten Regionen Deutschland, Europa, Amerika sowie Asien-Pazifik (insbesondere China).

Neue Mitglieder des Aufsichtsrats haben in einem eigens dafür vorgesehenen Onboarding-Programm Gelegenheit, Mitglieder des Vorstands und fachverantwortliche Führungskräfte zu treffen. Dadurch können sie sich u. a. einen Überblick über die Produkte des Unternehmens verschaffen. Des Weiteren stehen ihnen u. a. einzelne Vorstandsmitglieder für einen direkten Austausch zu relevanten Nachhaltigkeitsthemen des Konzerns zur Verfügung. Die Produktstrategie und ihre Umsetzung, die Weiterentwicklung des Produktportfolios und einzelne große Produktprojekte sind wiederkehrende Themen in der laufenden Aufsichtsratsarbeit.

### **Fachkenntnisse zur Überwachung von Nachhaltigkeitsaspekten**

Ob und welches nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen bei den Mitgliedern im Vorstand und Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG vorhanden ist, stellen Vorstand und Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der im jeweiligen Mandat gewonnenen Erfahrungen, der Lebensläufe sowie durch Selbstauskünfte fest. Auch im Rahmen des gesamthaften Anforderungsprofils für den Aufsichtsrat sind Kenntnisse beziehungsweise Erfahrungen im Bereich Nachhaltigkeit berücksichtigt. Die Kriterien des Anforderungsprofils sollen bei den Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung einbezogen werden.

Für Vorstandsmitglieder werden – wie für alle anderen Führungskräfte auch – webbasierte Trainings bereitgestellt.

Als interne Sachverständige stehen dem Vorstand der Mercedes-Benz Group AG das Group Sustainability Committee (GSC) und das Sustainability Competence Office (SCO) zur Verfügung.

Im Übrigen haben der Vorstand wie auch der Aufsichtsrat die Möglichkeit, externe Expertinnen und Experten aus den Nachhaltigkeitsdimensionen Umwelt, Soziales und Governance zu Rate zu ziehen.

Ein Impulsgeber für die Nachhaltigkeitsarbeit des Konzerns ist zudem der Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit. Seine Mitglieder sind unabhängige Expertinnen und Experten aus den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie Menschenrechte und Ethik. Der Beirat begleitet die Mercedes-Benz Group konstruktiv-kritisch in Fragen der Integrität, Nachhaltigkeit und Unternehmensverantwortung. Er trifft sich unter der Leitung des zuständigen Vorstandsmitglieds für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit zu mehreren Sitzungen jährlich. Zudem findet ein Austausch mit Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Vorstands statt.

Die interne und gegebenenfalls externe Expertise zur Nachhaltigkeit ziehen Vorstand und Aufsichtsrat zu strategisch relevanten Nachhaltigkeitsthemen und den damit verbundenen Auswirkungen, Risiken und Chancen heran.

**Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Nachhaltigkeit**

Die Aufgabe des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG beinhaltet im Hinblick auf den Umfang der Geschäftstätigkeit und die Risikolage des Unternehmens, u. a. angemessene und wirksame interne Kontroll-, Risiko-, Compliance-Management- und interne Revisionssysteme und -prozesse einzurichten, fortlaufend zu überwachen und zu optimieren. Auch Themen mit Nachhaltigkeitsbezug sind in den entsprechenden Systemen und Prozessen berücksichtigt. ESG-Risiken und -Chancen sind integrale Bestandteile des Risikomanagementsystems der Mercedes-Benz Group.

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG hat die ressortübergreifende Steuerungs- und Koordinierungsfunktion für das Nachhaltigkeitsmanagement (Sustainability Coordinator) im Vorstandsressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit verankert. Die Verantwortung für das Management der ressortspezifischen Nachhaltigkeitsthemen verbleibt in den jeweiligen Vorstandsbereichen. Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands führt jedes Vorstandsmitglied sein Vorstandsressort in diesem Rahmen in eigener Verantwortung. Dazu gehört auch, die wesentlichen nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen im jeweiligen Ressort im Zuge der Wesentlichkeitsanalyse zu identifizieren, zu adressieren und nachzuverfolgen. Darüber hinaus sollen die verfügbaren Ressourcen allokiert und die entsprechenden finanziellen Mittel für die Nachhaltigkeitsaspekte im Rahmen des Mercedes-Benz Business Planning einge-

steuert werden. Vorhaben im Bereich Nachhaltigkeit von grundlegender oder wesentlicher Bedeutung, z. B. unter strategischen Nachhaltigkeitsgesichtspunkten, bedürfen der Zustimmung des Gesamtvorstands.

Die Überwachung und Beratung des Vorstands durch den Aufsichtsrat umfasst auch Nachhaltigkeitsthemen. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig über die Umsetzung der nachhaltigen Geschäftsstrategie.

Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats behandelt mindestens einmal jährlich die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des internen Revisionssystems und des Compliance Management Systems.

Das Group Risk Management Committee (GRMC) informiert den Vorstand, den Prüfungsausschuss und den Aufsichtsrat über wesentliche Risiken und Chancen sowie Maßnahmen, die sich für die Mercedes-Benz Group AG aus dem Risikomanagementprozess ergeben. Dies umfasst auch die wesentlichen Risiken und Chancen mit Nachhaltigkeitsbezug. Nähere Informationen zum GRMC sind im »Risiko- und Chancenbericht« unter »[Risiko- und Chancenmanagementsystem](#) sowie [internes Kontrollsystem](#)« beschrieben.

Unter der Leitung des Sustainability Coordinators tritt das Group Sustainability Committee quartalsweise zusammen. Das GSC koordiniert Nachhaltigkeitsthemen entlang der vom Vorstand beschlossenen Ziele, Kennzahlen und Maßnahmen über Ressorts, Divisionen und Regionen hinweg. Mitglieder sind u. a. das als Chief

Technology Officer und zugleich für Entwicklung und Einkauf bestellte Vorstandsmitglied, der Chief Compliance Officer, der auch die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten des Konzerns bekleidet, der Chief Environmental and Energy Officer, die Leitung Einkauf und Lieferantenmanagement, die Leitung External Affairs sowie Vertreterinnen und Vertreter weiterer relevanter Funktionsbereiche und aller Ressorts.

Die Mitglieder des GSC verantworten die Umsetzung der Nachhaltigkeitsthemen in ihren jeweiligen Vorstandsressorts bzw. Fachbereichen.

Das GSC informiert den Vorstand und den Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG mindestens jährlich zu aktuellen Nachhaltigkeitsthemen von strategischer Relevanz. Hierzu zählen auch wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen. Des Weiteren wird die Entwicklung der strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit und die damit verbundenen Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen thematisiert.

Das Sustainability Competence Office setzt sich aus Nachhaltigkeitsexpertinnen und -experten zusammen und ist im Ressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit verankert. Im Sustainability Coordination Meeting (SCM) tritt das SCO mit Vertreterinnen und Vertretern aus allen relevanten Vorstandsressorts und Fachbereichen in den Dialog. Das SCM tagt mehrmals im Quartal unter der Leitung des SCO. Dieses berät und unterstützt die Fachbereiche bei der Weiterentwicklung der nachhaltigen Geschäftsstrategie, der Umsetzung regulatorischer Vorgaben zum Thema Nachhaltigkeit,



der Integration relevanter Nachhaltigkeitskriterien in Governance und Kernprozesse des Konzerns sowie bei nachhaltigkeitsbezogenen Vorgaben von Vorstand oder GSC.

Im Berichtsjahr wurden das GSC, der Vorstand und der Aufsichtsrat über alle nachhaltigkeitsbezogenen wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen informiert. Die Liste der wesentlichen nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen ist in den »Allgemeinen Informationen« im Kapitel [»Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen«](#) zu finden.

Nähere Informationen zu den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und deren Management erfolgen weiterhin u. a. im Rahmen des jährlichen Nachhaltigkeitsberichterstattungsprozesses.

### **Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme**

Nachhaltigkeitsaspekte nehmen bei der Mercedes-Benz Group einen hohen Stellenwert ein und sind zentraler Bestandteil der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Vor diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat mit den Nachhaltigkeitszielen ein zusätzliches Leistungskriterium in der Vorstandsvergütung für das Berichtsjahr implementiert. Neben finanziellen Zielen enthält die variable Vergütung des Vorstands und der Führungskräfte der weiteren Führungsebenen 1-3 und von Teilen der Ebene 4 kurzfristige Transformationsziele zu CO<sub>2</sub>-Emissionen (Flottenemissionen Europa, China und USA),

Sicherheitsinnovationen und digitalem Vertrauen. Außerdem umfasst sie langfristige Nachhaltigkeitsziele zum anteiligen Absatz von Plug-in-Hybriden (PHEV) und vollelektrischen Fahrzeugen (BEV), zur Überprüfung von Risikorohstoffen sowie zu Diversität und Inklusion. Des Weiteren beinhaltet die variable Vergütung nichtfinanzielle Ziele in Bezug auf Kundinnen und Kunden, Beschäftigte sowie Integrität.

Die Mercedes-Benz Group beschreibt ihr Vergütungssystem mit Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten, inklusive der klimabezogenen Komponenten in der Vergütung des Vorstands, im Vergütungsbericht. Die Angaben sind unter folgendem Link [group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand](https://group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand) in den Abschnitten »Grundsätze der Vergütung des Vorstands« und »Vergütungsbestandteile des Vorstands im Geschäftsjahr 2025« zu finden.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2026 tritt ein neues Vergütungssystem in Kraft, welches von der Hauptversammlung im Mai 2025 gebilligt wurde.

### **Zuständigkeit zur Festlegung des Vergütungssystems**

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG beschließt das Vergütungssystem für den Vorstand und die individuelle Vergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Das Vorstandsvergütungssystem muss vom Aufsichtsrat bei jeder wesentlichen Änderung der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt werden, mindestens jedoch alle vier Jahre.

Die Vergütung der oberen Führungskräfte wird vom Vorstand festgesetzt. Der Aufsichtsrat achtet jedoch darauf, dass das Vergütungssystem des Vorstands und das der oberen Führungskräfte gleichgerichtete Anreize setzt.

### **Interne Kontrollen und Risiken der Nachhaltigkeitsberichterstattung**

Die Mercedes-Benz Group wirkt einer Falschdarstellung von Informationen in der Nachhaltigkeitsberichterstattung durch ein mehrstufiges internes Kontrollsystem entgegen. Die Ermittlung der wichtigsten Risiken leitet sich dabei eng an den Prozessen und Kontrollmechanismen der Finanzberichterstattung ab. Eine fehlerhafte Berichterstattung kann u. a. resultieren aus:

- Fehlinformationen oder Versäumnisse in der Berichterstattung,
- fehlerhafte Datenerfassung und -verarbeitung sowie
- Ungenauigkeiten und Inkonsistenzen bei Schätzwerten in der Berichterstattung.

Um diese Risiken zu mindern, hat die Mercedes-Benz Group Maßnahmen implementiert, u. a.:

- Prozessbeschreibungen, Verfahrensanweisungen und Schulungen: Basierend auf regulatorischen Anforderungen umfassen diese Vorgaben für Mitarbeitende, die für die Datenerfassung und -berichterstattung verantwortlich sind. Die Prüfung der Informationen erfolgt in einem mehrstufigen

Prozess, von der Datenerhebung auf Gesellschaftsebene über qualitative Informationen bis zur Freigabe durch funktional Verantwortliche.

- Interne Kontrollen und Freigaben: Regulatorische Anforderungen und interne Richtlinien werden von den jeweils Verantwortlichen in den Fachbereichen erfasst, erforderliche Maßnahmen und Prozesse implementiert und die Darstellung in der Berichterstattung bestätigt.
- Internes Audit: Die Interne Revision der Mercedes-Benz Group überprüft die Kontrollen und Prozesse unabhängig. Sie unterstützt somit bei der Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen, interner Richtlinien und Vorschriften sowie bei der Wirksamkeit des Gesamtsystems.

Des Weiteren wird der Nachhaltigkeitsbericht vor Veröffentlichung den Arbeitnehmervertretern über den Gesamt- und Konzernbetriebsrat zur Durchsicht und Stellungnahme zur Verfügung gestellt.

## Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse

Die Mercedes-Benz Group führte für das Geschäftsjahr 2025 eine Wesentlichkeitsanalyse gemäß den Anforderungen der CSRD und ESRS über die gesamte Wertschöpfungskette durch. Hierbei wurden wesentliche Themen sowie die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft und die zugehörigen nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen für den Konzern ermittelt. Die Basis der Analyse bildet eine Liste mit den vordefinierten ESRS-Themen, ergänzt um unternehmensspezifische Themen. Die Wesentlichkeitsanalyse berücksichtigte sowohl direkte Geschäftsbeziehungen als auch indirekte Lieferanten sowie weitere relevante Akteure entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Ein besonderes Augenmerk wurde dabei auf Regionen und Prozesse in der Wertschöpfungskette gelegt, die nach den Erkenntnissen bestehender Due-Diligence-Prozesse der Mercedes-Benz Group besonders risikobehaftet sind. Lokale Gegebenheiten flossen ebenfalls in die Analyse ein, indem, wo möglich, eine Lokalisierung der Auswirkungen, Risiken und Chancen vorgenommen wurde. Die Wertschöpfungskette der Mercedes-Benz Group ist im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« unter »[Wertschöpfungskette](#)« beschrieben. Für die Umweltthemen wurden die eigenen Geschäftstätigkeiten und Standorte sowie ergänzend mit der Risikoanalyse die eigenen Vermögenswerte betrachtet. Die Analyse umfasst die Mercedes-Benz Group einschließlich der Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Financial Services.

## Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Die vorgelagerte Wertschöpfungskette umfasst die Beschaffung von Produktionsmaterialien (inklusive Hochrisikomaterialien), Nichtproduktionsmaterialien und Dienstleistungen. Dabei berücksichtigte die Mercedes-Benz Group u. a. die Ergebnisse der Rohstoffanalyse. Diese bewertet kritische Rohstoffe anhand von Indizes in einem standardisierten Verfahren. Zu den verwendeten Indizes gehören u. a. eine Länderrisikobewertung auf der Grundlage der Global Risk Map der Responsible Minerals Initiative (RMI) sowie zusätzliche Faktoren im Hinblick auf Beschaffung.

## Eigene Geschäftstätigkeiten

Die eigene Geschäftstätigkeit umfasst alle innerbetrieblichen Prozesse und Mitarbeitenden der Mercedes-Benz Group, angefangen bei der Produktentwicklung über die Produktion bis zum Marketing und dem Vertrieb von Fahrzeugen und Dienstleistungen. Da die Mercedes-Benz Group global tätig ist, priorisierte die Analyse diejenigen Regionen, in denen die meisten Mitarbeitenden beschäftigt sind. Weiterhin wurden Informationen aus dem Compliance Management System (CMS) herangezogen.

Für die Themen der Unternehmenspolitik und Unternehmenskultur gilt ebenfalls der Konsolidierungskreis wie in den »Allgemeinen Informationen« unter »[Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung](#)« dargelegt.



## Nachgelagerte Wertschöpfungskette

Die nachgelagerte Wertschöpfungskette umfasst die Nutzung der Mercedes-Benz Fahrzeuge durch Kunden. Wenn das Ende des Fahrzeuglebenszyklus erreicht ist, können Komponenten aufbereitet bzw. dem Recycling zugeführt oder schlussendlich entsorgt werden. Da es im Ermessen der Kundinnen und Kunden liegt, wo sie ihre Fahrzeuge warten lassen und wohin sie ihre Fahrzeuge weiterverkaufen, konzentrierte sich die Analyse insbesondere auf branchenspezifische Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit Wartungs-, Recycling- und Entsorgungsprozessen.

Bei der Bewertung der Auswirkungen werden Operating Leases dem Verkauf von Fahrzeugen gleichgesetzt und damit der nachgelagerten Wertschöpfungskette zugeordnet.

## Verfahren zur Ermittlung wesentlicher Auswirkungen

Für die erstmalige Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse für das Berichtsjahr 2024 nach CSRD und ESRS erarbeitete das Sustainability Competence Office (SCO) im ersten Schritt ein Inventar positiver und negativer Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten der Mercedes-Benz Group auf Umwelt und Gesellschaft. Dafür wurden im Konzern vorliegende Daten, durch Recherche gewonnene Sekundärdaten sowie die Expertise der Fachbereiche berücksichtigt. Anschließend bewerteten Expertinnen und Experten der relevanten Fachbereiche der Mercedes-Benz Group die ermittelten nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen qualitativ.

Für das Berichtsjahr 2025 wurde bei der Bewertung der nachhaltigkeitsbezogenen positiven und negativen Auswirkungen auf dem Inventar und den Ergebnissen aus dem Jahr 2024 aufgesetzt. Die Mercedes-Benz Group betrachtete die Auswirkungen unter Berücksichtigung ihrer Aktivitäten und Pläne entlang der Wertschöpfungskette. Die nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen sowie deren Wesentlichkeit wurden unter Einbindung aller relevanten Fachbereiche und Divisionen sowie wichtiger externer Stakeholder erfasst und bewertet. Wie im Vorjahr berücksichtigten die Fachbereiche bei der Bewertung der Auswirkungen jeweils den kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizont. Dafür nutzten sie jeweils eine dreistufige Skala (niedrig/mittel/hoch) für die Bewertung des Schweregrads und der Eintrittswahrscheinlichkeit. Der Schweregrad für negative Auswirkungen ergibt sich aus der Bewertung der von den ESRS vorgegebenen Parameter – Ausmaß, Umfang und Unumkehrbarkeit – für positive Auswirkungen lediglich aus Ausmaß und Umfang. Die Wesentlichkeitsschwelle wählte der Konzern so, dass hinsichtlich des Schweregrads als »hoch« bewertete Auswirkungen stets wesentlich sind und auch als »mittel« bewertete Auswirkungen mit einer hohen Eintrittswahrscheinlichkeit als wesentlich gelten. Zusätzlich erhob der Konzern risiko- und auswirkungsmindernde unternehmensspezifische Maßnahmen. Interne und externe Expertinnen und Experten diskutierten die vorläufigen Ergebnisse der Analyse nachhaltigkeitsbezogener Auswirkungen in themenspezifischen Fokusgruppen. Zusätzlich ergänzten Experteninterviews die Ergebnisse. Die teilnehmenden Stakeholder wurden entlang der relevanten Anspruchsgruppen, der wesentlichen Themen, der verschiedenen

Stufen der Wertschöpfungskette sowie der wichtigsten Märkte und Regionen für die Mercedes-Benz Group ausgewählt. Die Fachbereiche prüften die Stakeholderaussagen und berücksichtigten sie in der finalen Bewertung der tatsächlichen sowie potenziell negativen und positiven Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft.

## Verfahren zur Ermittlung wesentlicher Risiken und Chancen

Unter nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen im Zusammenhang mit den Nachhaltigkeitsdimensionen Umwelt, Soziales und Governance verstanden, deren Eintreten sich potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie auf die Reputation der Mercedes-Benz Group auswirken kann.

Die Bewertung der wesentlichen Risiken und Chancen erfolgte im Geschäftsjahr 2025 über den regulären Risikomanagementprozess der Mercedes-Benz Group. Die im Berichtsjahr 2024 neu identifizierten wesentlichen Risiken und Chancen mit Nachhaltigkeitsbezug wurden nach Abschluss der Analyse in das Risikomanagementsystem überführt. Dort bilden sie zusammen mit den bereits zuvor im Risikomanagementsystem erfassten nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen den Aufsatzpunkt für die Betrachtung für das Jahr 2025. Mögliche Risiken und Chancen, die sich aus den ermittelten nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen der Mercedes-Benz Group entlang der Wertschöpfungskette sowie im Zusammenhang mit Abhängigkeiten von





ökologischen und sozialen Ressourcen ergeben, wurden ebenfalls berücksichtigt.

Für die im Risikomanagementsystem bereits quantitativ bewerteten Risiken und Chancen nutzte der Konzern die vorhandene Bewertung u. a. in Relation zum EBIT und legte eine quantitative Wesentlichkeitsschwelle fest. Reputationschancen und -risiken, die sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifizieren lassen, wurden qualitativ bewertet. Dazu wird jeweils eine dreistufige Skala (niedrig/mittel/hoch) für die Bewertung des möglichen Ausmaßes und der Eintrittswahrscheinlichkeit genutzt. Die Wesentlichkeitsschwelle wählte der Konzern analog zu den Auswirkungen. Weitere Informationen zum Risikomanagement sind im »Risiko- und Chancenbericht« unter [»Risiko- und Chancenmanagementsystem sowie internes Kontrollsystem«](#) zu finden.

### Stakeholdervalidierung

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden mit ausgewählten Stakeholdern verifiziert. Informationen aus Dialogen mit Fokusgruppen, bestehend aus internen und externen Stakeholdern, reicherten die Ergebnisse weiter an.

### Besonderheiten der Ermittlung wesentlicher klimabezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse hat die Mercedes-Benz Group unter Berücksichtigung ihrer Aktivitäten und Pläne die Auswirkungen auf den Klimawandel analysiert. Dabei betrachtete sie ihre Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette.

Zusätzlich führte der Konzern eine klimaspezifische Szenarioanalyse durch, um die Risiken und Chancen entlang der Wertschöpfungskette besser verstehen und einschätzen zu können.

Die Analyse orientierte sich an der Klassifikation der Risiko- bzw. Chancendimensionen der Taskforce on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Sie differenziert zwischen transitorischen und physischen Klimarisiken. Transitorische Klimarisiken stehen im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft und resultieren aus veränderten politischen Rahmenbedingungen, technologischen Entwicklungen und sich wandelnden Märkten. Physische Risiken entstehen durch klimatische Veränderungen. Die grundlegenden klimabezogenen Annahmen bezüglich der Transformation zu elektrischen Fahrzeugen und den hiermit zusammenhängenden Unsicherheiten werden im Konzernabschluss ebenfalls berücksichtigt. Es erfolgte ein Abgleich der wesentlichen Klimarisiken aus der Wesentlichkeitsanalyse mit den Ergebnissen der Szenarioanalyse.

### Transitorische Klimarisiken

Anhand von Klimaszenarien wurden relevante Übergangsereignisse für die Mercedes-Benz Group identifiziert. Diese wurden durch Einschätzungen interner Fachexpertinnen und -experten validiert sowie mit der strategischen Ausrichtung des Konzerns abgeglichen und ergänzt, u. a. zu Nachfrage- und Preisveränderungen, neuen Technologien und Markterwartungen sowie politischen Veränderungen. Bei der Klimaszenarioanalyse wurden die möglichen Auswirkungen der Übergangsereignisse für einzelne Geschäftsbereiche und Aktivitäten qualitativ bewertet. Dabei wurden mögliche Risiken identifiziert und die notwendigen Anpassungen geprüft, um den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft zu ermöglichen. Die Analyse deckt die folgenden Wertschöpfungsstufen ab: die Lieferkette, die Entwicklung und Produktion sowie den Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen.

Für die Analyse, die regelmäßig auf Aktualität überprüft wird, wurden u. a. die Klimaszenarien »Net Zero Emissions by 2050 Scenario« (NZE) und »Stated Policies Scenario« (STEPS) der Internationalen Energieagentur (IEA) verwendet. Dadurch soll eine Bandbreite möglicher Transformationspfade in einem einheitlichen, global anwendbaren und sektorübergreifenden Szenarienrahmen abgebildet werden.

Das NZE-Szenario skizziert einen strikten Weg für den globalen Energiesektor, um bis zum Jahr 2050 Netto-Null-CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erreichen. Es zielt darauf ab, den globalen Temperaturanstieg bis 2100 mit einer Wahrscheinlichkeit von mindestens 50 % auf 1,5 °C





gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter zu begrenzen. Dabei berücksichtigt es die technische, wirtschaftliche und regulatorische Machbarkeit.

Das STEPS-Szenario projiziert die voraussichtlichen Emissionsminderungen basierend auf den aktuellen politischen Zusagen und angekündigten Maßnahmen der Regierungen. Es führt zu einer deutlich höheren Erwärmung.

Die Analyse evaluiert Auswirkungen des Klimawandels bis zum Jahr 2030 für kurzfristige Anpassungen und für mittel- bis langfristige Entwicklungen bis zum Jahr 2050. Diese Zeithorizonte wurden gewählt, um den längerfristigen Charakter der untersuchten Übergangsereignisse und Entwicklungen zu erfassen. Außerdem sollen die Betrachtungszeiträume wichtiger internationaler Ziele abgedeckt werden, etwa des Pariser Klimaabkommens. Der kurz- und mittelfristige Zeithorizont orientiert sich an der strategischen Planung des Konzerns.

### Physische Klimarisiken

Für die Analyse der Auswirkungen durch veränderte klimatische Bedingungen wurden die Szenarien SSP2-4.5 und SSP5-8.5 des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)) verwendet. Diese entsprechen etwa einer 2,7°C- bzw. 4,4 °C-Erwärmung bis zum Jahr 2100. In der Bewertung wurden dabei akute (z. B. Überschwemmungen) sowie auch chronische (z. B. anhaltende Temperatur- und

Niederschlagsänderungen) Folgen des Klimawandels einbezogen. Die betrachteten Zeithorizonte bis 2030, 2050 und ein darüber hinaus langfristiger Trend orientieren sich u. a. an der Lebensdauer von Vermögenswerten. Die Analyse für die eigene Geschäftstätigkeit wurde auf Basis von Lagekoordinaten durchgeführt. Der Fokus lag dabei auf eigenen Standorten, die im Hinblick auf Vermögenswerte und Geschäftstätigkeiten der Mercedes-Benz Group im Kontext der physischen Klimarisiken zentral sind. In einem nächsten Schritt wurden Anpassungsmaßnahmen an den Standorten ermittelt, die auf Basis der Analyseergebnisse ausgewählt wurden. Darüber hinaus wurde bei der Bewertung von Lieferanten hinsichtlich Naturgefahren die Anfälligkeit für Produktionsausfälle durch extreme Wetterereignisse berücksichtigt. Diese Analyseergebnisse wurden in den Prozessen zur Lieferantenauswahl einbezogen.

Die Ergebnisse der Szenarioanalyse sind im Kapitel »Klimawandel« unter »[Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell](#)« beschrieben.

## Strategie

### Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Die Mercedes-Benz Group handelt auf Grundlage der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Dabei berücksichtigt

sie u. a. relevante regulatorische Anforderungen, die Erwartungen externer und interner Stakeholder sowie globale Trends entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Grundlegende Informationen zur Geschäftsstrategie, zum Geschäftsmodell und zur Wertschöpfungskette sind im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« unter »[Geschäftsmodell](#)« zu finden. Angaben zu den Beschäftigten der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »Eigene Beschäftigte« unter »[Merkmale der Beschäftigten der Mercedes-Benz Group](#)« dargelegt.

Im Geschäftsjahr 2025 wurde die jährliche Überprüfung der strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit durchgeführt. Dabei wurden die Perspektiven aller relevanten Stakeholdergruppen sowie Makrotrends, die Wesentlichkeitsanalyse und eine Benchmarkanalyse berücksichtigt. Mit den sechs Fokusfeldern der Nachhaltigkeit adressiert die Mercedes-Benz Group Themen, die für Umwelt, Gesellschaft und das Unternehmen wesentlich sind. Die sechs identifizierten Fokusfelder sind folgende:

### Dekarbonisierung

Die »Ambition 2039« ist ein wichtiges strategisches Kernelement für die Mercedes-Benz Group. Bis zum Jahr 2039 soll die gesamte Mercedes-Benz Neuzugflotte über alle Wertschöpfungsstufen und den gesamten Lebenszyklus hinweg bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>1</sup> werden. Dabei sieht die Mercedes-Benz Group die Elektrifizierung ihrer Fahrzeuge als einen sehr wichtigen Hebel. Das Tempo der Transformation bestimmen die

<sup>1</sup> Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder nicht reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Mercedes-Benz Group durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.

Marktbedingungen, die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden. Da der Hochlauf der Elektromobilität in verschiedenen Märkten und Produktkategorien unterschiedlich verläuft, setzt sich die Mercedes-Benz Group mit den Herausforderungen aus den gesetzten Zielen sowie gegebenenfalls notwendigen Anpassungen aufgrund regulatorischer Entwicklungen laufend auseinander.

### **Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**

Die Mercedes-Benz Group will den Ressourcenverbrauch vom Wachstum ihrer Produktionsleistung entkoppeln und setzt dabei auf einen optimierten Ressourceneinsatz und einen möglichst geschlossenen Kreislauf entlang der gesamten Wertschöpfungskette ihrer Fahrzeuge. Angestrebt ist es, den Anteil von Sekundärmaterialien zu erhöhen sowie den Verbrauch von Energie, Wasser und Abfall an ihren Standorten zu reduzieren.

### **Beschäftigte**

Mit dem »Sustainable People Plan« will die Mercedes-Benz Group den Wandel verantwortungsvoll, sozialverträglich und zukunftsorientiert gestalten. Als attraktiver Arbeitgeber setzt der Konzern auf kontinuierliche Qualifizierung und Weiterentwicklung, flexible Arbeitsmodelle, eine inklusive und vertrauensvolle Zusammenbeitskultur sowie ein sicheres Arbeitsumfeld.

### **Menschenrechte**

Die Achtung der Menschenrechte hat für die Mercedes-Benz Group zentrale Bedeutung. Der Konzern setzt sich dafür ein, dass Menschenrechte entlang der Wertschöpfungsketten geachtet werden, in Konzerngesellschaften, bei Partnern und Lieferanten. Mit dem Human Rights Respect System (HRRS) hat die Mercedes-Benz Group einen Ansatz entwickelt, um das Thema Menschenrechte systematisch anzugehen.

### **Digitales Vertrauen**

Mit dem Fokusfeld »Digitales Vertrauen« begegnet die Mercedes-Benz Group den komplexen Herausforderungen der digitalen Transformation. Ambition des Konzerns ist es, Vertrauen in seine digitalen Produkte und Dienstleistungen auf- und auszubauen.

### **Verkehrssicherheit**

Die Mercedes-Benz Group will Pionierarbeit leisten für unfallfreies Fahren und entwickelt automatisiertes Fahren unter Einbeziehung gesellschaftlicher und ethischer Aspekte.

### **Verantwortungsbewusstes unternehmerisches Handeln als Basis**

Unabdingbare Grundlage des unternehmerischen Handelns und integraler Bestandteil ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie ist für die Mercedes-Benz Group eine Unternehmenskultur, die auf Verantwortung baut. Hierzu zählen insbesondere Integrität, Compliance, Partnerschaften sowie der Austausch mit Stakeholdergruppen.

### **Interessen und Standpunkte der Stakeholder**

Die Mercedes-Benz Group legt großen Wert auf den Austausch mit ihren Stakeholdern. Der Austausch ermöglicht der Mercedes-Benz Group, die Anliegen der Stakeholder besser zu verstehen. So kann der Konzern sein Nachhaltigkeitsengagement aus verschiedenen Blickwinkeln betrachten, neue Trends identifizieren und relevante Informationen strategisch berücksichtigen.

Stakeholder sind Personen oder Gruppen, die von den Tätigkeiten der Mercedes-Benz Group betroffen sind, Erwartungen an die Mercedes-Benz Group haben oder Zielgruppe dieser Berichterstattung sind. Primäre Stakeholder der Mercedes-Benz Group sind demnach Kundinnen und Kunden, Investoren sowie Beschäftigte, Geschäftspartner und die Gesellschaft als Ganzes. Des Weiteren tauscht sich die Mercedes-Benz Group regelmäßig mit zivilgesellschaftlichen Gruppen wie NGOs aus. Der Konzern pflegt auch Kontakt mit Verbänden, Gewerkschaften, Medien, Analysten, Kommunen, Anwohnerinnen und Anwohnern der Konzernstandorte sowie Personen aus Wissenschaft und Politik.

Die Mercedes-Benz Group hat konzernweit klare Verantwortlichkeiten für den Austausch mit Stakeholdern festgelegt und spezifische Dialogformate etabliert. Die unterschiedlichen Formate werden aus dem Vorstandsressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit und weiteren Bereichen wie External Affairs koordiniert.



Der Konzern veranstaltet u. a. den jährlichen Nachhaltigkeitsdialog, führt Stakeholderbefragungen sowie Fachtagungen und thematische Dialoge durch – etwa in Form von Workshops oder über den Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit. Zudem beobachtet die Mercedes-Benz Group aktuelle öffentliche Diskussionen und beteiligt sich an branchenspezifischen und -übergreifenden Netzwerken und Initiativen. Damit informiert sie sich über aktuelle Trends und Erwartungen. Zusätzlich wertet die Mercedes-Benz Group Studien und andere wissenschaftliche Publikationen aus und führt eigene Medienanalysen durch. Das hilft dem Konzern über den von ihm initiierten Dialog hinaus, Entwicklungen und Stakeholdererwartungen frühzeitig zu erkennen.

Die Mercedes-Benz Group beteiligte ihre Stakeholder bei der Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und berücksichtigte die Stakeholderinteressen somit auch bei der jährlichen Überprüfung der strategischen Schwerpunktthemen der Nachhaltigkeit. Informationen hierzu sind in den »Allgemeinen Informationen« im Kapitel »Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette« sowie im Kapitel »Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse« beschrieben.

### **Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit**

Der Beirat ist ein weiterer wichtiger Impulsgeber für die Nachhaltigkeitsarbeit des Konzerns. Er trifft sich zu mehreren Sitzungen jährlich unter der Führung des Vorstandsmitglieds für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit. Zusätzlich finden anlassbezogene Diskussionen mit Vertretern des Vorstands sowie ein jährlicher Austausch mit Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats statt. Nähere Informationen zum Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit sind in diesem Kapitel im Abschnitt »Governance« unter »[Fachkenntnisse zur Überwachung von Nachhaltigkeitsaspekten](#)« beschrieben.

### **Nachhaltigkeitsdialoge**

Ein wichtiges Dialogformat ist der jährlich in Stuttgart stattfindende Nachhaltigkeitsdialog. Die Veranstaltung ermöglicht den Austausch zwischen externen Stakeholdern aus unterschiedlichen Themenfeldern der Nachhaltigkeit mit Mitgliedern des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG und des erweiterten Managements in Form von Plenumsdiskussionen und Arbeitsgruppen. Alle strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit sind mit einer Arbeitsgruppe eingebunden, um eine Verzahnung von Perspektiven externer Stakeholder und strategischer Weiterentwicklung zu berücksichtigen. Mitglieder des Beirats für Integrität und Nachhaltigkeit sind in die Durchführung des jährlichen Nachhaltigkeitsdialogs eingebunden. Die wichtigsten Ergebnisse des Dialogs wurden auf der Website des Konzerns veröffentlicht. Die Mercedes-Benz Group erachtet die Erkenntnisse aus dem Stakeholderdialog als wertvolles Feedback.

Zusätzlich fand im Berichtsjahr jeweils ein Nachhaltigkeitsdialog in Neu-Delhi (Indien) und Peking (China) statt, auf denen mit lokalen Stakeholdern Nachhaltigkeitsthemen auf lokaler und internationaler Ebene diskutiert wurden.

### **Sustainability Update**

Beim jährlich stattfindenden Sustainability Update präsentierte die Mercedes-Benz Group ihren Investoren und Analysten am Kapitalmarkt Fortschritte und Pläne zu Nachhaltigkeitsthemen.

### **Nachhaltigkeitsinitiativen und -verbände**

Die Mercedes-Benz Group wirkt 2025 in verschiedenen Nachhaltigkeitsinitiativen und -netzwerken mit. So kann sie sich direkt mit Akteuren aus Politik, Wirtschaft sowie Nichtregierungsorganisationen zu Fragen der nachhaltigen Entwicklung austauschen. Dazu gehören insbesondere der UN Global Compact (UNGC) und der von der Mercedes-Benz Group im April 2023 mitgegründete Verein UN Global Compact Netzwerk Deutschland e. V., das Unternehmensnetzwerk econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e. V. und der World Business Council for Sustainable Development. Die Selbstverpflichtungen, die die Mercedes-Benz Group mit diesen und weiteren Engagements eingegangen ist, dienen auch bei der politischen Interessenvertretung als Leitplanken.

### **Mitarbeitendenbefragung**

Die Mercedes-Benz Group führt regelmäßig eine konzernweite Mitarbeitendenbefragung durch. Die Ergebnisse stellt sie konzernweit und anonym zur



Verfügung. Die Umfrage ist ein wichtiges Instrument für ein umfangreiches Stimmungsbild der Bedürfnisse der Beschäftigten gegenüber ihrem Arbeitgeber. Adressiert werden u. a. Fragen zu Engagement und Arbeitsbedingungen, Strategie, Diversität, Integrität und Nachhaltigkeit. Die letzte Befragung fand im Berichtsjahr 2025 statt. Detaillierte Informationen zur Mitarbeitendenbefragung sind im Kapitel »Eigene Beschäftigte« unter [»Arbeitsmindervertretung und sozialer Dialog«](#) zu finden.

### **Austausch zu Menschenrechten**

Die Mercedes-Benz Group legt großen Wert darauf, das Human Rights Respect System (HRRS) gemeinsam mit externen Stakeholdern weiterzuentwickeln und umzusetzen. Zudem bindet der Konzern potenziell betroffene Stakeholder bei der Überprüfung ihrer 24 als kritisch identifizierten Rohstoffe systematisch mit ein, um menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu implementieren. Nähere Informationen dazu sind im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter [»Maßnahmen«](#) zu finden. Zusätzlich fanden im Berichtszeitraum Reisen in Abbaugelände, u. a. nach Madagaskar, statt. Die Besuche vor Ort dienen dem Kontaktaufbau zu potenziell Betroffenen und deren Einbezug in die Gestaltung von Maßnahmen. Die Mercedes-Benz Group setzt sich zudem für die stärkere Beteiligung potenziell Betroffener, beispielsweise der lokalen Bevölkerung, bei Auditierungen durch Standardsysteme ein.

Im Rahmen des im Jahr 2025 stattgefundenen Nachhaltigkeitsdialogs diskutierte die Arbeitsgruppe Menschenrechte mit externen Stakeholdern über potenziell negative Auswirkungen auf Menschenrechte in der Lieferkette. Themen dabei waren u. a. Arbeitsbedingungen im Transportsektor, Herausforderungen im Kleinbergbau in Rohstofflieferketten sowie Arbeitnehmerrechte an Produktionsstandorten.

Mit Vertreterinnen und Vertretern des Gesamtbetriebsrats der Mercedes-Benz Group AG und der Weltarbeitnehmervertretung tauscht sich der Konzern zudem zu Ergebnissen der Risikobewertung für Konzerngesellschaften aus.

### **Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen**

Die Mercedes-Benz Group führte für das Berichtsjahr 2025 die Wesentlichkeitsanalyse gemäß den Vorgaben der CSRD und den Anforderungen der ESRS durch. Grundlegende Informationen dazu sind im Abschnitt [»Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse«](#) dieses Kapitels beschrieben.

Die Mercedes-Benz Group nahm im Jahr 2024 eine Refokussierung ihrer strategischen Schwerpunktthemen der Nachhaltigkeit vor. In diesem Zuge betrachtete sie die Widerstandsfähigkeit der Strategie und des Geschäftsmodells auf aktuelle und zukünftige

Herausforderungen. Im Geschäftsjahr 2025 wurde die jährliche Überprüfung der strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit durchgeführt. Die Veränderungen, die sich im regelmäßigen Zyklus der Wesentlichkeitsanalyse nach CSRD und ESRS ergeben, plant die Mercedes-Benz Group in den zukünftigen Updates ihrer strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen. Nähere Informationen zu den Fokusfeldern finden sich im Kapitel »Strategie« unter [»Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette«](#).

Aus der Bewertung der Wesentlichkeit für das Jahr 2025 ergaben sich die in den nachfolgenden Tabellen aufgeführten wesentlichen Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen für die Mercedes-Benz Group.

Die Veränderungen zu den wesentlichen Auswirkungen und Risiken im Vergleich zum Jahr 2024 sind in den Fußnoten der nachfolgenden Tabellen ausgewiesen.

Im Jahr 2025 ergaben sich keine wesentlichen aktuellen finanziellen Effekte aus diesen Risiken und Chancen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage. Aus diesen Risiken und Chancen wurde für das Jahr 2026 kein erhebliches Risiko einer wesentlichen Anpassung der im Konzernabschluss ausgewiesenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten identifiziert.

Folgende Symbole finden in den nachstehenden Tabellen Anwendung:

- = Wertschöpfungskette vorgelagert
- = eigene Geschäftstätigkeit
- = Wertschöpfungskette nachgelagert
- = unternehmensspezifisch
- = ESRS-konformes Ziel hinterlegt

| Klimawandel – wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen      | Wirkungsrichtung | Zeithorizont                 | Tragweite               | Wertschöpfungsstufe                                                                   |                                                                                       |                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------------|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Anpassung an den Klimawandel                                     |                  |                              |                         |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Auswirkungen                                                     |                  |                              |                         |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Beitrag zu Klimawandelfolgen durch veränderte Bodennutzung       | negativ          | kurz-, mittel- & langfristig | lokal, regional         |    |    |                                                                                       |
| Klimaschutz                                                      |                  |                              |                         |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Auswirkungen                                                     |                  |                              |                         |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Beitrag zum Umstieg auf Elektromobilität <sup>1</sup>            | positiv          | kurz-, mittel- & langfristig | global                  |                                                                                       |                                                                                       |    |
| Förderung der Dekarbonisierung durch Entwicklungspartnerschaften | positiv          | kurz-, mittel- & langfristig | global                  |    |    |                                                                                       |
| Ausstoß von CO <sub>2</sub> -Emissionen                          | negativ          | kurz-, mittel- & langfristig | global                  |    |    |    |
| Risiken <sup>2</sup>                                             |                  |                              |                         |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Volatile Einkaufspreise für nachhaltige Materialien <sup>3</sup> |                  | langfristig                  | global                  |    |                                                                                       |                                                                                       |
| Energie                                                          |                  |                              |                         |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Auswirkungen                                                     |                  |                              |                         |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Ausbau der erneuerbaren Energien                                 | positiv          | kurz-, mittel- & langfristig | lokal                   |                                                                                       |  |                                                                                       |
| Verbrauch von fossiler Energie                                   | negativ          | kurz-, mittel- & langfristig | lokal, regional, global |  |  |  |

1 Veränderung im Vergleich zum Berichtsjahr 2024 – tatsächliche Wesentlichkeit.  
2 Veränderung im Vergleich zum Berichtsjahr 2024 – Entfall der Risiken: Volatile Energiepreise und Flottenemissionswerte (Wesentlichkeit dieses Risikos entfällt, da in der Prognose berücksichtigt).  
3 Transitorische Klimarisiken.

| Umweltverschmutzung – wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen | Wirkungsrichtung | Zeithorizont          | Tragweite               | Wertschöpfungsstufe |             |
|---------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------------|-------------------------|---------------------|-------------|
| Auswirkungen                                                        |                  |                       |                         |                     |             |
| Luftverschmutzung                                                   |                  |                       |                         |                     |             |
| Beeinflussung der Luftqualität                                      | negativ          | kurz-, mittelfristig  | lokal, regional, global | <div></div>         | <div></div> |
| Wasserverschmutzung                                                 |                  |                       |                         |                     |             |
| Beeinflussung der Wasserqualität <sup>1</sup>                       | negativ          | kurz- & mittelfristig | regional                | <div></div>         |             |
| Bodenverschmutzung                                                  |                  |                       |                         |                     |             |
| Potenzielle Beeinflussung der Bodenqualität                         | negativ          | kurz- & mittelfristig | lokal, regional         | <div></div>         |             |
| Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe          |                  |                       |                         |                     |             |
| Potenzielle Beeinflussung durch den Einsatz von Gefahrstoffen       | negativ          | kurz- & mittelfristig | lokal, regional         | <div></div>         |             |
| Mikroplastik                                                        |                  |                       |                         |                     |             |
| Freisetzung von Mikroplastik                                        | negativ          | kurz- & mittelfristig | regional, global        | <div></div>         | <div></div> |

1 Veränderung im Vergleich zum Berichtsjahr 2024 – tatsächliche Wesentlichkeit.

| Wasser- und Meeresressourcen – wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen | Wirkungsrichtung | Zeithorizont          | Tragweite | Wertschöpfungsstufe |             |
|------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------------|-----------|---------------------|-------------|
| Auswirkungen                                                                 |                  |                       |           |                     |             |
| Wasserentnahme und -verbrauch                                                |                  |                       |           |                     |             |
| Geringere Wasserverfügbarkeit                                                | negativ          | kurz- & mittelfristig | regional  | <div></div>         | <div></div> |
| Ableitung von Abwasser                                                       |                  |                       |           |                     |             |
| Beeinflussung der Wasserqualität                                             | negativ          | kurz- & mittelfristig | regional  | <div></div>         |             |

| Biologische Vielfalt und Ökosysteme – wesentliche Themen <sup>1</sup>                                                 |                  |                              |                 |                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------------|-----------------|----------------------------------------------|
| Beitrag zum Verlust biologischer Vielfalt                                                                             |                  |                              |                 |                                              |
| <sup>1</sup> Anwendung der Übergangserleichterungen (Quick Fix): Berichterstattung auf Ebene der wesentlichen Themen. |                  |                              |                 |                                              |
| Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft – wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen                             | Wirkungsrichtung | Zeithorizont                 | Tragweite       | Wertschöpfungsstufe                          |
| Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung                                                                  |                  |                              |                 |                                              |
| Auswirkungen                                                                                                          |                  |                              |                 |                                              |
| Beitrag durch den Einsatz von Sekundärmaterialien <sup>1</sup>                                                        | positiv          | kurz-, mittel- & langfristig | global          | <div><div></div></div>                       |
| Verbrauch von Ressourcen                                                                                              | negativ          | kurz-, mittel- & langfristig | global          | <div><div></div><div></div><div></div></div> |
| Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen                                                 |                  |                              |                 |                                              |
| Auswirkungen                                                                                                          |                  |                              |                 |                                              |
| Beitrag durch Recycling <sup>2</sup>                                                                                  | positiv          | kurz-, mittel- & langfristig | regional        | <div><div></div></div>                       |
| Abfall                                                                                                                |                  |                              |                 |                                              |
| Auswirkungen                                                                                                          |                  |                              |                 |                                              |
| Beseitigung von Abfall                                                                                                | negativ          | kurz- & mittelfristig        | lokal, regional | <div><div></div><div></div><div></div></div> |
| <sup>1</sup> Veränderung im Vergleich zum Berichtsjahr 2024 – neue Auswirkung.                                        |                  |                              |                 |                                              |
| <sup>2</sup> Veränderung im Vergleich zum Berichtsjahr 2024 – tatsächliche Wesentlichkeit.                            |                  |                              |                 |                                              |



| Eigene Beschäftigte – wesentliche <sup>1</sup> Auswirkungen, Risiken und Chancen                             | Wirkungsrichtung | Zeithorizont                 | Tragweite | Wertschöpfungsstufe |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------------------|-----------|---------------------|
| <b>Arbeitsbedingungen</b>                                                                                    |                  |                              |           |                     |
| <b>Auswirkungen<sup>2</sup></b>                                                                              |                  |                              |           |                     |
| Veränderungen von Arbeitsplätzen, Arbeitsplatzprofilen und Arbeitsprozessen                                  | negativ          | kurz-, mittelfristig         | lokal     |                     |
| Qualifizierung und Entwicklung                                                                               | positiv          | kurz-, mittel- & langfristig | regional  |                     |
| Entlohnung der Beschäftigten                                                                                 | positiv          | kurz-, mittel- & langfristig | regional  |                     |
| Flexible Arbeitsmodelle                                                                                      | positiv          | kurz-, mittel- & langfristig | lokal     |                     |
| Beeinträchtigung von Gesundheit und Sicherheit                                                               | negativ          | kurz-, mittel- & langfristig | lokal     |                     |
| <b>Risiken<sup>3</sup></b>                                                                                   |                  |                              |           |                     |
| Veränderungen von Arbeitsplätzen, Arbeitsplatzprofilen und Arbeitsprozessen                                  |                  | mittelfristig                | lokal     |                     |
| Implikationen von Tarifverhandlungen, Streiks sowie Bildung von Gewerkschaften oder Arbeitnehmervertretungen |                  | kurz-, mittel- & langfristig | regional  |                     |
| <b>Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle</b>                                                       |                  |                              |           |                     |
| <b>Auswirkungen</b>                                                                                          |                  |                              |           |                     |
| Förderung der Chancengleichheit                                                                              | positiv          | kurz-, mittel- & langfristig | regional  |                     |

1 Veränderung im Vergleich zum Berichtsjahr 2024 – Entfall der Wesentlichkeit des Themas: Sonstige arbeitsbezogene Rechte und der zugeordneten Auswirkungen: Potenzielle Kinder- und Zwangsarbeit im Falle ineffektiver Umsetzung der Compliance-Prozesse.  
2 Veränderung im Vergleich zum Berichtsjahr 2024 – Entfall der Auswirkung: Beeinträchtigung der Chancengleichheit von Beschäftigten.  
3 Veränderung im Vergleich zum Berichtsjahr 2024 – Entfall der Risiken: Arbeitsunfälle und Verletzungen von Beschäftigten, Auswirkung des Fachkräftemangels aufgrund der demografischen Entwicklung sowie Qualifizierungsbedarfe.

|                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette – wesentliche Themen<sup>1</sup></b> |
| Arbeitsbedingungen                                                               |
| Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle                                  |
| Sonstige arbeitsbezogene Rechte                                                  |

1 Anwendung der Übergangserleichterungen (Quick Fix): Berichterstattung auf Ebene der wesentlichen Themen.

| Betroffene Gemeinschaften – wesentliche Themen <sup>1</sup>                                                                             |  |                  |                              |           |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|------------------|------------------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Gesellschaftliches Engagement                                                                                                           |  |                  |                              |           |                                                                                       |      |                                                                                       |
| Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte                                                                                          |  |                  |                              |           |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Bürgerrechte und politische Rechte                                                                                                      |  |                  |                              |           |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Rechte indigener Völker                                                                                                                 |  |                  |                              |           |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Verbraucher und Endnutzer – wesentliche Themen <sup>1</sup>                                                                             |  |                  |                              |           |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Kundinnen und Kunden im Fokus                                                                                                           |  |                  |                              |           |                                                                                       |      |                                                                                       |
| Verkehrssicherheit                                                                                                                      |  |                  |                              |           |                                                                                       |      |                                                                                       |
| Unternehmensführung – wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen                                                                     |  | Wirkungsrichtung | Zeithorizont                 | Tragweite | Wertschöpfungsstufe                                                                   |                                                                                       |                                                                                       |
| Unternehmenskultur                                                                                                                      |  |                  |                              |           |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Auswirkungen                                                                                                                            |  |                  |                              |           |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Förderung einer positiven Unternehmenskultur und Integrität                                                                             |  | positiv          | kurz-, mittel- & langfristig | global    |    |    |    |
| Gesetze und Richtlinien inkl. Vorgaben zu Korruption und Bestechung <sup>2</sup>                                                        |  |                  |                              |           |                                                                                       |                                                                                       |      |
| Auswirkungen                                                                                                                            |  |                  |                              |           |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Potenziell einzelne Fälle von Korruption und Bestechung                                                                                 |  | negativ          | kurz-, mittel- & langfristig | national  |                                                                                       |  |                                                                                       |
| Risiken <sup>3</sup>                                                                                                                    |  |                  |                              |           |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Nichteinhaltung von Gesetzen und Regularien                                                                                             |  |                  | kurz-, mittel- & langfristig | global    |                                                                                       |  |                                                                                       |
| Politische Einflussnahme und Interessensvertretung                                                                                      |  |                  |                              |           |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Auswirkungen                                                                                                                            |  |                  |                              |           |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| Förderung und Beschleunigung der Transformation hin zur Dekarbonisierung durch elektrifizierte Fahrzeuge                                |  | positiv          | mittel- & langfristig        | national  |  |  |  |
| Verzögerung der Transformation hin zur Dekarbonisierung durch elektrifizierte Fahrzeuge aus wirtschaftlichen und geopolitischen Gründen |  | negativ          | kurz-, mittel- & langfristig | national  |  |  |  |

1 Anwendung der Übergangserleichterungen (Quick Fix): Berichterstattung auf Ebene der wesentlichen Themen.

2 Veränderung im Vergleich zum Berichtsjahr 2024: Die Risiken zu Korruption und Geldwäsche sind im Risiko »Nichteinhaltung von Gesetzen und Regularien« aggregiert.

3 Veränderung im Vergleich zum Berichtsjahr 2024: Entfall des Risikos: Behördliche Untersuchungen zu Dieselmotoren.



## Umweltinformationen

### Klimawandel

#### **Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell**

Als Akteurin im Verkehrssektor unterstützt die Mercedes-Benz Group das Pariser Klimaabkommen. Der Konzern folgt den Zielen des Abkommens und hat die Dekarbonisierung als strategisches Kernelement und eines der wichtigsten Fokusfelder der Nachhaltigkeit bestätigt. Die Ambition der Mercedes-Benz Group lautet: Bis zum Jahr 2039 soll die gesamte Mercedes-Benz Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen und den gesamten Lebenszyklus bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>1</sup> werden. Die Mercedes-Benz Group sieht neben der Dekarbonisierung der Lieferkette die Elektrifizierung ihrer Produktpalette als einen wichtigen Hebel an. Da der Hochlauf der Elektromobilität in verschiedenen Märkten und Produktkategorien unterschiedlich verläuft, setzt sich die Mercedes-Benz Group mit den Herausforderungen aus den gesetzten Zielen laufend auseinander. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans schaffen die notwendigen Voraussetzungen, um vollelektrisch zu werden. Die Mercedes-Benz Group

unterstützt ihre Kundinnen und Kunden aktiv beim Umstieg auf lokal emissionsfreie Mobilität durch Elektrofahrzeuge und die Erweiterung der Ladeinfrastruktur sowie Ladeangebote mit Strom aus erneuerbaren Energien.

Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen, die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sind auf alle Marktszenarien vorbereitet, um die unterschiedlichen Kundenwünsche erfüllen zu können, ob vollelektrischer Antrieb oder elektrifizierter sowie hochmoderner Verbrennungsmotor. Dazu wurde die Produktion antriebsflexibel aufgestellt. Für die Weiterentwicklung ihres Produktportfolios nutzt die Mercedes-Benz Group Synergien zwischen neuen und existierenden Baureihen.

Ein weiterer Hebel mit Blick auf die »Ambition 2039« ist die Dekarbonisierung der Produktion. Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen an ihren eigenen Standorten konsequent zu reduzieren, setzt die Mercedes-Benz Group auf den Bezug von Grünstrom, den Ausbau erneuerbarer Energien sowie die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung.

Der Konzern hat Konzepte und Maßnahmen entwickelt, um mit Auswirkungen entlang der Wertschöpfungskette umzugehen, die u. a. zu Klimawandelfolgen beitragen können. Diese werden in diesem Kapitel beschrieben. Zur Minderung von Auswirkungen durch eine

veränderte Bodennutzung verfolgt die Mercedes-Benz Group Konzepte und Maßnahmen, u. a. um Klimawandelfolgen zu mitigieren. Diese sind im Kapitel »Biologische Vielfalt und Ökosysteme« in den Abschnitten »[Konzepte](#)« und »[Maßnahmen](#)« dargelegt.

Zusätzlich zur übergreifenden Wesentlichkeitsanalyse führte die Mercedes-Benz Group im Jahr 2024 eine klimaspezifische Szenario- sowie Resilienzanalyse durch und prüfte sie im Berichtsjahr auf Aktualität. Die Klimaszenarien sind in den »Allgemeinen Informationen« im Kapitel »[Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse](#)« beschrieben.

Die Resilienzanalyse basierte auf den Ergebnissen der Szenarioanalyse zu transitorischen Risiken und Chancen und untersuchte die Wechselwirkungen zur aktuellen Strategie und zum Geschäftsmodell der Mercedes-Benz Group. Dies umfasste sowohl die Zeithorizonte bis 2030 und 2050 als auch die Abdeckung der Wertschöpfungskette in Übereinstimmung mit der Szenarioanalyse. Hierzu wurden bereits umgesetzte sowie geplante Maßnahmen erhoben und qualitativ hinsichtlich ihrer Wirksamkeit über die Zeithorizonte bewertet. Dabei wurde die Fähigkeit des Konzerns untersucht, Risikominderungs- und Anpassungsstrategien umzusetzen. Dazu wurden in methodischer Anlehnung an die Szenarioanalyse mehrere Interviews anhand eines Leitfadens mit internen Expertinnen und Experten geführt.

<sup>1</sup> Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder nicht reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Mercedes-Benz Group durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.



Die Klimaszenario- und Resilienzanalyse brachte folgende Ergebnisse hervor:

### Technologische Entwicklung

Die Klimaszenarien prognostizieren einen bis zum Jahr 2030 deutlich steigenden und bis zum Jahr 2050 weit überwiegenden Anteil elektrischer Fahrzeuge am globalen Absatzmarkt. Geschwindigkeit und Reichweite der Umstellung variieren zwischen den Szenarien. Im Falle des »Net Zero Emissions by 2050 Scenario« (NZE) ist diese bereits im Jahr 2030 weit fortgeschritten. Diese Entwicklung betrifft Pkw wie auch leichte Nutzfahrzeuge. Sie impliziert daher die Anforderung für die Mercedes-Benz Group, die Produktpalette, die Produktionsstätten sowie die vorgelagerte Wertschöpfungskette flexibel anpassen zu können.

### Markt

Durch die globale Transformation, u. a. im Automobilsektor, steigt der Bedarf an nachhaltigeren Materialien wie CO<sub>2</sub>-reduziertem Stahl sowie Batterierohmaterialien, vor allem im NZE-Szenario.

Rohstoffmärkte sind insbesondere vor dem Hintergrund anhaltender geopolitischer Spannungen und weltweiter Engpässe volatil. Durch die steigende Nachfrage sowie Rohstoffspekulationen könnten sich Niveau und Volatilität der Preise dieser Materialien mittel- und langfristig weiter erhöhen.

### Regulierung und politische Rahmenbedingungen

Steigende regulatorische Anforderungen können zu technischen oder finanziellen Herausforderungen

führen. Dabei spielen Regelungen zu Emissionen und zum Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen eine wichtige Rolle, beispielsweise die CO<sub>2</sub>-Emissionsstandards der EU für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

### Physische Klimarisiken

Im Kontext der Analyse der physischen Klimarisiken zeigen sich für das Unternehmen potenzielle Herausforderungen durch veränderte klimatische Bedingungen. Zu deren Adressierung werden entsprechende Maßnahmen evaluiert und bei Bedarf angepasst. Der Konzern betrachtet standortspezifische, rechtliche Vorgaben für Bauprojekte und vermittelt diese im Rahmen von Pflichtschulungen für die Fabrikplanung. Diese Vorgaben sind die Grundlage für die Planung von Neubauten, Sanierungen und Erweiterungen. Betrachtet werden beispielsweise statisch relevante Komponenten wie notwendige Wind- und Schneelasten. Zudem werden Präventionsmaßnahmen zu klimatischen Einflüssen wie u. a. Überschwemmungen, Hitze, Starkregen und Blitze eingeleitet.

### Bewertung der Resilienz

Die Mercedes-Benz Group begegnet den identifizierten Herausforderungen auf strategischer und operativer Ebene.

Wichtigster Stellhebel der Produktstrategie über den mittel- und langfristigen Zeithorizont ist die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Sie dient nicht nur dazu, anspruchsvolle Flottenziele in den entsprechend regulierten Märkten zu erfüllen, sondern auch die »Ambition 2039« zu erreichen. Weitere Informationen zur strate-

gischen Einbindung der Dekarbonisierung sind unter [»Übergangsplan für den Klimaschutz«](#) in diesem Kapitel zu finden.

Dank entsprechender Investitionen in die flexible Fertigung und durch den Einsatz eines hochmodernen Produktionssystems kann der Konzern vollelektrische Fahrzeuge in Großserie produzieren und den Markt mit verschiedenen Antriebstechnologien bedienen.

Der Konzern geht hierbei davon aus, dass der weltweite Anteil von Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden an Neuwagenverkäufen in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts bis zu 50 % erreichen wird. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen, die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden. Weitere Angaben dazu finden sich im Abschnitt »Klimaschutz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette« unter [»Maßnahmen«](#).

Im Rahmen dieser Anpassung von Produktportfolio und Produktionsmitteln sind umfangreiche Investitionen notwendig. Weitere Informationen sind im Kapitel [»EU-Taxonomie«](#) zu finden.

Zur Sicherung der Versorgung mit nachhaltigen Materialien werden mehrere Ansätze verfolgt. Dazu gehören u. a. eine aktive und strategische Einbindung wichtiger Lieferanten sowie Partnerschaften. Weitere Informationen sind im Abschnitt [»Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette«](#) unter [»Maßnahmen«](#) zu finden. Die zur Dekarbonisierung erforderliche Umstellung des Energiemix auf erneuerbare Energieträger

geht die Mercedes-Benz Group systematisch und aktiv an – innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeit wie auch in der Lieferkette. Weitere Informationen sind im Abschnitt »Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette« sowie im Abschnitt »Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten« unter »Grünstrombezug und Ausbau erneuerbarer Energien« zu finden.

Insgesamt verfügt die Mercedes-Benz Group damit über Fähigkeiten, ihre Strategie und ihr Geschäftsmodell an die identifizierten Herausforderungen des Klimawandels anzupassen, sofern sich diese im betrachteten Szenarienrahmen bewegen.

### Übergangsplan für den Klimaschutz

Der von der Mercedes-Benz Group entwickelte Übergangsplan für den Klimaschutz skizziert die Schritte zur Erreichung der »Ambition 2039« auf dem Weg zur bilanziellen CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>1</sup> über alle Wertschöpfungsstufen und den gesamten Lebenszyklus. Er beschreibt, wie Organisation, Strategie und Prozesse des Konzerns auf die Herausforderungen der Transformation und die Ziele des Pariser Klimaabkommens ausgerichtet sind.

Der Vorstand hat die strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit unter Einbindung des Aufsichtsrats verabschiedet und trägt damit im Rahmen der Dekarbonisierung auch die Verantwortung für die Umsetzung

des Übergangsplans. Grundlegende Angaben zu Verantwortlichkeiten im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »Governance« unter »Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Nachhaltigkeit« erläutert.

Die Mercedes-Benz Group unterstützt das Pariser Klimaschutzabkommen. Im Jahr 2020 hat sich die Mercedes-Benz Group dem Klimaschutzversprechen »The Climate Pledge« angeschlossen. Somit hat sie sich verpflichtet, die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens zehn Jahre früher als im Abkommen vereinbart zu erfüllen. Das mittelfristige Emissionsreduktionsziel (Scope 1<sup>2</sup> und 2<sup>3</sup>) von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans wurde wissenschaftsbasiert von der Science Based Targets initiative (SBTi) im Jahr 2019 als 1,5-°C-konform gemäß der damals gültigen Version des SBTi Corporate Net-Zero Standards extern bestätigt. Dabei verpflichteten sich Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans, die absoluten Scope-1- und Scope-2-Emissionen in den Produktionswerken bis zum Jahr 2030 um 50 % gegenüber dem Jahr 2018 zu verringern. Dieses Ziel wurde bereits im Jahr 2022 erreicht. Daher plant die Mercedes-Benz Group, bis zum Jahr 2030 die CO<sub>2</sub>-Emissionen in den Produktionswerken (Scope 1 und Scope 2) um 80 % gegenüber dem Jahr 2018 zu reduzieren.

Vor dem Hintergrund der noch ausstehenden Finalisierung des neuen Automotive Standards der SBTi sowie der Anforderungen der aktuellen Land Transport Guidance sieht die Mercedes-Benz Group derzeit die Voraussetzungen für eine erneute externe Validierung durch die SBTi als nicht gegeben an. Unabhängig davon bekennt sich das Unternehmen weiterhin zu seinen Klimazielen und den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens.

Für die Umsetzung ihrer Klimaziele identifizierte die Mercedes-Benz Group die Dekarbonisierung der Lieferkette, der Logistik und der Produktion sowie die Elektrifizierung ihrer Produktpalette als Hebel, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen ihres Geschäftsmodells zu reduzieren. Die Dekarbonisierung der Lieferkette fokussiert sich auf den Bezug bilanziell CO<sub>2</sub>-neutraler Produktionsmaterialien. Bei der weltweiten Logistik setzt der Konzern auf einen optimalen Transportmix aus Straßen-, Schienen-, Luft- und Seefracht. Durch Prozessoptimierungen strebt der Konzern an, CO<sub>2</sub>-Emissionen zu vermeiden und zu reduzieren. In der Produktion setzt sich der Konzern für den Bezug von Grünstrom und den Ausbau erneuerbarer Energien ein. Zudem fokussiert er sich auf die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung sowie auf die Optimierung der Energieeffizienz an den eigenen Standorten. Ein Großteil der Scope-3<sup>4</sup>-Emissionen der Mercedes-Benz Group entsteht in der Nutzungsphase der Fahrzeuge (gebundene Emissionen). Diese umfasst die Kraftstoff- und Stromherstellung

<sup>1</sup> Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder nicht reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Mercedes-Benz Group durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.

<sup>2</sup> Scope 1: Emissionen aus Quellen, die direkt vom Konzern verantwortet oder kontrolliert werden.

<sup>3</sup> Scope 2: indirekte Emissionen aus eingekaufter Energie, wie Strom oder Fernwärme, die extern erzeugt, aber vom Konzern verbraucht wird.

<sup>4</sup> Scope 3: alle (nicht unter Scope 2 fallenden) indirekten Emissionen, die in der Wertschöpfungskette des Konzerns auftreten und zwar sowohl vor- als auch nachgelagerte Emissionen.

(Well-to-Tank) sowie den Fahrbetrieb (Tank-to-Wheel)<sup>1</sup>. Um diese Emissionen zu reduzieren, fokussiert sich der Konzern auf die vollständige Elektrifizierung der Fahrzeugflotte sowie das Laden mit Grünstrom und die Optimierung der Batterietechnologie. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans gehen davon aus, dass der weltweite Anteil von Elektroautos und Plug-in-Hybriden an ihren Neuwagenverkäufen in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts bis zu 50 % erreichen wird. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen, die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden.

Der Umsetzungsstand des Übergangsplans zeigt sich in den CO<sub>2</sub>-Emissionswerten, die im Abschnitt »Kennzahlen« dieses Kapitels zu finden sind, und im Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge am Absatz der Mercedes-Benz Group, der im Kapitel »Geschäftsentwicklung« zu finden ist.

Die Informationen zu nachhaltigen, taxonomiekonformen Investitionen der Mercedes-Benz Group werden in der »EU-Taxonomie« im Kapitel »Berichterstattung zu taxonomiekonformen Anteilen ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten« unter »[Taxonomiekonformität der Investitionen](#)« ausgewiesen. Aufgrund der volatilen

Entwicklungen ordnet die Mercedes-Benz Group ihre zukunftsgerichteten Angaben zu nachhaltigen, taxonomiekonformen Investitionen aktuell nicht näher ein.

Der Mercedes-Benz Group liegen im Berichtsjahr analog zum Vorjahr keine Informationen über die Nichteinhaltung der Ausschlusskriterien im Zusammenhang mit den im Pariser Klimaabkommen abgestimmten EU-Referenzwerten vor.

### Ambition

#### Übergeordnete Ambition

- »Ambition 2039«: eine über alle Wertschöpfungsstufen und den gesamten Lebenszyklus bilanziell CO<sub>2</sub>-neutrale<sup>2</sup> Mercedes-Benz Neuwagenflotte schaffen.
- Die Marktbedingungen, die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden bestimmen den Verlauf der Transformation. Der Konzern hat den Anspruch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Pkw in der Neuwagenflotte innerhalb des nächsten Jahrzehnts um bis zu 50 % über alle Wertschöpfungsstufen hinweg über den ganzen Lebenszyklus zu reduzieren<sup>3</sup>.

### Vorgelagerte Wertschöpfungskette

- Produktionsmaterialien für Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bis zum Jahr 2039 ausschließlich bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>4</sup> beziehen.
- Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans: bis zum Jahr 2039 die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Logistik gegenüber 2021 um jeweils 60 % reduzieren.

### Eigene Geschäftstätigkeit

- Das Ziel der Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Produktion (Scope 1 und Scope 2) ist in der nachfolgenden Tabelle ausgewiesen.

### Nachgelagerte Wertschöpfungskette

- Anteil elektrifizierter<sup>5</sup> Fahrzeuge in den jeweiligen Neuwagenflotten von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts auf bis zu 50 % steigern<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Die Emissionen werden in der Kategorie 11 der Tabelle »Mercedes-Benz Group Treibhausgasemissionen – Scope 1, Scope 2 und Scope 3« dargestellt.

<sup>2</sup> Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder nicht reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Mercedes-Benz Group durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.

<sup>3</sup> Gegenüber 2020.

<sup>4</sup> Die Mercedes-Benz Group verpflichtet ihre Lieferanten, nicht vermiedene oder nicht reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen perspektivisch durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.

<sup>5</sup> Mercedes-Benz Cars: Plug-in-Hybride und vollelektrische Fahrzeuge; Mercedes-Benz Vans: vollelektrische Fahrzeuge.

<sup>6</sup> Die Transformation bestimmen die Marktbedingungen, die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden.

**Ziele zur eigenen Geschäftstätigkeit – Produktion<sup>1</sup>**

Die Mercedes-Benz Group hat sich klimabezogene Ziele gesetzt. Diese Ziele sind integraler Bestandteil der Ambition und beziehen sich auf die eigene Geschäftstätigkeit. Grundlagen zu strategischen Zielsetzungen der Mercedes-Benz Group sind in den »Allgemeinen Informationen« unter [»Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung«](#) zu finden.

| Ziel                                                                                                                                                            | Zielhorizont | Zielstatus |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|------------|
| CO <sub>2</sub> -Emissionen in der Produktion (Scope 1 <sup>1</sup> und 2 <sup>2</sup> ) um 80 % gegenüber dem Jahr 2018 <sup>3</sup> reduzieren <sup>4</sup> . | 2030         | Im Plan    |
| Anteil erneuerbarer Energien in der Produktion auf 100 % erhöhen.                                                                                               | 2039         | Im Plan    |
| Meilenstein: den Anteil erneuerbarer Energien zur Deckung des Energieverbrauchs auf 70 % bei Mercedes-Benz Cars und auf 80 % bei Mercedes-Benz Vans erhöhen.    | 2030         | Im Plan    |
| Mercedes-Benz Cars: den spezifischen Energieverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug um 36 % gegenüber dem Jahr 2023 <sup>5</sup> reduzieren.                   | 2030         | Im Plan    |
| Mercedes-Benz Vans: den spezifischen Energieverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug um 16 % gegenüber dem Jahr 2023 <sup>6</sup> reduzieren.                   | 2030         | Im Plan    |

<sup>1</sup> Scope 1: Emissionen aus Quellen, die direkt vom Konzern verantwortet oder kontrolliert werden.

<sup>2</sup> Scope 2: indirekte Emissionen aus eingekaufter Energie, wie Strom oder Fernwärme, die extern erzeugt, aber vom Konzern verbraucht wird. Das Ziel bezieht sich auf den market-based Ansatz.

<sup>3</sup> Das Basisjahr 2018 wurde im Rahmen der Science Based Targets initiative (SBTi)-Validierung im Jahr 2019 festgelegt. Die Empfehlung der SBTi war, das aktuellste Jahr zu wählen, für das Daten verfügbar sind. 2018 umfassten die Scope-1-Emissionen 650.000 t CO<sub>2</sub> und die Scope-2-Emissionen 1.040.000 t CO<sub>2</sub>. Zur Zielerreichung leistet die Reduktion der Scope-2-Emissionen den größeren Beitrag. Scope-1- und Scope-2-Emissionen im Berichtsjahr werden in der Tabelle »Weitere Angaben zu den Treibhausgasemissionen Scope 1 und Scope 2« dargestellt.

<sup>4</sup> Das gesetzte Reduktionsziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen in den eigenen Werken (Scope 1 und 2) gegenüber 2018 um 50 % bis 2030 zu reduzieren, wurde von der SBTi wissenschaftsbasiert unter Berücksichtigung des Pariser Klimaabkommens als 1,5°C-konform gemäß dem damals gültigen Standard bestätigt. Nähere Informationen sind im Abschnitt [»Übergangsplan für den Klimawandel«](#) beschrieben. Da dieses Ziel bereits im Jahr 2022 erreicht wurde, strebt die Mercedes-Benz Group an, noch mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Produktion (Scope 1 und Scope 2) zu reduzieren, und hat ihr Reduktionsziel auf minus 80 % erhöht. Maßnahmen, die zur Erreichung des Ziels ergriffen werden, werden im Kapitel [»Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten«](#) beschrieben.

<sup>5</sup> 2023 betrug der spezifische Energieverbrauch in der Produktion bei Mercedes-Benz Cars 2,97 MWh/Fahrzeug.

<sup>6</sup> 2023 betrug der spezifische Energieverbrauch in der Produktion bei Mercedes-Benz Vans 2,26 MWh/Fahrzeug.





## Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette

### Konzepte

Die Mercedes-Benz Group verfolgt den Ansatz, negative Umweltauswirkungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette zu vermeiden, diese zu vermindern oder, soweit möglich, zu unterbinden.

### Dekarbonisierung der Lieferkette

Mit der »Ambition 2039« strebt die Mercedes-Benz Group eine bilanziell CO<sub>2</sub>-neutrale<sup>1</sup> Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen und den gesamten Lebenszyklus an. Die Dekarbonisierung der Lieferkette spielt dabei eine wichtige Rolle.

Für künftige Baureihen und Fahrzeugarchitekturen müssen Lieferanten von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans Zielvorgaben zur CO<sub>2</sub>-Reduktion einhalten und entsprechende Maßnahmen umsetzen. Dies gilt insbesondere für Lieferanten von Bauteilen und Fokusmaterialien wie Stahl, Aluminium, Polymeren oder Batteriezellen, da diese in der Herstellung CO<sub>2</sub>- und energieintensiv sind. Um die Transformation von Lieferanten und Geschäftspartnern zu fördern, nutzen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans drei Instrumente:

- Der »Ambition Letter«, ist für alle Neuvergaben verpflichtend. In diesem sichern die Lieferanten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zu, spätestens ab dem Jahr 2039 ausschließlich bilanziell CO<sub>2</sub>-neutrale Produkte zu liefern.<sup>2</sup>
- Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans haben Zielwerte für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in ihre Vergabekriterien integriert. Der Fokus liegt auf CO<sub>2</sub>-intensiven Bauteilen und Materialien. Die Ziele betreffen nicht nur die direkten Lieferanten, sie gelten auch für die vorgelagerte Gewinnung von Rohmaterialien und die Produktion von Komponenten.
- Zudem setzen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans auf die Zusammenarbeit mit ausgewählten Partnern, um CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette durch innovative Technologien zu reduzieren. Im Fokus steht die Herstellung wichtiger Bauteile wie Batteriezellen oder Rohbaukomponenten.

Für den Ausbau der Elektromobilität sind die richtigen Batterietechnologien und der Rohstoffzugang entscheidend. Die Mercedes-Benz Group kauft Batteriezellen und -module von verschiedenen Partnern auf dem Weltmarkt ein, um Zugang zu den neuesten Technologien am Markt zu haben und das weltweite Mercedes-Benz Produktionsnetzwerk zu versorgen.

Der Konzern setzt dabei auf den Ausbau strategischer Partnerschaften mit direkten Lieferanten, deren eigene Produktion bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>2</sup> ist und die ambitionierte CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele haben.

Weitere Informationen zum Umgang mit volatilen Einkaufspreisen sind unter »Nachhaltige Materialien in der Lieferkette« zu finden.

### Lieferkettenmanagement

Die Leitplanken für ein verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement hat die Mercedes-Benz Group in den Responsible Sourcing Standards (RSS) verankert. Als zentrales Vertragsdokument für Nachhaltigkeitsanforderungen an Lieferanten finden die Standards international Anwendung. Sie formulieren Anforderungen u. a. in den Bereichen umweltbezogene Sorgfaltspflichten, Klimaschutz, Klimawandel, Ressourcenschonung, Biodiversität, Entwaldung und Wasser. Der zentrale Ansatz der RSS wird in den »Governance-Informationen« unter »Unternehmenskultur« im Abschnitt [»Erwartungen an Geschäftspartner«](#) beschrieben.

Im Bereich Klimaschutz und Klimawandel fordert der Konzern von seinen Lieferanten, dass diese effiziente Technologien und Materialien einsetzen, erneuerbare Energien nutzen sowie den Flächenversiegelungsgrad minimieren. Außerdem müssen Lieferanten geeignete

<sup>1</sup> Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder nicht reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Mercedes-Benz Group durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.

<sup>2</sup> Die Mercedes-Benz Group verpflichtet ihre Lieferanten, nicht vermiedene oder nicht reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen perspektivisch durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.



Unternehmensziele für ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen entwickeln, Maßnahmen ergreifen und ihre Fortschritte regelmäßig gegenüber der Mercedes-Benz Group berichten.

Weitere Informationen zum Umgang mit dem Klimawandel in der vorgelagerten Wertschöpfungskette sind im Kapitel »Biologische Vielfalt und Ökosysteme« unter »Anforderungen an Lieferanten« zu finden.

Lieferanten, die Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans mit Produktionsmaterial versorgen, müssen über ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem (ISO 14001 oder Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) sowie über ein Energiemanagementsystem (ISO 50001 oder EMAS) verfügen. Die gleiche Anforderung gilt risikobasiert auch für Lieferanten von Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen.

Vertreter aus Einkauf, Konzernumweltschutz und Bauteilentwicklung arbeiten daran, die strategische Ausrichtung zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette umzusetzen. Dazu stehen sie im engen Austausch mit Lieferanten CO<sub>2</sub>-intensiver Materialien und mit CO<sub>2</sub>-intensiver Produktion. Die Umsetzung der konkreten Maßnahmen wird direkt mit den Lieferanten diskutiert. Fortschritte zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette werden in regelmäßigen Abständen im Group Sustainability Committee (GSC) berichtet.

### **Dekarbonisierung der Logistik**

Auf dem Weg zu einer bilanziell CO<sub>2</sub>-neutralen<sup>1</sup> Transportlogistik setzt der Konzern auf die Vermeidung

und Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die im globalen Transportnetzwerk für Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans entstehen.

Grundlegende Angaben zu Verantwortlichkeiten im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »Governance« unter »Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Nachhaltigkeit« erläutert.

### **Weiterentwicklung durch Austausch und Initiativen**

Die Mercedes-Benz Group nutzt verschiedene Formate, um mit ihren Stakeholdern in den Dialog zu treten. Weitere Informationen dazu sind im Kapitel »Strategie« unter »Interessen und Standpunkte der Stakeholder« beschrieben.

### **Maßnahmen**

#### **CO<sub>2</sub>-reduzierte Produktionsmaterialien**

Zur CO<sub>2</sub>-Reduktion in der Lieferkette legen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans den Schwerpunkt auf Materialien und Komponenten, die hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen. Aus den Ergebnissen der Lieferantengespräche wurden quantitative Zwischenziele für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in den Lieferketten abgeleitet und die Zielwerte in die Vergabekriterien integriert. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans wenden CO<sub>2</sub>-Vorgaben als Schlüsselkriterien bei der Auftragsvergabe für besonders CO<sub>2</sub>-intensive Bauteile an. Diese Vorgehensweise erfolgt für die Mercedes-

Benz Modular Architecture (MMA), die Mercedes-Benz Electric Architecture (MB.EA), Mercedes-Benz Electric Architecture Large (MB.EAL) und die Mercedes-Benz Van Architecture (VAN.EA).

### **Batterie**

Die Batterie ist das Einzelbauteil eines Elektrofahrzeugs mit dem höchsten CO<sub>2</sub>-Fußabdruck. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans haben mit ihren strategischen Partnern den Bezug bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral produzierter Batteriezellen vereinbart. Seit 2019 ist die bilanziell CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion bei direkten Lieferanten von Batteriezellen eine zentrale Anforderung für die Auftragsvergabe. Um dies zu erreichen, wurden quantitative Reduktionsziele für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Batteriezellen festgelegt. Dabei sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen konsequent gesenkt und, wo möglich, vollständig vermieden werden.

Beginnend mit der Produktion des CLA wird sowohl in der Zellfertigung als auch bei der Herstellung von Kathoden-, Anoden- und Zellgehäusematerial Strom aus erneuerbaren Energien eingesetzt. Durch verschiedene Reduktionsmaßnahmen in der Hochvolt-Zelle verringert sich der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck um etwa 30 % je Zelle gegenüber der konventionellen Herstellung.

Darüber hinaus führen beide Segmente weiterhin Verhandlungen mit Akteuren der gesamten Lieferkette, u. a. mit Elektrodenproduzenten, Raffinerien und Minen. Der verstärkte Einsatz erneuerbarer Energien

<sup>1</sup> Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder nicht reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Mercedes-Benz Group durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.

ist neben der Einhaltung von Menschenrechten eine zentrale Anforderung.

Für den Hochlauf der Massenproduktion von Elektrofahrzeugen sind sowohl die richtigen Batterietechnologiepartner als auch der Zugang zu Rohstoffen nötig. Die Mercedes-Benz Group hat für relevante Rohstoffe, die direkt und indirekt bezogen werden, eine Strategie, um die Bedarfe langfristig zu sichern und Versorgungsrisiken zu mitigieren. Um u. a. den Risiken globaler Lieferkettenunterbrechungen vorzubeugen, verfolgt der Konzern zudem einen Local-for-Local-Ansatz mit mehreren Lieferanten.

### **Stahl**

Bei der Herstellung eines Elektrofahrzeugs macht Stahl bis zu 20 % der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen aus.

Die Mercedes-Benz AG arbeitet mit Stahllieferanten zusammen und begleitet diese bei ihrer Transformation. Die Verfügbarkeit CO<sub>2</sub>-reduzierten Stahls und damit der Aufbau industrieller Direktreduktionsanlagen und Einschmelzaggregate sind wichtige Voraussetzungen, um die Stahllieferkette zu dekarbonisieren und so den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von Mercedes-Benz Fahrzeugen zu reduzieren.

Die Mercedes-Benz Group hat weltweit verschiedene Partnerschaften geschlossen, um die Beschaffung CO<sub>2</sub>-reduzierten Stahls langfristig zu ermöglichen. Ausgewählte Partner sichern der Mercedes-Benz Group in vertraglich festgelegten Zeiträumen zu, bestimmte

Mengen an CO<sub>2</sub>-reduziertem Stahl zu liefern, der in den Fahrzeugen verbaut wird.

### **Aluminium**

Seit dem Jahr 2023 liefert der Aluminiumhersteller Norsk Hydro ASA CO<sub>2</sub>-reduziertes Aluminium. Der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck ist im Vergleich zu dem im Durchschnitt in Europa verwendeten Material um fast 70 % niedriger. Nach der Pilotierung wurde das Aluminium in die Serienproduktion ausgewählter Modelle integriert. Durch die Technologiepartnerschaft mit Norsk Hydro ASA plant die Mercedes-Benz Group AG bis 2030 in ihren Fahrzeugen Aluminium zu nutzen, das einen um bis zu 90 % geringeren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck aufweist als der europäische Durchschnitt im Jahr 2024.

Zusätzlich arbeitete die Mercedes-Benz Group AG gemeinsam mit ihren Lieferanten weiter an der Dekarbonisierung der Aluminiumlieferkette für die Produktion in Europa und passte Lieferverträge entsprechend an. Mindestens ein Drittel des Primäraluminiums, das in Europa für neu eingeführte Elektromodelle seit dem Jahr 2025 genutzt wird, soll mithilfe erneuerbarer Energien hergestellt werden. Dies kann zu einer CO<sub>2</sub>-Reduktion von bis zu 50 % führen, verglichen mit konventionell hergestelltem, in Europa verwendetem Aluminium.

### **Datentransparenz**

Die Mercedes-Benz Group ist Gründungsmitglied des Kooperationsprojekts Catena-X. Dieses soll einen sicheren, souveränen und standardisierten Daten-

austausch über alle Beteiligten der automobilen Wertschöpfungskette hinweg ermöglichen. Catena-X soll die Mercedes-Benz Group u. a. dabei unterstützen, zu überprüfen, ob und inwiefern Lieferanten Nachhaltigkeitsanforderungen einhalten. Von den Minen der Rohstoffe bis zum Recycling soll die Datenkette jedes Unternehmens mit CO<sub>2</sub>-Daten ergänzt werden. Auf diese Weise soll ein produktspezifischer CO<sub>2</sub>-Fußabdruck mit einem möglichst hohen Primärdatenanteil ermöglicht werden. Im Berichtsjahr wurde das Projekt weiter vorangetrieben.

### **Logistik**

Die Verlagerung des Transportvolumens auf die Schiene kann erheblich dazu beitragen, CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Die Mercedes-Benz Group verfolgt daher den Ansatz, Fahrzeuge u. a. per Bahn zu transportieren. Neben der Vermeidung von Luftfracht setzt der Konzern mit Transportdienstleistern auf den Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF). Um auch im Seetransport CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, pflegt die Mercedes-Benz Group enge Kooperationen mit ihren Transportdienstleistern, die Biokraftstoffe als Brückentechnologie einsetzen. Im Straßentransport reduziert die Mercedes-Benz Group die entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Einsatz von Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) und E-Lkws.



## Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten

### Konzepte

Die Mercedes-Benz Group will die CO<sub>2</sub>-Emissionen im gesamten eigenen Geschäftsbereich weltweit reduzieren und, soweit möglich, vermeiden.

Dafür setzt die Mercedes-Benz Group auf den Bezug von Grünstrom, den Ausbau erneuerbarer Energien, die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung sowie auf die Optimierung der Energieeffizienz an den eigenen Standorten.

So beziehen die Standorte der Mercedes-Benz Group ihren externen Strom zu 100 %<sup>1</sup> aus erneuerbaren Energien. In Deutschland setzt die Mercedes-Benz Group beim externen Strombezug dafür heute auf einen Strommix aus Solar-, Wind- und Wasserkraft.

Bei der Wärmeversorgung der Produktionsstandorte wird die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus fossilen Quellen forciert. Der Konzern setzt dabei beispielsweise auf die Nutzung von mit Grünstrom betriebenen Wärmepumpen, Fernwärme aus erneuerbaren Energien, Abwärme, Geothermie und Bioenergie sowie die Elektrifizierung von Produktionsprozessen.

Für die Vermittlung der Konzepte an Stakeholder nutzt die Mercedes-Benz Group Dialoge zum Thema Klimaschutz. Weitere Informationen zu den verschiedenen Formaten, die die Mercedes-Benz Group nutzt, um mit ihren Stakeholdern in den Dialog zu treten, sind in den »Allgemeinen Informationen« im Kapitel »Strategie« unter »Interessen und Standpunkte der Stakeholder« beschrieben.

### CO<sub>2</sub>-Kompensation

Alle Standorte<sup>2</sup> der Mercedes-Benz Group werden seit dem Jahr 2022 bezogen auf Scope 1 und Scope 2 bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>3</sup> betrieben. Seit dem Jahr 2022 werden alle Scope-1- und -2-Emissionen dieser Standorte, die sich bisher nicht vermeiden lassen, durch Carbon-Offsets aus qualifizierten Klimaschutzprojekten ausgeglichen. Seit dem Jahr 2023 schließt die bilanzielle Neutralität auch weitere Treibhausgase ein, die in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten angegeben werden.

Die Mercedes-Benz Group strebt eine hohe Projektqualität an und entwickelt ihr Portfolio an Klimaschutzprojekten kontinuierlich weiter. Laut Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) lassen sich die globalen Klimaziele nicht allein durch Reduktionsmaßnahmen erreichen. Zusätzlich müsse auch CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre entnommen werden. Die Mercedes-Benz Group erweitert daher seit dem Jahr 2023 ihr Portfolio um CO<sub>2</sub>-Entnahmeprojekte.

### Verantwortlichkeiten und Organisation der Produktionsstandorte

Grundlegende Angaben zu Verantwortlichkeiten im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »Governance« unter »Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Nachhaltigkeit« erläutert.

Weltweit verfügt der Konzern über 30 Produktionsstandorte, die jeweils unterschiedlichen regionalen und nationalen Gesetzen unterliegen. Der Umweltschutz in der Produktion wird geschäftsbereichsübergreifend für die Regionen Deutschland/Europa, Nordamerika/Afrika sowie Asien über drei Gremien gesteuert und koordiniert. In den Gremien können sich die Umweltschutzleiter konzern- und werksübergreifend vernetzen und sich zu Gesetzgebungen, Verfahren und Innovationen austauschen. Zudem werden dort weltweit verbindliche interne Standards und Vorgehensweisen erarbeitet.

### Monitoring-Prozess der Mercedes-Benz Standorte

Für das Monitoring der Reduktionsziele und die Berichterstattung erhebt die Mercedes-Benz Group systematisch die wichtigsten Umwelt- und Energiedaten ihrer Standorte. Diese werden weltweit in einem zentralen Umweltdaten-Informationssystem ausgewertet. Anhand dieser Daten wird überprüft, inwieweit die Klima- und Umweltziele für die Werke erreicht

<sup>1</sup> Die Mercedes-Benz Group belegt dies für jeden Stromvertrag weltweit durch Herkunftsnachweise.

<sup>2</sup> Alle betrachteten Standorte im jeweiligen Berichtsjahr des Nachhaltigkeitsberichts.

<sup>3</sup> Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder nicht reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Mercedes-Benz Group durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.



werden. Die entsprechenden Umweltschutzmaßnahmen zur Zielerreichung werden in einer internen Datenbank erfasst und deren Wirksamkeit verfolgt.

### **Konzernweites Umwelt- und Energiemanagement**

Die Mercedes-Benz Group hat an ihren eigenen Produktionsstandorten weltweit ein Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 etabliert und zertifizieren lassen. Dadurch soll eine effiziente, hochwertige und nachhaltigere Herstellung gewährleistet werden. Ausgewählte deutsche und europäische Produktionsstandorte sind zusätzlich Eco-Management and Audit Scheme (EMAS)-registriert. Zudem verfügen die deutschen Produktionsstandorte über Energiemanagementsysteme nach ISO 50001, die der Konzern alle drei Jahre rezertifizieren lässt. Auch außerhalb Deutschlands betreibt die Mercedes-Benz Group an einigen Standorten ISO-50001-Systeme. Den schonenden Einsatz von Ressourcen steuern die einzelnen Geschäftsfelder und Produktionsstandorte. Sie legen übergreifende und standortbezogene Ziele fest und berichten hierzu an das zuständige Management. Dieses Vorgehen leitet sich aus dem Zielsystem ab, das als Bestandteil der nachhaltigen Geschäftsstrategie vom Vorstand der Mercedes-Benz Group AG verabschiedet wurde.

Mit den Umwelt- und Energiemanagementsystemen sorgt die Mercedes-Benz Group u. a. für klare Verantwortlichkeiten und ein transparentes, standardisiertes Umsetzen interner und externer Umweltschutz- und Energieeffizienzvorgaben.

Die Wirksamkeit der Managementsysteme wird sowohl mittels externer Gutachten im Rahmen der Zertifizierung (ISO 14001, ISO 50001) und der Validierung (EMAS) als auch im Umweltbereich über interne Umweltrisikobewertungen (Environmental-Due-Diligence-Prozess) überprüft. Sollten relevante Risiken oder Mängel in den Bereichen Abfallwirtschaft, Luftemissionen, Abwasser-einleitung und Boden-/Grundwasserbelastung sowie im Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen festgestellt werden, erfasst, priorisiert und vermindert oder beseitigt der Konzern diese.

Der Environmental-Due-Diligence-Prozess wird konzernweit angewandt, sowohl intern an allen Produktionsstandorten, die sich mehrheitlich im Besitz des Konzerns befinden, als auch bei extern betriebenen Vertrags- und Lizenzfertigungen. In einem Fünfjahres-turnus begutachtet und bewertet der Konzern das Umweltrisiko seiner Produktionsstandorte nach einem standardisierten Prozess. Die Ergebnisse werden den jeweiligen Werks- und Geschäftsleitungen berichtet. Hierdurch können erforderliche Optimierungen vorgenommen werden. Zudem überprüft der Konzern jährlich, inwiefern die Empfehlungen zur Risikominimierung an den Standorten umgesetzt wurden.

### **Weiterentwicklung durch Austausch und Initiativen**

Die Mercedes-Benz Group nutzt verschiedene Formate, um mit ihren Stakeholdern in den Dialog zu treten. Weitere Informationen dazu sind im Kapitel »Strategie« unter [»Interessen und Standpunkte der Stakeholder«](#) beschrieben.

### **Maßnahmen**

Durch den Bezug von Grünstrom und den Ausbau erneuerbarer Energien an den eigenen Standorten konnte die Mercedes-Benz Group bereits einen Großteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Produktion reduzieren. Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter zu senken, setzt der Konzern auf Maßnahmen zur nachhaltigeren Wärmeversorgung sowie zur Optimierung der Energieeffizienz.

### **Ausbau erneuerbarer Energien**

Die Mercedes-Benz Group plant den Ausbau und die Installation von Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) an ihren Standorten weltweit. Der standortübergreifende Ausbau der PV-Kapazitäten wird fortgesetzt. Die Fertigstellung weiterer PV-Projekte in Europa ist im Jahr 2026 geplant.

Ein weiterer Schwerpunkt der Energiestrategie des Konzerns ist die Erweiterung des Portfolios um Windenergie aus On- und Offshore-Windparks. Im Offshore-Bereich schloss der Konzern mit einem Energielieferanten einen Stromabnahmevertrag (Power Purchase Agreement (PPA)) für die Lieferung von Strom aus dem Windpark Windanker in der Ostsee. Damit sichert sich die Mercedes-Benz AG ab dem Jahr 2027 140 MW Strom aus erneuerbaren Energien und deckt damit rund 30 % ihres Strombedarfs in Deutschland ab. Die Installation eines Windparks auf dem Mercedes-Benz Testgelände im norddeutschen Papenburg hat begonnen. In den nächsten Jahren werden durch einen deutschen Windparkentwickler auf dem Gelände ca. 20 Windenergieanlagen mit einer Leistung von rund

140 MW entstehen. Aus dem Windpark werden zukünftig im Rahmen eines PPA bis zu 20 % des jährlichen Strombedarfs der Mercedes-Benz AG in Deutschland bezogen.

Bei den Planungen zur Projektumsetzung sowie der ökologisch verantwortungsvollen Nutzung der Flächen stimmt sich die Mercedes-Benz Group eng mit den zuständigen lokalen Behörden und Interessengruppen vor Ort ab.

### **Wärmeversorgung**

Die Mercedes-Benz Group ergreift verschiedene Maßnahmen, um den Einsatz fossiler Energieträger in der Wärmeversorgung und somit die CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter zu reduzieren. Bereits heute werden Oberflächengeothermie, Wärme aus Biomasseheizwerken sowie Fernwärme mit Anteilen erneuerbarer Energie an einzelnen Produktionsstandorten genutzt. In den nächsten Jahren wird dieses Portfolio um weitere mit Grünstrom betriebene Wärmepumpen ergänzt. Darüber hinaus ist geplant, Produktionsabwärme effektiv zu nutzen und Produktionsprozesse zu elektrifizieren.

### **Energieeffizienz und -verbrauch**

Die Mercedes-Benz Group ergreift verschiedene Maßnahmen zur Optimierung der Energieeffizienz und zur Senkung des Energieverbrauchs.

Der Konzern sensibilisiert seine Belegschaft für das Energiesparen, um das Bewusstsein zu stärken, u. a. mit allgemein sichtbaren Tipps, Schulungen und Initiativen. Auch bei der Neubeschaffung von

Produktionsanlagen und dem Umbau von Gebäuden achtet die Mercedes-Benz Group auf eine hohe Energieeffizienz. Dabei stehen die Steuerungen aller technischen Einrichtungen und Komponenten sowie eine transparente Messung der Verbrauchswerte im Fokus. Ein wichtiges Kriterium ist zudem, dass sich die Produktionsanlagen in den Pausen und in der produktionsfreien Zeit abschalten lassen und auch unter Teillast effizient betrieben werden können.

Eine weitere Maßnahme zur Energieeffizienzsteigerung ist die gezielte Steuerung von Energieversorgungs- und gebäudetechnischen Anlagen. Die Mercedes-Benz Group verwendet neue Technologien, um bestehende energieintensive Prozesse weiter zu optimieren. So hat der Konzern damit begonnen, Produktionsanlagen und Roboter mit einem datengetriebenen Ansatz während des Serienbetriebs energetisch zu optimieren. Auf diese Weise kann der Prozess bedarfsgerechter und somit energieeffizienter gestaltet werden.

Darüber hinaus nutzt der Konzern beispielsweise für Lüftungsanlagen der Gebäude Wärmerückgewinnungssysteme.

Um weitere Einsparpotenziale zu identifizieren und zu nutzen, misst und bewertet die Mercedes-Benz Group die wesentlichen Energieverbräuche. Transparenz über den Energiebezug und die Energieverbräuche wird durch eine konzernweit implementierte, innovative Energiemanagementsoftware geschaffen. Die Software erfasst und analysiert Verbräuche für Standorte und Gebäude sowie für einzelne Anlagen.

### **CO<sub>2</sub>-Kompensation**

Verbleibende Treibhausgasemissionen der Mercedes-Benz Standorte entstehen insbesondere in den erdgas-betriebenen Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen, die Strom und Wärme erzeugen. Um verbleibende Emissionen auszugleichen, investiert die Mercedes-Benz Group in Klimaschutzprojekte. Zum Portfolio gehören u. a. Projekte zur CO<sub>2</sub>-reduzierten Trinkwasseraufbereitung in Nigeria. Diese vermeiden nicht nur Treibhausgasemissionen, sie fördern auf vielerlei Weise eine nachhaltige, soziale und ökologische Entwicklung in den Projektländern. Ergänzende Informationen zu den Qualitätskriterien sind in diesem Kapitel unter [»Kennzahlen – Energieverbrauch«](#) dargestellt.

Des Weiteren unterstützt die Mercedes-Benz Group die Entwicklung von CO<sub>2</sub>-Entnahmelösungen mit hoher Qualität und Integrität. Seit dem Berichtsjahr 2023 investiert der Konzern in ein hochwertiges Biokohle-Projekt und baut das Portfolio von CO<sub>2</sub>-Entnahme-projekten u. a. durch naturbasierte Lösungen weiter aus.



## Klimaschutz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette

### Konzepte

Die Mercedes-Benz Group sieht die vollständige Elektrifizierung der Produktpalette als den wichtigsten Beitrag zur Dekarbonisierung der Nutzungsphase ihrer Fahrzeuge. Zur Förderung der Elektromobilität baut der Konzern die Ladeinfrastruktur aus.

Nicht nur bei der Herstellung von Bauteilen für voll-elektrische Fahrzeuge entstehen CO<sub>2</sub>-Emissionen, sondern auch bei der Erzeugung des Ladestroms. Vor diesem Hintergrund ist die Initiative »Green Charging« ein weiterer Schritt auf dem Weg zur bilanziell CO<sub>2</sub>-neutralen<sup>1</sup> Mobilität. Damit ermöglicht die Mercedes-Benz Group ihren Kundinnen und Kunden, ihre Fahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Quellen zu laden. Es wird mittels Grünstromzertifikaten sichergestellt, dass für die Ladevorgänge eine äquivalente Strommenge aus erneuerbaren Energien ins Stromnetz eingespeist wird.

### Verantwortlichkeiten

Grundlegende Angaben zu Verantwortlichkeiten im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »Governance« unter [»Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Nachhaltigkeit«](#) erläutert. Innerhalb des Vorstands verteilt sich die Verantwortung für den

Klimaschutz u. a. zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf mehrere Ressorts und Vorstandsmitglieder.

Der Bereich Produktstrategie CO<sub>2</sub> ist dafür verantwortlich, dass Verbrauchs- und Portfoliomaßnahmen zur Erfüllung der CO<sub>2</sub>-Flottenregularien frühzeitig und wirtschaftlich optimal umgesetzt werden. Im operativen Zeitraum erfolgt die Steuerung der CO<sub>2</sub>-Zielerreichung durch den Vertriebsbereich.

Ein Team aus Umweltexpertinnen und -experten sowie Fachkräften für Einkauf, Entwicklung, Logistik, Produktion, Strategie und Vertrieb arbeitet an der bilanziellen CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>1</sup> der Neuwagenflotte bis zum Jahr 2039. Das Team überwacht die CO<sub>2</sub>-Emissionen über alle Wertschöpfungsstufen. Es steuert die Reduktionsmaßnahmen und schafft die erforderliche Transparenz im Konzern.

### Monitoring

Um bewerten zu können, welche Umweltauswirkungen ein Fahrzeug hat, erstellt Mercedes-Benz Ökobilanzen im Rahmen von 360°-Umweltchecks. Die entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen und weitere Umweltauswirkungen werden dabei systematisch entlang der gesamten Wertschöpfungskette eines Fahrzeugs analysiert.

Um den CO<sub>2</sub>-Beitrag der einzelnen Bereiche ganzheitlich erfassen und ansteuern zu können, ist die Datentransparenz über den gesamten Lebenszyklus der wesentliche Stellhebel. Hierfür hat die Mercedes-Benz Group ein internes Monitoring-Tool zur

Berechnung der Treibhausgasemissionen entwickelt. Es ermöglicht, klimarelevante Emissionen genau darzustellen und Fortschritte mit Blick auf die intern gesetzten CO<sub>2</sub>-Ziele zur Erreichung der »Ambition 2039« auf Flotten- bis hin zur Bauteilebene nachzuvollziehen.

### Weiterentwicklung durch Austausch und Initiativen

Die Mercedes-Benz Group nutzt verschiedene Formate, um mit ihren Stakeholdern in den Dialog zu treten. Weitere Informationen dazu sind im Kapitel »Strategie« unter [»Interessen und Standpunkte der Stakeholder«](#) beschrieben.

### Maßnahmen

Die Nutzungsphase der Fahrzeuge stellt einen Hebel zur Dekarbonisierung des Geschäftsmodells dar.

### Elektrifizierung von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans

Für die Mercedes-Benz Group ist eine der wichtigsten Maßnahmen zur Dekarbonisierung die Elektrifizierung ihrer Fahrzeuge. Die Informationen zu Betriebsausgaben und Investitionen für das Berichtsjahr im Hinblick auf die taxonomiekonformen Anteile bezogen auf die Wirtschaftsaktivität 3.3 »Herstellung CO<sub>2</sub>-armer Verkehrstechnologien« der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel [»EU-Taxonomie«](#) dargelegt. Die Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen der taxonomiekonformen Anteile der »Herstellung von CO<sub>2</sub>-armer

<sup>1</sup> Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder nicht reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Mercedes-Benz Group durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.



Verkehrstechnologien« bewegten sich weiterhin auf ähnlichem Niveau wie in den Vorjahren. Um die unterschiedlichen Kundenwünsche und Marktentwicklungen zu berücksichtigen, hat sich die Mercedes-Benz Group für die nächsten Jahre antriebsflexibel aufgestellt. Aufgrund der volatilen Entwicklungen ordnet die Mercedes-Benz Group ihre zukunftsgerichteten Angaben zur Herstellung CO<sub>2</sub>-armer Verkehrstechnologien aktuell nicht näher ein.

### **Elektrifizierung der Produktpalette bei Mercedes-Benz Cars**

Die Mercedes-Benz Group will ihr Angebot an Elektrofahrzeugen in allen Modellvarianten und Fahrzeugtypen weiter ausbauen. Entsprechend stark ist das Engagement im Bereich Forschung und Entwicklung. Im Berichtsjahr umfasst das Portfolio von Mercedes-Benz Cars 13 vollelektrische Modelle. Der neue vollelektrische GLC (vorläufige Angaben: Energieverbrauch kombiniert: 18,9 - 14,9 kWh/100 km | CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km | CO<sub>2</sub>-Klasse: A<sup>1</sup>) wurde im Berichtsjahr vorgestellt. Der Konzern wird ab der ersten Jahreshälfte 2026 das Angebot an vollelektrischen Fahrzeugen erweitern. Parallel dazu ergänzen hocheffiziente und emissionsarme Verbrennungsmotoren sowie Plug-in-Hybride (Plug-in-Hybrid Electric Vehicle – PHEV) das Produktportfolio und leisten somit ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs.

Im Jahr 2025 wurde die im Schwerpunkt auf Elektromobilität ausgerichtete Mercedes Modular Architecture (MMA) bei Fahrzeugen ab dem Entry-Segment eingeführt. Mercedes-Benz Cars plant, im Jahr 2026 mit der Mercedes-Benz Electric Architecture (MB.EA) und AMG Electric Architecture (AMG.EA) zwei weitere vollelektrische Architekturen im Top-End- und Core-Segment einzuführen.

### **Der neue CLA**

Mit der Mercedes-Benz Modular Architecture (MMA) entwickelte der Konzern eine primär auf Elektrofahrzeuge ausgerichtete Architektur. Im Berichtsjahr stellte die Mercedes-Benz Group den neuen vollelektrischen CLA vor, das erste im Rahmen der MMA entwickelte Fahrzeug. Dank seiner Antriebseffizienz und Aerodynamik bietet der CLA 250+ mit EQ-Technologie (Energieverbrauch kombiniert: 14,1 - 12,2 kWh/100 km | CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km | CO<sub>2</sub>-Klasse: A) eine Reichweite von bis zu 792 km nach Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP)<sup>2, 3</sup>.

### **Plug-in-Hybride**

Auf dem Weg in die vollelektrische Zukunft stellen auch Plug-in-Hybride eine wichtige Brückentechnologie dar. Die Kombination aus Elektroantrieb und Verbrennungsmotor ermöglicht zeitweise lokal CO<sub>2</sub>-emissionsfreies

Fahren. Dabei erreicht der Antrieb – bestehend aus Elektromotor und Hochvoltbatterie – rein elektrische Aktionsradien, die für einen Großteil der täglichen Fahrten ausreichen.

### **Elektrifizierung bei Mercedes-Benz Vans**

Auch im Transportergeschäft nimmt der Ausbau der Elektromobilität einen hohen Stellenwert ein. Schon heute sind alle Baureihen bei Mercedes-Benz Vans konsequent elektrifiziert. Kundinnen und Kunden sowie Aufbauhersteller können in jedem Segment einen vollelektrischen Van auswählen – für den gewerblichen sowie den privaten Einsatz.

Ab dem Jahr 2026 sollen alle neu entwickelten mittelgroßen und großen vollelektrischen Vans von Mercedes-Benz Vans auf der modularen, flexiblen und skalierbaren Van-Architektur basieren. Die neue Fahrzeugarchitektur erlaubt eine klare Differenzierung zwischen privat positionierten Großraumlimousinen (VLE und VLS) und gewerblich positionierten Vans im Premiumsegment.

Das Mercedes-Benz Werk Vitoria hat im Berichtsjahr mit der Produktion der ersten Vorserienfahrzeuge des neuen vollelektrischen Mercedes-Benz VLE begonnen und bereitet sich damit auf den Start der Serienfertigung 2026 vor. Um den Anforderungen des ersten

<sup>1</sup> Die Angaben sind vorläufig und wurden intern nach Maßgabe der Zertifizierungsmethode »Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP)-Prüfverfahren« ermittelt. Es liegen bislang weder eine EG-Typgenehmigung noch eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

<sup>2</sup> Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP ermittelt. Die angegebenen Spannweiten beziehen sich auf den europäischen Markt. Der Energieverbrauch und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines Pkw sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs bzw. des Energieträgers durch den Pkw, sondern auch vom Fahrstil und anderen nicht technischen Faktoren abhängig.

<sup>3</sup> Die tatsächliche Reichweite hängt von zahlreichen Faktoren wie insbesondere der individuellen Fahrweise, Umgebungsbedingungen, dem Alterungsprozess der Batterie, Nebenverbrauchern, wie beispielsweise der Klimatisierung, Sonderausstattungen, Bereifung, Zuladung, dem Streckenprofil ab und kann daher vom angegebenen WLTP-Wert abweichen.



Fahrzeugs auf Basis der neu entwickelten, modularen und skalierbaren Van-Architektur in der Produktion gerecht zu werden, wurde das Mercedes-Benz Werk Vitoria umfassend modernisiert.

### Der eSprinter

Mit dem heutigen eSprinter der zweiten Generation, der bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>1</sup> produziert wird, setzt Mercedes-Benz Vans die Strategie zur Elektrifizierung weiter um. Effizienz und Nachhaltigkeit waren wichtige Aspekte bei der Weiterentwicklung des elektrischen Antriebsstrangs. So brachte das Geschäftsfeld in einem vollelektrischen Van erstmals einen hocheffizienten Permanentmagnet-Synchronmotor (PSM) sowie eine elektrische Hinterachse zum Einsatz. Der eSprinter erlaubt erstmals höhere Nutzlasten mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 4,25 Tonnen und eine größere Variantenvielfalt. Die Zellchemie der verbauten Hochvoltbatterie beruht auf Lithium-Eisenphosphat (LFP), wodurch auf Kobalt und Nickel verzichtet werden kann. Ein aktives Thermomanagement sorgt für eine hochwirksame Energieübertragung bei unterschiedlichen Systemzuständen.

### Mercedes-Benz Charge Public

Unter dem Digitalen Extra MB.CHARGE Public bündelt Mercedes-Benz die passende Fahrzeug- und App-Integration und bietet exklusiv für Kundinnen und Kunden von Mercedes-Benz Elektrofahrzeugen sowie Plug-in-Hybriden zahlreiche Vorteile. In mehr als 37 Ländern auf vier Kontinenten mit über 2,9 Millionen

Ladepunkten von mehr als 1.600 Ladestationsbetreibern haben Kundinnen und Kunden über MB.CHARGE Public einfachen Zugang zu einem der größten Ladenetzwerke der Welt. Mehr als 1 Million dieser Ladepunkte befinden sich in Europa, davon über 185.000 in Deutschland.

### Green Charging

»Green Charging« ist ein integraler Bestandteil von MB.CHARGE Public in den wichtigsten Märkten. Sofern an der jeweiligen Ladestation noch kein Strom aus erneuerbaren Energien vorliegt, verwendet »Green Charging« Grünstromzertifikate. Diese stellen sicher, dass für Ladevorgänge eine äquivalente Strommenge aus erneuerbaren Energien ins Stromnetz eingespeist wird. Dabei handelt es sich ausschließlich um Grünstromzertifikate<sup>2</sup> zertifizierter Wind- und Solarkraftanlagen.

### Schnellladenetze in Europa, den USA und China

Die Mercedes-Benz Group gründete die Gemeinschaftsunternehmen IONITY, IONNA und IONCHI mit, um leistungsstarke Schnellladenetze für Elektrofahrzeuge in Europa, Nordamerika und China aufzubauen.

Mit dem Gemeinschaftsunternehmen IONITY beteiligt sich die Mercedes-Benz Group am Aufbau eines Schnellladenetzes in Europa. Ende des Jahres 2030 sollen rund 13.000 IONITY-Schnellladepunkte in Betrieb sein. Diese Ladepunkte, aktuell mit bis zu 400 kW, sind im MB.CHARGE Public Ladedienst integriert und ermöglichen schnelles und bequemes Laden.

In Nordamerika beteiligt sich die Mercedes-Benz Group an dem Gemeinschaftsunternehmen IONNA. Gemeinsam mit sieben weiteren führenden Automobilherstellern ist ein Netzwerk von mindestens 30.000 Ladepunkten entlang der wichtigsten Routen und urbanen Zentren geplant.

In China treibt die Mercedes-Benz Group gemeinsam mit BMW den Ausbau der Ladeinfrastruktur voran. Das Gemeinschaftsunternehmen IONCHI strebt innerhalb der nächsten Jahre ein Ladenetz von ca. 1.000 Stationen mit rund 7.000 Schnellladepunkten an. Diese sollen öffentlich zugänglich sein und stehen allen Fahrzeugmarken zur Verfügung. Mercedes-Benz und BMW bieten exklusive Funktionen wie Plug & Charge sowie Reservierung an.

### Smarte Ladelösungen für zu Hause

Für viele Fahrerinnen und Fahrer ist das eigene Zuhause der bevorzugte Ladepunkt. Auf dem Weg in eine vollelektrische Zukunft arbeitet die Mercedes-Benz Group daher konsequent an einer Erweiterung des Ladeökosystems durch innovative Lösungen für zu Hause. Elektrofahrzeug und Energienetz sollen in Zukunft intelligent vernetzt sein, um den Anteil erneuerbarer Energien zu erhöhen. Mit smarten Ladelösungen für Privathaushalte können Kundinnen und Kunden CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kosten reduzieren sowie ihre Unabhängigkeit steigern. Mittels intelligenter Steuerung der Ladevorgänge kann die Verteilung von Strom aus erneuerbaren Energien je nach Netzauslas-

<sup>1</sup> Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder nicht reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Mercedes-Benz Group durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.

<sup>2</sup> EKOenergy in Europa, Green-e in Nordamerika.



tung optimiert werden. Dadurch können in Zukunft sowohl Netzungspässe als auch die Abschaltung von Überproduktion erneuerbarer Energiequellen in regionalen Stromverteilnetzen reduziert werden.

### Energiesparen mit Eco Coach

Der Mercedes-Benz Eco Coach ist eine App mit individuellen Energiespartipps für Nutzerinnen und Nutzer von Plug-in-Hybrid- und Elektrofahrzeugen. Die App analysiert das persönliche Fahr- und Ladeverhalten und gibt personalisierte Tipps, wie sich der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck senken und die Langlebigkeit der Fahrzeugbatterie erhöhen lässt. Die App ist in zehn europäischen Ländern verfügbar. Zudem unterstützt die Eco Coach App Nutzerinnen und Nutzer in Deutschland, mithilfe von Ladeempfehlungen oder Challenges ihren Ladevorgang in Zeitfenstern mit möglichst hohem Anteil erneuerbarer Energien im Stromnetz der öffentlichen Versorgung durchzuführen.

### Kennzahlen – Energieverbrauch

Die Mercedes-Benz Group evaluiert und bewertet regelmäßig die wesentlichen Energieträger, -bezüge und -verbräuche. Die gesamten Energiedaten erfasst die Mercedes-Benz Group weltweit über ein Datentool und ermittelt darüber ihren Energieverbrauch sowie -eigenerzeugung. Die Datenbasis dafür bilden Abrechnungen der Energieversorgungsunternehmen. Sofern keine Abrechnungen vorliegen, werden eigene Messungen herangezogen. Der Betrieb und die Dokumentation der dafür relevanten internen Energiemessstellen erfolgen durch die Standorte.

Im Einzelfall kommen von den Energiedatenverantwortlichen der Standorte Schätzungen auf Basis von Erfahrungswerten aus Vorjahren beziehungsweise Hochrechnungen mit Bezug zu aktuellen Energiezählerdaten sowie Stückzahlentwicklungen zur Anwendung. Diese erfolgt, sofern Rechnungen oder Messungen nicht zum Jahresende vorliegen. Umrechnungsfaktoren stammen aus Versorgerrechnungen sowie gängigen Ermittlungsstandards (z. B. EU-Emissionshandel) bzw. anerkannten Datenbanken (International Energy Agency (IEA)) und werden von der Konzernzentrale vorgegeben.

Für ihre produktionsbezogenen Ziele (Energie und CO<sub>2</sub>-Emissionen) ermittelt die Mercedes-Benz Group die Energieverbräuche ihrer Produktionsstandorte ohne Kraftstoffe, da der Kraftstoffverbrauch (inklusive Wasserstoff) in erster Linie durch Aktivitäten außerhalb der Produktion (u. a. Firmenfahrzeuge, Prüfstände) verursacht wird. Die spezifischen Energieverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen (gemessen je produziertem Fahrzeug) liegen den produktionsbezogenen Zielen zugrunde. Deshalb werden auch diese ohne Kraftstoffe und ohne die an Dritte weitergegebene selbst erzeugte Energie ausgewiesen. Darüber hinaus weist der Konzern die Menge an nicht erneuerbarer Energie aus, die an Standorten des Konzerns erzeugt und an Dritte weitergegeben wird. Damit möchte die Mercedes-Benz Group verdeutlichen, dass ein Teil der vom Konzern erzeugten nicht erneuerbaren Energie von Dritten, z. B. im Rahmen der städtischen Fernwärmeversorgung, verbraucht wird.

### Energieerzeugung<sup>1</sup> (in GWh)

|                                      | 2025         | 2024  |
|--------------------------------------|--------------|-------|
| Erzeugung nicht erneuerbarer Energie | <b>1.153</b> | 1.217 |
| Erzeugung erneuerbarer Energie       | <b>86</b>    | 57    |
| <b>Gesamte Energieerzeugung</b>      | <b>1.239</b> | 1.274 |

<sup>1</sup> Erzeugung von Strom und Wärme an den eigenen Standorten zur weiteren Verwendung in Anlagen und Weitergabe an Dritte.

**Gesamtenergieverbrauch (in GWh)**

|                                                                                                          | 2025         | 2024         |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen                                                      | -            | -            |
| Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen                                                      | 343          | 413          |
| Brennstoffverbrauch aus Erdgas                                                                           | 2.145        | 2.407        |
| Brennstoffverbrauch aus sonstigen fossilen Quellen                                                       | 10           | 10           |
| Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus fossilen Quellen     | 472          | 460          |
| <b>Verbrauch fossiler Energie</b>                                                                        | <b>2.970</b> | <b>3.290</b> |
| Anteil fossiler Energie am Gesamtenergieverbrauch (in %)                                                 | 53,4         | 55,6         |
| <b>Verbrauch aus nuklearen Quellen</b>                                                                   | -            | -            |
| Anteil nuklearer Quellen am Gesamtenergieverbrauch (in %)                                                | -            | -            |
| Brennstoffverbrauch aus erneuerbaren Quellen                                                             | 30           | 33           |
| Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung aus erneuerbaren Quellen | 2.502        | 2.551        |
| Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt            | 64           | 42           |
| <b>Verbrauch erneuerbarer Energie</b>                                                                    | <b>2.596</b> | <b>2.626</b> |
| Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergieverbrauch (in %)                                             | 46,6         | 44,4         |
| <b>Gesamtenergieverbrauch</b>                                                                            | <b>5.566</b> | <b>5.916</b> |

Zur Ermittlung des Nettoumsatzes aus klimaintensiven Sektoren wurden die Herstellung CO<sub>2</sub>-armer Verkehrstechnologien sowie Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten, die Infrastruktur für einen CO<sub>2</sub>-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr sowie der Verkauf von Gebrauchsgütern einbezogen.

**Gesamtenergieverbrauch pro Nettoumsatz in klimaintensiven Sektoren (in MWh/ Mio. €)**

|                                        | 2025 | 2024 |
|----------------------------------------|------|------|
| Gesamtenergieverbrauch pro Nettoumsatz | 50,5 | 48,6 |

**Überleitung der Nettoumsatzerlöse aus klimaintensiven Sektoren zu den Umsatzerlösen des Konzerns in Mio. €**

|                                                                                                                                          | 2025    | 2024    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|
| Nettoumsatzerlöse aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren, die zur Berechnung der Energieintensität herangezogen werden <sup>1</sup> | 110.182 | 121.640 |
| Nettoumsatzerlöse (sonstige)                                                                                                             | 22.032  | 23.954  |
| Gesamtnettoumsatzerlöse <sup>2</sup>                                                                                                     | 132.214 | 145.594 |

<sup>1</sup> Enthält die Umfänge der Wirtschaftstätigkeit 3.3 Herstellung CO<sub>2</sub>-armer Verkehrstechnologien.

<sup>2</sup> Die Gesamtnettoumsatzerlöse entsprechen den Umsatzerlösen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

**Weitere Angaben zum Energieverbrauch (in GWh) – unternehmensspezifisch**

|                                                                             | 2025  | 2024  |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------|-------|
| Energieverbrauch in der Produktion <sup>1</sup>                             | 4.177 | 4.296 |
| Selbst erzeugte nicht erneuerbare Energie, die an Dritte weitergegeben wird | 98    | 144   |

<sup>1</sup> Ohne Kraftstoffe.

**Energieverbrauch in der Produktion<sup>1</sup> pro Fahrzeug (in MWh/ Fahrzeug) – unternehmensspezifisch**

|                    | 2025 | 2024 |
|--------------------|------|------|
| Mercedes-Benz Cars | 2,70 | 2,65 |
| Mercedes-Benz Vans | 2,37 | 2,31 |

<sup>1</sup> Ohne Kraftstoffe.

**Kennzahlen – Treibhausgasbruttoemissionen**

Die Mercedes-Benz Group berechnet und dokumentiert ihre Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) in Scope 1 bis Scope 3 nach dem Corporate Accounting and Reporting Standard 2004 und dem Corporate Value Chain Standard 2011 der Greenhouse Gas (GHG) Protocol Initiative.

**Scope 1 und Scope 2**

Im Rahmen von Scope 1 bilanziert die Mercedes-Benz Group die direkten Treibhausgasemissionen aus der Verbrennung von Kraftstoffen, Heizöl, Erdgas und Flüssiggas. Diese werden mit konstanten CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren gemäß den Intergovernmental Panel on Climate



Change (IPCC) Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories (2024) sowie weiteren Quellen wie zum Beispiel der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt, 2026) und dem Umweltbundesamt (UBA, 2022 & 2024) berechnet.

Im Rahmen von Scope 2 errechnet der Konzern die indirekten Treibhausgasemissionen von Fernwärme, Strom und Wasserstoff aus externer Erzeugung zeitlich und regional differenziert. Grundlage ist der im Jahr 2015 veröffentlichte Leitfaden der GHG Protocol Initiative zur Ermittlung von Scope-2-Emissionen. Für den Bilanzierungsansatz »market-based« erhebt die Mercedes-Benz Group die Treibhausgasemissionsfaktoren der lokalen Strom- und Fernwärmetarife oder Strom- und Fernwärmeversorgungsunternehmen an ihren Standorten weltweit. Wenn diese Daten sowie auch Residualmixangaben fehlen, wird für Strom der für das jeweilige Land veröffentlichte aktuelle durchschnittliche Emissionsfaktor der Internationalen Energieagentur (IEA, 2025) oder der United States Environmental Protection Agency (EPA, 2025) für die USA verwendet. Für Fernwärme und Wasserstoff wird die jeweilige länderspezifische Behördenangabe herangezogen. Im Berichtsjahr wurden analog des Vorjahres mehr als 90 % des Grünstroms über physikalische Grünstromverträge bezogen. Der Rest wurde über Grünstromnachweise eingekauft. Zusätzlich werden die Treibhausgasemissionen gemäß der »Location-based«-Methode ausgewiesen, welche die landesspezifischen Treibhausgasemissionsfaktoren beinhaltet.

In ihren Bilanzen berücksichtigt die Mercedes-Benz Group unter Scope 1 und 2 neben dem Haupttreibhausgas CO<sub>2</sub> auch weitere Treibhausgase. Diese Treibhausgasemissionen werden summarisch in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten offengelegt. Die CO<sub>2</sub>-Äquivalente in Scope 1 werden anhand des Global Warming Potentials (GWP) und der Emissionsfaktoren nach IPCC ermittelt.

Der Konzern weist unter Scope 1 und 2 in seinen Bilanzen neben den fossilen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die biogenen Scope-1- und Scope-2-CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Nutzung erneuerbarer Energien (Biomasse, erneuerbare Fernwärmeanteile etc.) separat aus. In Scope 1 werden diese anhand konstanter CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren gemäß dem World Business Council for Sustainable Development (WBCSD, 2024) oder der DEHSt berechnet. Die biogenen Scope-2-CO<sub>2</sub>-Emissionen werden anhand der biogenen Energiebezüge je Standort ermittelt. Die biogenen CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren werden vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA, 2025) zur Verfügung gestellt.

Grundlage für die Berechnung der Menge an Scope 1- und 2-Emission sind die Energieverbräuche der jeweiligen Energieträger.

### Scope 3

Im Rahmen von Scope 3 bilanziert die Mercedes-Benz Group die indirekten Treibhausgasemissionen, die in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette des Unternehmens auftreten. Dabei berücksichtigt der Konzern in seiner Bilanz neben CO<sub>2</sub> weitere Treib-

hausgase und weist die biogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen separat aus.

Das GHG Protocol unterscheidet insgesamt 15 Scope-3-Kategorien. Die Auswahl der zu berichtenden Scope-3-Kategorien erfolgt nach einer Prüfung ihrer Signifikanz gemäß den Vorgaben des GHG Protocols. Im Berechnungsumfang werden 12 der 15 Kategorien berücksichtigt. Die Kategorien 8, 9 und 13 werden als nicht signifikant eingestuft. Dies ist unter anderem auf das niedrig geschätzte Ausmaß der Emissionen, die geringe finanzielle und sektorspezifische Bedeutung sowie den geringen Beitrag zu den Chancen und Risiken des Unternehmens zurückzuführen.

Die Annahmen zur Berechnung der Treibhausgasemissionen für die berichteten Scope-3-Kategorien werden im Folgenden beschrieben. Hierzu werden jeweils der Umfang der erfassten Emissionen und die herangezogene Berechnungsmethode angegeben sowie die zugrunde liegende Datenbasis aufgeführt. Für die Berechnung der Treibhausgasemissionen wird ein internes Berechnungstool verwendet.

### Kategorie 1 – Erworbene Waren und Dienstleistungen

- Umfang: Treibhausgasemissionen der zur Produktion der Fahrzeuge notwendigen Werkstoffe und Bauteile inklusive Dekarbonisierungsmaßnahmen
- Methode: »average-data«-Methode gemäß GHG Protocol mit fahrzeugspezifischen Ökobilanzen für repräsentative Fahrzeugmodelle in jedem Segment



nach ISO14040/44; darauf aufbauend modulare Skalierung für weitere Fahrzeugvarianten

- Datenbasis: Verkaufszahlen 2025, Bauteil- und Materialinformationen (Fzg.-Stücklisten/IMDS); regionalisierte Emissionsfaktoren für die Produktionsmärkte Europa, USA und China aus der Ökobilanzdatenbank LCA for Experts (Sphera Solutions GmbH, Version 2025.2)
- Im Berichtsjahr 2025 wurden zur Steigerung der Datenqualität regionalisierte Lieferketteninformationen (Europa, USA und China) anhand der Produktionsstandorte der Fahrzeuge zur Berechnung der Emissionen erworbener Waren verwendet. Gemäß neuen Industriestandards erfolgt die Allokation von Emissionen beim Recycling von Produktionsschrotten nach dem Cut-off-/recycled-content-Ansatz. Aufgrund der Änderungen wurden die Treibhausgasemissionen für das Jahr 2024 nachberechnet.

### **Kategorie 2 – Investitionsgüter**

- Umfang: Treibhausgasemissionen vorrangig durch Investitionen in Gebäude und Grundstückseinrichtungen sowie technische Anlagen, Maschinen und Software
- Methode: »spend-based«-Methode gemäß GHG Protocol
- Datenbasis: Sachanlagenzugänge für fertiggestellte Bauten, technische Anlagen und Maschinen sowie andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung gruppiert in Anlagenklassen;

Emissionsfaktoren aus der Datenbank Exiobase (Version 3.9)

- Im Berichtsjahr 2025 wurden zur Steigerung der Datenqualität statt Planzahlen weitestgehend tatsächlich getätigte Ausgaben für Investitionsgüter zur Emissionsberechnung verwendet (> 80 %). Die Emissionen der übrigen Ausgaben wurden auf dieser Basis für die Gesamtsumme an Investitionen in genannten Sachanlagen gemäß Konzernabschluss skaliert. Aufgrund dieser Änderungen wurden die Treibhausgasemissionen für das Jahr 2024 nachberechnet

### **Kategorie 3 – Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)**

- Umfang: Treibhausgasemissionen, die bei der Produktion und Bereitstellung von Energieträgern entstehen und nicht in Scope 1 und 2 enthalten sind
- Methode: »average-data«-Methode gemäß GHG Protocol
- Datenbasis: Energieverbrauchsdaten aus zentralem Energiemanagementsystem, Emissionsfaktoren vom Umweltbundesamt (UBA, 2025) sowie von der Internationalen Energieagentur (IEA, 2025)

### **Kategorie 4 – Vorgelagerter Transport und Vertrieb**

- Umfang: Treibhausgasemissionen von Transporten entlang der Logistikkette (In- und Outbound) bis zum vorgelagerten Point of Sale

- Methode: »distance-based«-Methode gemäß GHG Protocol und ISO 14083. Ein Teil der Sendungsdaten liegt jährlich für den Zeitraum Januar bis Dezember vor, mindestens jedoch bis einschließlich November. Ausnahme sind die Sendungsdaten von Mercedes-Benz Cars für die Inbound-Logistik im Seeverkehr, die aufgrund eines quartalsweisen Zeitversatzes lediglich bis September vorliegen. Fehlende Datenpunkte werden auf Basis der jeweils vorangegangenen Monate prognostiziert.
- Datenbasis: Sendungsdaten; spezifische Emissionsfaktoren für Inbound Logistik Straße/Bahn/Luft/Auslandswerke sowie für Outbound-Logistik Straße/Bahn/See aus GLEC Framework Version 3.1, Emissionsfaktoren für Inbound-Logistik Seeverkehr aus Clean Cargo Framework/Lieferjahr 2024

### **Kategorie 5 – Abfallaufkommen in Betrieben**

- Umfang: Treibhausgasemissionen aus der Beseitigung und energetischen Verwertung von Abfällen aus eigenen Produktionsstätten
- Methode: »waste-type-specific«-Methode gemäß GHG Protocol
- Datenbasis: konzernweite Abfallmengen; Emissionsfaktoren aus der Ökobilanzdatenbank LCA for Experts (Version 2025.2)

**Kategorie 6 – Geschäftsreisen**

- Umfang: Treibhausgasemissionen aller Beschäftigten der Mercedes-Benz Group aus Flug- und Zugreisen sowie durch Fahrten mit Mietwagen
- Methode: »distance-based«-Methode gemäß GHG Protocol
- Datenbasis: Flugdaten aus internem Reisemanagementsystem und Emissionsfaktoren des Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA, 2025); Mietwagenverkehr durch die gefahrenen Kilometer mit fahrzeugklassenspezifischen Emissionsfaktoren; Zugverkehr über die zurückgelegten Kilometer und den entsprechenden Emissionsfaktor aus dem Transport Emission Model TREMOD (Umweltbundesamt, 2025)

**Kategorie 7 – Pendelnde Arbeitnehmer**

- Umfang: Treibhausgasemissionen aller Beschäftigten der Mercedes-Benz Group durch Individual- und öffentlichen Verkehr zwischen ihrem Wohnort und ihrer Arbeitsstätte
- Methode: »average-data«-Methode gemäß GHG Protocol
- Datenbasis: Anzahl an Arbeitstagen (Europa inklusive deutscher Mercedes-Benz Homeoffice-quote); individuelle Pendelstrecken für die Standorte in Deutschland (deutsche Pendelstrecken als Referenzwert für Europa) und individuelle Pendelstrecken der größten außereuropäischen Standorte für RoW; Modalsplit für Deutschland und USA (Statistisches Bundesamt, 2025; Statista, 2022);

zugehörige Emissionsfaktoren für Deutschland und Europa aus TREMOD (Umweltbundesamt, 2025), für die USA und die restlichen Länder von der United States Environmental Protection Agency (EPA, 2025)

**Kategorie 8 – Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter**

- Diese Kategorie wurde in einer Signifikanzanalyse als nicht signifikant bewertet und wird nicht berichtet.

**Kategorie 9 – Nachgelagerter Transport**

- Diese Kategorie wurde in einer Signifikanzanalyse als nicht signifikant bewertet und wird nicht berichtet.

**Kategorie 10 – Verarbeitung verkaufter Produkte**

- Umfang: Treibhausgasemissionen aus der Weiterverarbeitung verkaufter Mercedes-Benz Van-Fahrgestelle (z. B. durch Aufbauhersteller)
- Methode: »average-data«-Methode gemäß GHG Protocol; die Treibhausgasemissionen der zusätzlichen Verarbeitungsumfänge des Aufbauherstellers werden anhand der zusätzlichen Masse analog zu Kategorie 3.1 berücksichtigt
- Datenbasis: Verkaufszahlen Vans 2025, Bauteil- und Materialinformationen (Fahrzeugstücklisten/IMDS, Vans), Verordnung (EU) 2019/631; Emissionsfaktoren aus der Ökobilanzdatenbank LCA for Experts (Version 2025.2)

**Kategorie 11 – Verwendung verkaufter Produkte**

- Umfang: Well-to-Wheel-Treibhausgasemissionen aller Fahrzeuge der Neuwagenflotte mit einer

angenommenen jährlichen Laufleistung von 20.000 km und einer unterstellten Nutzungsdauer von 10 Jahren (in Summe 200.000 km)

- Methode: Die Well-to-Tank-Treibhausgasemissionen basieren auf den Strom-/Kraftstoff-Herstellpfaden der jeweiligen Märkte. Der CO<sub>2</sub>-Reduktionsbeitrag durch »Green Charging« für die Neuwagenflotte errechnet sich wie folgt: Über den Ladedienst MB.CHARGE Public werden Kunden-Lademengen an öffentlichen Ladepunkten erfasst. Sofern an diesen nachweislich noch kein Strom aus erneuerbaren Energien vorliegt, wird mittels Grünstromzertifikaten sichergestellt, dass eine äquivalente Strommenge aus erneuerbaren Energien ins Stromnetz eingespeist wird. Die 2025 erfassten Lademengen der Neuwagenflotte werden für den unterstellten Nutzungszeitraum von zehn Jahren hochskaliert. Der CO<sub>2</sub>-Reduktionsbeitrag beträgt im Jahr 2025 für Mercedes-Benz Cars ca. 0,08 t CO<sub>2</sub>/Fahrzeug und Mercedes-Benz Vans ca. 0,02 t CO<sub>2</sub>/Fahrzeug. Die Tank-to-Wheel-Treibhausgasemissionen basieren auf den stückzahlgewichteten durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Flottenwerten unter Berücksichtigung der aktuell geltenden Fahrzyklen in den jeweiligen Märkten Europa, China, USA und Kanada. Weitere Treibhausgasemissionen werden anhand von zertifizierten Emissionswerten berücksichtigt.
- Datenbasis: Verkaufszahlen 2025, zertifizierte Verbrauchs- und Emissionsdaten für Tank-to-Wheel und Ökobilanzdatenbank LCA for Experts (Version 2025.2) für Well-to-Tank



**Kategorie 12 – Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer**

- Umfang: Treibhausgasemissionen aus Verwertung und Beseitigung von Fahrzeugen am Ende ihrer Nutzungsphase (umfasst die Demontage, den Schredderprozess und die nachgelagerte Behandlung der Schredderleichtfraktion (cut-off-Ansatz))
- Methode: »average-data«-Methode gemäß GHG Protocol; Berücksichtigung der Materialien am Ende der Lebensdauer nach dem Cut-off-Ansatz
- Datenbasis: fahrzeugspezifische Gewichtsinformationen und Ökobilanz End-of-Life-Modell nach ISO 14040/44; Emissionsfaktoren aus der Ökobilanzdatenbank LCA for Experts (Version 2025.2)

**Kategorie 13 – Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter**

- Diese Kategorie wurde in einer Signifikanzanalyse als nicht signifikant bewertet und wird nicht berichtet.

**Kategorie 14 – Franchises**

- Umfang: Treibhausgasemissionen durch den Energieverbrauch aller unabhängigen Händler
- Methode: »franchise-specific«-Methode gemäß GHG Protocol
- Datenbasis: spezifische Energieverbräuche der unabhängigen Händler aus dem vorangegangenen Berichtszeitraum. Für Standorte ohne Verbrauchsdaten werden vorhandene länder- oder regions-spezifische durchschnittliche Energieverbräuche extrapoliert; Emissionsfaktoren für Strom in den

einzelnen Ländern gemäß IEA (location-based, 2025). Für die übrigen Energieträger werden einheitliche Emissionsfaktoren von World Business Council for Sustainable Development (WBCSD, 2024), Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt, 2026) sowie vom Umweltbundesamt (UBA, 2022) verwendet.

- Zur Steigerung der Datenqualität wurden im Berichtsjahr 2025 primäre Daten der unabhängigen Händler zum Energieverbrauch für die Berechnung herangezogen. Eine Nachberechnung der Treibhausgasemissionen für das Jahr 2024 war nicht durchführbar.

**Kategorie 15 – Investitionen**

- Umfang: Treibhausgasemissionen durch Investitionen (Equity Investments) in assoziierte Unternehmen, Joint Ventures und relevante Eigenkapitalinstrumente
- Methode: Berücksichtigung der Scope-1- und Scope-2-Emissionen des entsprechenden Unternehmens gemäß Investitionsanteil
- Datenbasis: internes Beteiligungsmanagementsystem, veröffentlichte Informationen zu Scope-1- und Scope-2-Emissionen der Unternehmen aus dem vorangegangenen Berichtszeitraum. Sofern diese nicht vorliegen, werden die Treibhausgasemissionen der übrigen Unternehmen anhand ihrer Buchwerte extrapoliert.

Mit 73 % entsteht der Hauptanteil der für das Jahr 2025 berichteten Scope-3-Emissionen der Mercedes-Benz Group in der Nutzungsphase. Auf die Lieferkette entfallen rund 22 % der Scope-3-Emissionen. Im Vergleich zum Vorjahr sinken die Scope-3-Gesamtemissionen um 11 %. Dies ist vor allem auf die Kategorien 1 und 11 aufgrund der Entwicklung der Stückzahlen zurückzuführen.

24 % (2024: 19 %) der Scope-3-Treibhausgasemissionen sind Kategorien zuzuordnen, die auf übermittelten Daten von Lieferanten oder anderen Partnern in der Wertschöpfungskette basieren. Hier von werden 3 % (2024: 0,5 %) anhand von Primärdaten berechnet. Die weiteren Scope-3-Treibhausgasemissionen werden unter Berücksichtigung gemessener Aktivitätsdaten bestimmt.

**Mercedes-Benz Group Treibhausgasemissionen – Scope 1, Scope 2 und Scope 3<sup>1,2</sup>**

|                                                                                                            | 2025  | 2024  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|
| <b>Treibhausgasemissionen – Scope 1</b>                                                                    |       |       |
| Treibhausgasemissionen – Scope 1 (in Mio. t CO <sub>2</sub> e)                                             | 0,5   | 0,6   |
| Anteil der Scope 1-Treibhausgasemissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (in %)                  | 78,3  | 77,4  |
| <b>Treibhausgasemissionen – Scope 2 (in Mio. t CO<sub>2</sub>e)</b>                                        |       |       |
| Treibhausgasemissionen – Scope 2 – location-based                                                          | 0,9   | 1,0   |
| Treibhausgasemissionen – Scope 2 – market-based                                                            | 0,1   | 0,1   |
| <b>Treibhausgasemissionen – Scope 3<sup>3</sup> (in Mio. t CO<sub>2</sub>e)</b>                            |       |       |
| Treibhausgasemissionen – Scope 3                                                                           | 118,8 | 133,5 |
| Kategorie 1 – Erworbene Waren und Dienstleistungen <sup>4</sup>                                            | 25,9  | 28,6  |
| Kategorie 2 – Investitionsgüter <sup>4</sup>                                                               | 1,3   | 0,8   |
| Kategorie 3 – Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten) | 0,4   | 0,4   |
| Kategorie 4 – Vorgelagerter Transport und Vertrieb                                                         | 1,8   | 2,3   |
| Kategorie 5 – Abfallaufkommen in Betrieben                                                                 | 0,2   | 0,1   |
| Kategorie 6 – Geschäftsreisen                                                                              | 0,04  | 0,1   |
| Kategorie 7 – Pendelnde Arbeitnehmer                                                                       | 0,2   | 0,2   |
| Kategorie 8 – Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter                                                       | n. s. | n. s. |
| Kategorie 9 – Nachgelagerter Transport                                                                     | n. s. | n. s. |
| Kategorie 10 – Verarbeitung verkaufter Produkte                                                            | 0,1   | 0,1   |
| Kategorie 11 – Verwendung verkaufter Produkte                                                              | 86,5  | 97,0  |
| Kategorie 12 – Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer                                            | 1,0   | 1,0   |
| Kategorie 13 – Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter                                                     | n. s. | n. s. |
| Kategorie 14 – Franchises <sup>5</sup>                                                                     | 1,1   | 2,5   |
| Kategorie 15 – Investitionen                                                                               | 0,3   | 0,4   |
| <b>Summe Treibhausgasemissionen – Scope 1, 2 und 3 (in Mio. t CO<sub>2</sub>e)</b>                         |       |       |
| Summe Treibhausgasemissionen – location-based                                                              | 120,2 | 135,1 |
| Summe Treibhausgasemissionen – market-based                                                                | 119,4 | 134,2 |

**Biogene CO<sub>2</sub>-Emissionen Scope 1, Scope 2 und Scope 3 (in Mio. t CO<sub>2</sub>)**

|                                                            | 2025        | 2024  |
|------------------------------------------------------------|-------------|-------|
| <b>Summe biogene CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>             | <b>5,80</b> | 7,23  |
| Biogene CO <sub>2</sub> -Emissionen – Scope 1              | 0,007       | 0,008 |
| Biogene CO <sub>2</sub> -Emissionen – Scope 2 <sup>1</sup> | 0,004       | 0,004 |
| Biogene CO <sub>2</sub> -Emissionen – Scope 3              | 5,79        | 7,22  |

<sup>1</sup> Aufgrund einer Anpassung an den Ist-Werten wurde der Wert für das Jahr 2024 nachberechnet, die Emissionen erhöhten sich dadurch um 0,002 Mio. t CO<sub>2</sub>.

**Treibhausgasemissionen Scope 1, 2 und 3<sup>1</sup> pro Nettoumsatz<sup>2</sup> in t CO<sub>2</sub>e/Mio. €**

|                                                         | 2025 | 2024 |
|---------------------------------------------------------|------|------|
| Treibhausgasemissionen (location-based) pro Nettoumsatz | 909  | 896  |
| Treibhausgasemissionen (market-based) pro Nettoumsatz   | 902  | 890  |

<sup>1</sup> Einschließlich des Absatzes des at-equity bewerteten assoziierten Unternehmens Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) und des Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC).

<sup>2</sup> Der Nettoumsatz bezieht sich auf die Umsatzerlöse in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

<sup>1</sup> Die Tabelle enthält die für die Mercedes-Benz Group zutreffenden Tabellenspalten gemäß ESRS.

<sup>2</sup> Nicht signifikante Kategorien werden mit n.s. gekennzeichnet.

<sup>3</sup> Einschließlich des Absatzes des at-equity bewerteten assoziierten Unternehmens Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) und des Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC).

<sup>4</sup> Aufgrund der Anpassungen der Ermittlungsmethodik wurde der Wert für 2024 nachberechnet. Im Vergleich zu der im Vorjahr angewandten Methodik erhöhte sich der Wert der Emissionen durch erworbene Waren und Dienstleistungen für 2024 um 6,7 Mio. t CO<sub>2</sub>e, der Wert für Investitionsgüter reduzierte sich um 2,1 Mio. t CO<sub>2</sub>e.

<sup>5</sup> Die Reduktion der Emissionen ist auf eine Anpassung der Ermittlungsmethodik zurückzuführen.



Neben der durch die ESRS geforderten Berichterstattung auf Konzernebene werden für die Geschäftsbereiche Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans die unternehmensspezifischen Treibhausgasemissionen für Scope-1-, -2- sowie ausgewählte Scope-3-Kategorien entlang der Fahrzeug-Wertschöpfungskette getrennt ausgewiesen. Dies dient dazu, die prognostizierten CO<sub>2</sub>-Lifecycle-Emissionen der jährlichen Neuwagenflotte im Vergleich zum Vorjahr einzuordnen.

**Mercedes-Benz Cars Treibhausgasemissionen – Scope 1-, Scope 2- und Scope 3<sup>1</sup>-Emissionen in der Mercedes-Benz Cars Wertschöpfungskette – unternehmensspezifisch**

|                                                                                            | Absolute CO <sub>2</sub> e-Emissionen<br>(in Mio. t CO <sub>2</sub> e) |       | Absolute CO <sub>2</sub> -Emissionen<br>(in Mio. t CO <sub>2</sub> ) |      | Spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen je Pkw<br>(in t CO <sub>2</sub> /Fzg.) |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-------|----------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------------------------------------------------------|------|
|                                                                                            | 2025                                                                   | 2024  | 2025                                                                 | 2024 | 2025                                                                           | 2024 |
| <b>Treibhausgasemissionen – Scope 1 und 2 in der Produktion<sup>2</sup> – market-based</b> | <b>0,3</b>                                                             | 0,3   | <b>0,3</b>                                                           | 0,3  | <b>0,2</b>                                                                     | 0,2  |
| <b>Treibhausgasemissionen – Scope 3</b>                                                    | <b>90,5</b>                                                            | 101,5 | <b>82,6</b>                                                          | 93,3 | <b>46,5</b>                                                                    | 46,5 |
| Kategorie 1 – Erworbene Waren und Dienstleistungen <sup>3</sup>                            | <b>21,9</b>                                                            | 24,3  | <b>19,8</b>                                                          | 21,9 | <b>11,1</b>                                                                    | 10,9 |
| Kategorie 4 – Vorgelagerter Transport und Vertrieb                                         | <b>1,5</b>                                                             | 2,0   | <b>1,5</b>                                                           | 2,0  | <b>0,9</b>                                                                     | 1,0  |
| Kategorie 11 – Verwendung verkaufter Produkte (WtW)                                        | <b>66,3</b>                                                            | 74,4  | <b>60,5</b>                                                          | 68,6 | <b>34,1</b>                                                                    | 34,2 |
| Kategorie 12 – Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer                            | <b>0,8</b>                                                             | 0,8   | <b>0,8</b>                                                           | 0,8  | <b>0,4</b>                                                                     | 0,4  |
| <b>Summe Treibhausgasemissionen – Scope 1, 2 und 3</b>                                     |                                                                        |       |                                                                      |      |                                                                                |      |
| Summe der Mercedes-Benz Cars Wertschöpfungskette                                           | <b>90,8</b>                                                            | 101,8 | <b>82,9</b>                                                          | 93,6 | <b>46,7</b>                                                                    | 46,7 |

**Mercedes-Benz Vans Treibhausgasemissionen – Scope 1-, Scope 2- und Scope 3<sup>4</sup>-Emissionen in der Mercedes-Benz Vans Wertschöpfungskette – unternehmensspezifisch**

|                                                                                            | Absolute CO <sub>2</sub> e-Emissionen<br>(in Mio. t CO <sub>2</sub> e) |      | Absolute CO <sub>2</sub> -Emissionen<br>(in Mio. t CO <sub>2</sub> ) |      | Spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen je Van<br>(in t CO <sub>2</sub> /Fzg.) |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|------|----------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------------------------------------------------------|------|
|                                                                                            | 2025                                                                   | 2024 | 2025                                                                 | 2024 | 2025                                                                           | 2024 |
| <b>Treibhausgasemissionen – Scope 1 und 2 in der Produktion<sup>2</sup> – market-based</b> | <b>0,1</b>                                                             | 0,1  | <b>0,1</b>                                                           | 0,1  | <b>0,3</b>                                                                     | 0,3  |
| <b>Treibhausgasemissionen – Scope 3</b>                                                    | <b>24,7</b>                                                            | 27,5 | <b>22,2</b>                                                          | 25,0 | <b>60,8</b>                                                                    | 61,8 |
| Kategorie 1 – Erworbene Waren und Dienstleistungen <sup>5</sup>                            | <b>4,0</b>                                                             | 4,4  | <b>3,7</b>                                                           | 4,0  | <b>10,1</b>                                                                    | 9,9  |
| Kategorie 4 – Vorgelagerter Transport und Vertrieb                                         | <b>0,2</b>                                                             | 0,3  | <b>0,2</b>                                                           | 0,3  | <b>0,7</b>                                                                     | 0,8  |
| Kategorie 10 – Verarbeitung verkaufter Produkte                                            | <b>0,1</b>                                                             | 0,1  | <b>0,1</b>                                                           | 0,1  | <b>0,3</b>                                                                     | 0,3  |
| Kategorie 11 – Verwendung verkaufter Produkte (WtW)                                        | <b>20,2</b>                                                            | 22,5 | <b>18,0</b>                                                          | 20,4 | <b>49,2</b>                                                                    | 50,3 |
| Kategorie 12 – Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer                            | <b>0,2</b>                                                             | 0,2  | <b>0,2</b>                                                           | 0,2  | <b>0,5</b>                                                                     | 0,5  |
| <b>Summe Treibhausgasemissionen – Scope 1, 2 und 3</b>                                     |                                                                        |      |                                                                      |      |                                                                                |      |
| Summe der Mercedes-Benz Vans Wertschöpfungskette                                           | <b>24,8</b>                                                            | 27,6 | <b>22,3</b>                                                          | 25,1 | <b>61,1</b>                                                                    | 62,1 |

1 Einschließlich des Absatzes des at-equity bewerteten assoziierten Unternehmens Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

2 Ohne Kraftstoffe.

3 Aufgrund der Anpassungen der Ermittlungsmethodik wurde der Wert für 2024 nachberechnet. Im Vergleich zu der im Vorjahr angewandten Methodik erhöhte sich der Wert für 2024 der absoluten CO<sub>2</sub>e-Emissionen um 6 Mio. t CO<sub>2</sub>e; der absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 5,1 Mio. t CO<sub>2</sub>; der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen je Pkw um 2,5 t CO<sub>2</sub>/Fzg..

4 Einschließlich des Absatzes des at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC).

5 Aufgrund der Anpassungen der Ermittlungsmethodik wurde der Wert für 2024 nachberechnet. Im Vergleich zu der im Vorjahr angewandten Methodik erhöhte sich der Wert für 2024 der absoluten CO<sub>2</sub>e-Emissionen um 0,8 Mio. t CO<sub>2</sub>e; der absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 0,7 Mio. t CO<sub>2</sub>; der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen je Van um 1,7 t CO<sub>2</sub>/Fzg..

**Weitere Angaben zu den Treibhausgasemissionen Scope 1 und Scope 2 (in 1.000 tCO<sub>2</sub>e) – unternehmensspezifisch**

|                                                                                                                                  | 2025       | 2024 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------|
| <b>Summe Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 – market-based</b>                                                                 | <b>600</b> | 684  |
| davon CO <sub>2</sub> -Emissionen in der Produktion <sup>1</sup>                                                                 | <b>400</b> | 423  |
| davon CO <sub>2</sub> -Emissionen durch selbst erzeugte nicht-erneuerbare Energie, die an Dritte weitergegeben wird <sup>2</sup> | <b>20</b>  | 29   |

<sup>1</sup> Ohne Kraftstoffe.

<sup>2</sup> Diese CO<sub>2</sub>-Emissionen entstehen durch Endenergie, die von der Mercedes-Benz Group erzeugt, jedoch nicht selbst verbraucht wird.

**CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte in Europa<sup>1</sup>****Mercedes-Benz CO<sub>2</sub>-Emissionen im Durchschnitt Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Europa (in g/km) – unternehmensspezifisch**

|                       | 2025                     | 2024               |
|-----------------------|--------------------------|--------------------|
| Pkw <sup>1</sup>      | <b>106<sup>2,3</sup></b> | 103 <sup>2,3</sup> |
| Leichte Nutzfahrzeuge | <b>183<sup>2</sup></b>   | 204 <sup>2</sup>   |

<sup>1</sup> Leichter Anstieg des CO<sub>2</sub>-Flottenwerts u. a. aufgrund neuer PHEV-Zertifizierung und Veränderungen der Absatzstruktur im CO<sub>2</sub>-Pool.

<sup>2</sup> Interner Wert.

<sup>3</sup> Unter Berücksichtigung der im Mercedes-Benz CO<sub>2</sub>-Pool befindlichen Fahrzeuge des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd.

Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Mercedes-Benz Neuwagenflotte (Kategorien: M1<sup>2</sup> + N1<sup>3</sup>) in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island)

<sup>1</sup> Daten wurden mit hinreichender Sicherheit geprüft.

<sup>2</sup> M1 = Pkw.

<sup>3</sup> N1 = Leichte Nutzfahrzeuge.

<sup>4</sup> Teilweise werden interne Absatzdaten verwendet, da nicht von allen EU-Staaten offizielle Zulassungszahlen zur Verfügung gestellt werden.

werden unter Anwendung der gesetzlichen Regelungen auf Basis interner Daten<sup>4</sup> berechnet. Auf Grundlage der fahrzeugspezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) aus der Konformitätsbescheinigung (CoC) werden die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller Fahrzeuge ermittelt. Maßgeblich sind hierfür die zugelassenen Fahrzeuge im Kalenderjahr. Abweichungen vom finalen, offiziellen Wert der EU sind möglich, da nicht für alle europäischen Länder Zulassungsdaten für die Ermittlung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen werden können.

**CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte in den USA<sup>1</sup>****Mercedes-Benz Treibhausgaswerte Pkw, SUV und mittelschwere Nutzfahrzeuge in den USA (in g CO<sub>2</sub>/mi) – unternehmensspezifisch**

|                             | 2025                   | 2024             |
|-----------------------------|------------------------|------------------|
| Pkw <sup>1</sup>            | <b>215<sup>2</sup></b> | 180 <sup>2</sup> |
| SUV                         | <b>229<sup>2</sup></b> | 265 <sup>2</sup> |
| Mittelschwere Nutzfahrzeuge | <b>396<sup>2</sup></b> | 413 <sup>2</sup> |

<sup>1</sup> Anstieg durch gesunkenen Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge am Absatz u. a. aufgrund des Wegfalls steuerlicher Begünstigungen.

<sup>2</sup> Interner Wert.

Für Light-Duty Vehicles (Pkw und SUV) gelten in den USA der Greenhouse Gas Emission (GHG) Standard und der Corporate Average Fuel Economy (CAFE) Standard, während für Medium-Duty Vehicles (mittelschwere

Nutzfahrzeuge) der Greenhouse Gas Emission (GHG) Standard und Fuel Efficiency (FE) Standard gelten.

Für die Berechnung der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs in den USA werden die Produktionszahlen des jeweiligen Modelljahres herangezogen.

Auf Grundlage zertifizierter Werte wird der Durchschnitt der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs berechnet. Die aus verschiedenen Zyklen je Testgruppe ermittelten kombinierten Emissionen (combined fuel economy) werden in den USA im Rahmen einer Selbstzertifizierung gemäß gesetzlichen Vorgaben ermittelt. Diese Werte werden stichprobenartig durch die Umweltbehörde (EPA) überprüft.

Bei Light-Duty Vehicles (Pkw und SUV) kommen zusätzlich gesetzliche Flexibilitäten wie Off-Cycle-Credits zur Anwendung. Dies sind besonders effiziente Technologien, die im Kundenbetrieb CO<sub>2</sub>- und verbrauchs-mindernd wirken und zusätzlich zu den zertifizierten CO<sub>2</sub>- und Verbrauchswerten angerechnet werden können.

Einige Daten liegen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Nachhaltigkeitsberichtes noch nicht final vor und basieren daher auf Annahmen. Aus diesem Grund sind geringfügige Abweichungen zum finalen Behördenreport möglich.

**Kraftstoffverbräuche der Neuwagenflotte in China<sup>1</sup>****Mercedes-Benz Flottenverbrauch Pkw (importiert) in China  
(in l/100 km) – unternehmensspezifisch**

|     | 2025                | 2024              |
|-----|---------------------|-------------------|
| Pkw | 8,32 <sup>1,2</sup> | 8,38 <sup>2</sup> |

<sup>1</sup> Interner Wert.<sup>2</sup> Wert inklusive Einberechnung von Off-Cycle-Technologien.

In China wird getrennt für inländisch produzierte und in das Land importierte Pkw der Flottenverbrauch (Corporate Average Fuel Consumption – CAFC) ermittelt. Für Mercedes-Benz China Ltd. (MBCL), die selbst keine Fahrzeuge in China produziert, ist damit der Wert der Importflotte relevant.

Auf Grundlage der Zertifizierungswerte nach WLTC, die auf MN-Ebene (Model Name) vorliegen, wird der Durchschnittsverbrauch anhand der importierten Stückzahlen ermittelt. Zusätzlich kommen gesetzliche Flexibilitäten wie Off-Cycle-Credits zur Anwendung. Dies sind besonders effiziente Technologien, die im Kundenbetrieb verbrauchsmindernd wirken und zusätzlich zu den zertifizierten Verbrauchswerten angerechnet werden können. Einige Daten liegen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Nachhaltigkeitsberichtes noch nicht final vor und basieren daher auf Annahmen. Aus diesem Grund sind geringfügige Abweichungen zum offiziellen Wert der Behörden möglich.

**CO<sub>2</sub>-Kompensation und -Entnahme**

Die Mercedes-Benz Group will die Treibhausgasemissionen im eigenen Betrieb und in der gesamten Wertschöpfungskette reduzieren.

Die nach erheblicher Reduktion noch nicht vermeidbaren Treibhausgasemissionen an den von der Mercedes-Benz Group betriebenen Standorten<sup>2</sup> (Scope 1 und Scope 2) werden seit dem Jahr 2022 durch qualifizierte Klimaschutzprojekte ausgeglichen.

Über die eigenen Standorte hinaus soll bis zum Jahr 2039 die gesamte Mercedes-Benz Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen und den gesamten Lebenszyklus bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>3</sup> werden. Die zu diesem Zeitpunkt nicht vermeidbaren Emissionen will die Mercedes-Benz Group über Klimaschutzprojekte ausgleichen, die hohe Qualitätsstandards erfüllen.

Die Mercedes-Benz Group legt großen Wert auf die Integrität und Qualität der Klimaschutzprojekte. Alle Projekte müssen den internationalen Bilanzierungsvorgaben sowie den Qualitätsansprüchen des Gold-Standard (hochwertiger Qualitäts- und Zertifizierungsstandard – entwickelt unter der Federführung des World Wide Fund for Nature (WWF) und unter Mitwirkung des Bundesumweltministeriums) oder anderer hochwertiger Standards entsprechen.

Zusätzlich lässt die Mercedes-Benz Group neue Klimaschutzprojekte durch einen unabhängigen Dritten prüfen oder greift auf anerkannte Projektratings zurück. Dies dient der Risikominimierung und hilft, mögliche Bilanzierungsfehler und negative Auswirkungen, beispielsweise auf Umwelt und Gesellschaft in den Projektländern, frühzeitig zu erkennen.

Das Portfolio an Klimaschutzprojekten der Mercedes-Benz Group wird zudem kontinuierlich weiterentwickelt. Seit dem Jahr 2023 wird der Fokus von konventionellen Klimaschutzprojekten, die Emissionen reduzieren, sukzessive auf CO<sub>2</sub>-Entnahme (Carbon Removal) verlagert. Dabei spielen sowohl technologische als auch biologische Entnahmelösungen eine Rolle.

Der Emissionsausgleich durch CO<sub>2</sub>-Zertifikate ist ein zusätzlicher Beitrag der Mercedes-Benz Group zum Klimaschutz. Er beeinträchtigt das Anspruchsniveau und die Erfüllung der Reduktionsziele in keiner Weise. Treibhausgasemissionen und entsprechende Reduktionsziele werden unabhängig von Kompensationsmaßnahmen nachverfolgt und berichtet.

Die erforderliche Menge der Emissionszertifikate (Carbon Credits) wird anhand der berichteten Scope-1- und Scope-2-Emissionen ermittelt und verifiziert. Die Löschung einer entsprechenden Menge erfolgt in externen Registern. Detailangaben werden anhand der

<sup>1</sup> Daten wurden mit hinreichender Sicherheit geprüft.<sup>2</sup> Alle betrachteten Standorte im jeweiligen Berichtsjahr des Nachhaltigkeitsberichts.<sup>3</sup> Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral bedeutet, dass nicht vermiedene oder nicht reduzierte CO<sub>2</sub>-Emissionen bei der Mercedes-Benz Group durch zertifizierte Ausgleichsprojekte kompensiert werden.



Projektdaten ermittelt, in einer internen Datenbank dokumentiert und verifiziert. Im Berichtszeitraum gab es durch die Mercedes-Benz Group innerhalb der eigenen Tätigkeiten sowie deren vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsketten keine eigenen Projekte oder Aktivitäten zur Entnahme und Speicherung von Treibhausgasen.

| <b>Im Berichtsjahr gelöschte CO<sub>2</sub>-Zertifikate</b>                                                                          |             |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------|
|                                                                                                                                      | <b>2025</b> | 2024 |
| <b>Gesamt (in 1.000 t CO<sub>2</sub>e)</b>                                                                                           | <b>600</b>  | 684  |
| Anteil von CO <sub>2</sub> -Entnahmeprojekten <sup>1</sup> (in %)                                                                    | <b>6</b>    | 3    |
| Anteil von Reduktionsprojekten (in %)                                                                                                | <b>94</b>   | 97   |
| Anerkannter Qualitätsstandard: Gold Standard (in %)                                                                                  | <b>94</b>   | 97   |
| Anerkannter Qualitätsstandard: Puro.Earth (in %)                                                                                     | <b>0,6</b>  | 0,3  |
| Anerkannter Qualitätsstandard: Verified Carbon Standard (in %)                                                                       | <b>5,4</b>  | 2,7  |
| Anteil von Projekten innerhalb der EU (in %)                                                                                         | -           | -    |
| Anteil von CO <sub>2</sub> -Zertifikaten, die als »entsprechende Anpassung« gemäß Artikel 6 des Pariser Klimaabkommens gelten (in %) | -           | -    |

1 Davon 90 % aus biogenen und 10 % aus technologischen Senken.

| <b>In der Zukunft zu löschende CO<sub>2</sub>- Zertifikate<sup>1</sup> (in 1.000 t CO<sub>2</sub>e)</b> |              |       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------|
|                                                                                                         | <b>2025</b>  | 2024  |
| Gesamtbetrag bis 2032                                                                                   | <b>3.980</b> | 4.507 |

1 Auf Basis vertraglicher Vereinbarungen.

## Interne CO<sub>2</sub>-Bepreisung

Zur Bewertung interner Entscheidungsprozesse nutzt die Mercedes-Benz Group interne CO<sub>2</sub>-Bepreisungssysteme.

In der Produktentwicklung (im Fokus stehen Effizienzmaßnahmen in Fahrzeugprojekten) berücksichtigt die Mercedes-Benz Group je nach Region unterschiedliche Flottenemissionsverordnungen. Wird beispielsweise in der EU der gesetzlich festgelegte EU-Flottengrenzwert für Pkw von 93,6 g CO<sub>2</sub>/km überschritten, muss die Mercedes-Benz Group Strafzahlungen an die EU in Höhe von 95 € pro verkauftem Fahrzeug für jedes Gramm zahlen. Für Fahrzeuge und Regionen, für welche die Flottenemissionsverordnungen gelten, entfallen im Jahr 2025 etwa 52 Mio. t der Treibhausgasemissionen der Mercedes-Benz Group (Scope 1, 2 und 3) auf den Fahrbetrieb (Tank-to-Wheel). Dies entspricht ca. 43 %.

In der eigenen Produktion berücksichtigt der Konzern bei energierelevanten Projekten die CO<sub>2</sub>-Emissionsrechte des EU-Emissionshandels (z. B. zu Werksversorgungen, Energieerzeugung und neuen Energieverbrauchern). Dieser stellt ein zentrales klimapolitisches Leitinstrument in Europa dar. Im Berichtsjahr betrug der Preis für börsengehandelte EU-Emissionsrechte zwischen 60 und 90 €/t CO<sub>2</sub>. Derzeit sind etwa 253 kt CO<sub>2</sub> der von der Mercedes-Benz Group in Scope 1 und 2 verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Rahmen des EU-Emissionshandels erfasst. Dies entspricht ca. 43 %. Neben diesen Emissionshandelspreisen werden je nach Projekt auch CO<sub>2</sub>-Preise des deutschen Brennstoffemissionshandels (55 € pro Tonne CO<sub>2</sub> im Jahr 2025) betrachtet.



## Umweltverschmutzung

### Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Entlang der gesamten Wertschöpfungskette können Schadstoffemissionen in die Umwelt – also in Luft, Wasser und Boden – freigesetzt werden. Dies geschieht beispielsweise bei der Gewinnung primärer Rohstoffe in der vorgelagerten Wertschöpfungskette sowie bei der Nutzung und Entsorgung von Produkten in der nachgelagerten Wertschöpfungskette. Auch im eigenen Geschäftsbereich entstehen Emissionen, etwa durch Belastungen der Luft im Rahmen der Produktionsprozesse.

Die Mercedes-Benz Group hat den Anspruch, Umweltbeeinträchtigungen entlang der Wertschöpfungskette zu vermeiden und einen verantwortungsvollen Umgang mit Gefahrstoffen<sup>1</sup> sicherzustellen. Auf dieser Basis will die Mercedes-Benz Group die Schadstoffemissionen in der Produktion vermindern und formuliert Mindestanforderungen an ihre Lieferanten. Weiterhin sind alle Geschäftspartner angehalten, sich an gesetzliche und konzernspezifische Vorgaben und Standards zum Umweltschutz zu halten.

Die wesentlichen Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit sind in den Allgemeinen Informationen unter »Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen« ausgewiesen.

### Konzepte

#### Umweltschutz entlang der Wertschöpfungskette

Die Mercedes-Benz Group strebt an, entlang der gesamten Wertschöpfungskette Schadstoffemissionen zu reduzieren oder ganz zu vermeiden. Zudem möchte der Konzern das Einbringen von Mikroplastik in die Umwelt vermindern sowie einen verantwortungsvollen Umgang mit Gefahrstoffen sicherstellen.

Die Vertragsbedingungen im Lieferantenmanagement der Mercedes-Benz Group über die Responsible Sourcing Standards (RSS) decken auch die Aspekte Schadstoffemissionen (wie z. B. in Luft, Wasser und Boden) und Gefahrstoffe ab. Der zentrale Ansatz der RSS wird in den »Governance-Informationen« unter »Unternehmenskultur« im Abschnitt »Erwartungen an Geschäftspartner« beschrieben.

Im Bereich Umweltschutz fordert der Konzern von seinen Lieferanten, u. a. die Menge, Qualität und Umweltverträglichkeit von Abwassereinleitungen zu prüfen und fortlaufend zu optimieren, um die Kontamination von Oberflächen- oder Grundwasser und Bodenbeeinträchtigungen zu verhindern.

In ihrem eigenen Geschäftsbereich führt die Mercedes-Benz Group an ihren Standorten regelmäßige Schulungen zum Umweltschutz durch. Wichtige Themen sind u. a. Immissions- und Gewässerschutz, Abwasserbehandlung, Notfallmanagement bei umweltrelevanten Betriebsstörungen oder umweltschutzgerechte Planung von Anlagen und Arbeitsstätten. Inhalte, Häufigkeit und Teilnehmerkreis der Umweltschulungen richten sich hierbei nach Aufgaben, Funktionen, Standortbedingungen und rechtlichen Vorgaben.

Die Mercedes-Benz Group ergreift verschiedene technische und organisatorische Maßnahmen, um Umweltverschmutzung an ihren Standorten zu vermeiden. Dazu implementiert der Konzern zertifizierte Umweltmanagementsysteme und verankert interne Richtlinien und Standards sowie interne Kontroll-, Wartungs- und Überwachungsmaßnahmen. Bei wiederkehrenden internen Umweltrisikobeurteilungen an den Produktionsstandorten trifft die Mercedes-Benz Group weitreichende Kontroll- und Schutzmaßnahmen.

#### Reduktion von Luftemissionen in der Produktion

An den Produktionsstandorten der Mercedes-Benz Group entstehen Luftemissionen. Diese Emissionen zu verringern, ist eine kontinuierliche Aufgabe und Herausforderung für die Werks- und Anlagenplanungen sowie für den täglichen Betrieb.

<sup>1</sup> Inklusive besorgniserregender und besonders besorgniserregender Stoffe gemäß ESRS.





Je nach Schadstoff sind die Grenzwerte und Anforderungen für Emissionen gesetzlich geregelt. Diese Grenzwerte gelten als Maßstab für die Produktionswerke und die Produktentwicklung der Mercedes-Benz Group.

Von besonderer Bedeutung für die Automobilproduktion sind die flüchtigen organischen Verbindungen (Volatile Organic Compounds – VOC). Diese werden beispielsweise bei der Fahrzeuglackierung freigesetzt. Die Mercedes-Benz Group hat Methoden zur VOC-Datenerfassung entwickelt, die eine standardisierte Erhebung an allen Mercedes-Benz Produktionsstandorten ermöglichen. Zusätzlich wird die Fortschrittsmessung bei der Reduktion von VOC erleichtert.

Die Verantwortlichkeiten innerhalb des Konzerns für Luftemissionen in der Produktion sowie das Monitoring sind im Abschnitt »Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten« unter »[Konzepte](#)« beschrieben.

### **Verringerung von Partikelemissionen und Mikroplastik im Fahrbetrieb**

Im Jahr 2024 ist die neue EU-Abgasnorm Euro 7 (EU7) in Kraft getreten. Diese legt erstmalig Grenzwerte für Partikelemissionen von Bremsenabrieb fest. Die Grenzwerte sollen den beim Bremsen entstehenden Feinstaub reduzieren. Um die zukünftigen Grenzwerte einzuhalten, entwickelt der Konzern seine Technologien hierzu stetig weiter. Zudem verpflichtete sich die EU, auch einen Grenzwert für Reifenabrieb einzuführen. Dies soll dazu beitragen, den Eintrag von Mikroplastik in die Umwelt zu reduzieren. Der Konzern überprüft hierfür in enger Zusammenarbeit mit den Lieferanten

die Einhaltung dieser Grenzwerte, um neue Technologien zur Verringerung von Mikroplastik zielgerichtet zu koordinieren.

Grundlegende Angaben zu Verantwortlichkeiten im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »Governance« unter »[Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Nachhaltigkeit](#)« erläutert.

### **Maßnahmen**

#### **Umweltschutz in der Lieferkette**

In den Vertragsbedingungen der RSS ist das Thema Umweltschutz einschließlich gefahrstoffbezogener Aspekte verankert und muss von den Partnern an deren Lieferketten weitergegeben werden.

Die Mercedes-Benz Group fordert von ihren Lieferanten, dass diese ihren Einsatz von Chemikalien und Gefahrstoffen so gering wie möglich halten und in den Produktionsprozessen den Anfall gefährlicher Abfälle so weit wie möglich verringern. Kritische Gefahrstoffe sollen durch weniger kritische Ersatzstoffe substituiert werden. Die Lieferanten sind angehalten, die Anforderungen auch in Bezug auf ihre eigene Lieferkette zu verankern.

Entsprechend den RSS müssen Lieferanten alle Chemikalien und Gefahrstoffe identifizieren und kennzeichnen, die gelagert oder verarbeitet werden bzw. in der Produktion entstehen. Von den Stoffen ausgehende Gefahren wie Luft- und Bodenverun-

reinigung, Gewässerverschmutzung sowie sonstige schädliche Auswirkungen müssen die Lieferanten vermeiden, soweit es technisch möglich ist.

Weitere themenspezifische Informationen sind im Abschnitt »Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette« unter »[Konzepte](#)« sowie im Kapitel »Wasser- und Meeresressourcen« unter »[Maßnahmen](#)« dargestellt.

#### **Reduktion von Luftemissionen in der Produktion**

Um die VOC-Emissionen an den konzerneigenen Produktionsstandorten weiter zu reduzieren, modernisiert und optimiert die Mercedes-Benz Group, wo erforderlich, ihre Lackieranlagen.

Im ungarischen Werk Kecskemét startete die Mercedes-Benz Group einen Betriebsversuch mit einer neuen Abluftreinigungstechnologie, um die VOC-Emissionen in der Klarlacklinie zu verringern. Das eingesetzte Verfahren ermöglicht den VOC-Abbau bei Raumtemperatur. Damit soll ein deutlich geringerer Energieaufwand gegenüber dem vergleichbaren thermischen Verfahren erreicht werden.

#### **Verringerung von Partikelemissionen im Fahrbetrieb**

Die Mercedes-Benz Group untersucht die Istwerte der Feinstaubmengen, die im Fahrbetrieb durch den Abrieb der Radbremsen entstehen. Sie analysiert die Wirkung möglicher technischer Maßnahmen, um den Bremsenabrieb der eigenen Fahrzeuge zu reduzieren.



Bei Hybrid- bzw. vollelektrischen Fahrzeugen erfolgt ein erheblicher Anteil der Verzögerung durch die Energierückgewinnung (Rekuperation), dadurch können die Bremsstaubemissionen bereits zunehmend reduziert werden.

### Kennzahlen – Luftemissionen

Die Mercedes-Benz Group evaluiert und bewertet regelmäßig die von den Standorten erhobenen Luftemissionen. Der Konzern erfasst seine Luftemissionen weltweit über ein internes Datenmanagementsystem. Die Datenermittlung der Kennzahlen erfolgt auf Standortebene und auf Basis einer konzernweit vorgegebenen Methodik.

Eine wesentliche Kennzahl für Luftemissionen an den Produktionsstandorten sind VOC. Zu deren Erhebung stehen den Standorten zwei konzernweit vorgegebene Methoden (direkte und indirekte Erhebung von VOC-Emissionen) zur Verfügung. Bei der direkten Methode werden die emittierten VOC-Mengen im Rahmen einer summarischen Betrachtung erfasst. Die indirekte Methode beschreibt hingegen die Erfassung aller am Standort eingebrachten lösemittelhaltigen Materialien. Alle Lösemittelmengen, die nicht emittiert (beispielsweise verbrannt, entsorgt oder zurückgewonnen etc.) werden, werden entsprechend von der eingebrachten Lösemittelmenge abgezogen. Die Auswahl der geeigneten Methode zur Berechnung der VOC-Emissionen hängt von den jeweiligen Rahmenbedingungen am Standort ab.

Weitere Kennzahlen für Luftemissionen (z. B. NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>) ermittelt der Konzern als Jahresfracht. Die Ermittlung basiert auf standortspezifischen Messungen der Konzentration und des Volumenstroms der jeweiligen Stoffe. Sofern Jahresdaten für einzelne Parameter zum Zeitpunkt der Erhebung noch nicht verfügbar sind, erfolgt eine Hochrechnung auf Basis der Vorjahresdaten.

#### Luftemissionen (in t)

|                              | 2025                 | 2024  |
|------------------------------|----------------------|-------|
| Lösemittel – VOC             | <b>2.913</b>         | 3.296 |
| Stickoxide – NO <sub>x</sub> | <b>109</b>           | 207   |
| Zink – Zn                    | <b>–<sup>1</sup></b> | 2     |

<sup>1</sup> Keine Überschreitung des Schwellenwertes nach Europäischem Schadstofffreisetzungs- und verbringungsregister (E-PRTR) Anhang II.



## Wasser- und Meeresressourcen

### Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Wasser ist eine unverzichtbare Ressource für Umwelt und Gesellschaft.

Die Mercedes-Benz Group ist sich ihrer Verantwortung bewusst und hat das Thema Wasser als ein wichtiges Element im Fokusfeld »Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft« verankert. Ergänzende Informationen sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette« zu finden. Der Konzern hat die Ambition, Wasserressourcen durch effiziente Nutzung zu schonen und Wasserverschmutzung durch umfassende Prävention zu vermeiden. Innovative Lösungen wie Abwasser- aufbereitung und Wasserrecycling sind dabei Teil der Strategie. Lieferanten sind vertraglich verpflichtet, Anforderungen an Wasserschutz und -qualität sowie den Umgang mit Wasserressourcen zu erfüllen.

Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit sind in den Allgemeinen Informationen unter »Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen« ausgewiesen.

### Konzepte

Die Mercedes-Benz Group will den Wasserbezug in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und an den eigenen Standorten verringern. Insbesondere in Gebieten mit hohem Wasserstress soll die Wasserentnahme weiter reduziert werden.

Grundlegende Angaben zu Verantwortlichkeiten im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »Governance« unter »Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Nachhaltigkeit« erläutert.

### Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Die Vertragsbedingungen der Mercedes-Benz Group für Lieferanten sind in den Responsible Sourcing Standards (RSS) verankert. Diese decken auch die Aspekte Wasserschutz und -qualität ab. Der zentrale Ansatz der RSS wird in den »Governance-Informationen« im Kapitel »Unternehmenskultur« unter »Erwartungen an Geschäftspartner« beschrieben.

Im Bereich Wasser fordert der Konzern von seinen Lieferanten, die Ressource Frischwasser (Trink-, Grund-, Niederschlagswasser und Binnengewässer) durch effiziente Nutzung zu schützen, den Frischwasserverbrauch zu reduzieren und entstehendes Prozessabwasser entsprechend vor direkter und indirekter Einleitung zu behandeln.

### Wasserbezug an den eigenen Standorten

Die Mercedes-Benz Group will den Wasserbezug (Wasserbezug = Wasserentnahme - Weitergaben an Dritte) an ihren Standorten reduzieren – beispielsweise durch die Kreislaufführung, also die mehrmalige Aufbereitung und Nutzung von Wasser für Produktionszwecke. Des Weiteren hat sie sich vorgenommen, in den Produktionswerken für die Hauptproduktionsprozesse kein Trinkwasser mehr zu verwenden. Falls es die standortspezifischen Gegebenheiten ermöglichen, soll Niederschlags- und Oberflächenwasser eingesetzt werden. Die Verantwortlichkeiten innerhalb des Konzerns für die Implementierung einer ressourcenschonenden Wassernutzung in der Produktion sowie das Monitoring der Konzepte sind im Abschnitt »Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten« unter »Konzepte« dargelegt.

### Ziele

| Ziel                                                                                                                  | Zielhorizont | Status  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------|
| Mercedes-Benz Cars: Wasserbezug pro Fahrzeug um 50 % gegenüber dem Jahr 2023 <sup>1</sup> reduzieren <sup>2,3</sup> . | 2030         | Im Plan |
| Mercedes-Benz Vans: Wasserbezug pro Fahrzeug um 19 % gegenüber dem Jahr 2023 <sup>4</sup> reduzieren <sup>2,3</sup> . | 2030         | Im Plan |

1 2023 betrug der Wasserbezug ohne die Weitergabe an Dritte von Mercedes-Benz Cars 4,03 m<sup>3</sup>/Fahrzeug.

2 Das Ziel gilt für alle eigenen Produktionsstandorte des Konzerns.

3 Freiwilliges Ziel.

4 2023 betrug der Wasserbezug ohne die Weitergabe an Dritte von Mercedes-Benz Vans 3,32 m<sup>3</sup>/Fahrzeug.



Die Mercedes-Benz Group hat sich Ziele zur Reduzierung des Wasserbezugs gesetzt. Grundlagen zu strategischen Zielsetzungen des Konzerns sind in den »Allgemeinen Informationen« unter »Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung« zu finden. Um ihren Managementansatz und ihre Ziele zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen, setzt die Mercedes-Benz Group auf Dialoge mit externen Stakeholdern und nutzt die dabei gewonnenen Ergebnisse. Detaillierte Angaben zu diesen Dialogen sind im Kapitel »Klimawandel« unter »Konzepte« zu finden.

## Maßnahmen

### Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Die Vertragsbedingungen der RSS verpflichten Lieferanten der Mercedes-Benz Group u. a. dazu, die Ressource Frischwasser durch effiziente Nutzung zu schützen und den Wasserverbrauch zu reduzieren. Des Weiteren sind die Umweltverträglichkeit von Abwasser-einleitung zu prüfen und geeignete Präventionsmaßnahmen zu treffen. So wirkt der Konzern einer Kontamination von Oberflächen- oder Grundwasser in der Produktbeschaffung und -herstellung entgegen.

Für die Batteriebeschaffung setzt die Mercedes-Benz Group bei neuen Lieferanten voraus, dass diese Kobalt, Lithium, Nickel, natürliches Grafit und Mangan langfristig ausschließlich aus Minen beziehen, die durch die Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) auditiert sind. Die Kriterien der IRMA umfassen auch

Anforderungen an den Wasserverbrauch. Nutzt der Lieferant Wasser in der Rohstoffverarbeitung, muss dieser damit zusammenhängende Herausforderungen und Chancen auf lokaler und nationaler Ebene identifizieren. Des Weiteren müssen negative Auswirkungen auf die Ressource Wasser durch geeignete Maßnahmen mitigiert werden.

### Geschlossene Wasser- und Kühlkreisläufe in der Produktion

Für die Kühlung in der Produktion setzt die Mercedes-Benz Group darauf, offene Rückkühltürme durch geschlossene und hybride Kühlsysteme zu ersetzen. Das Abwasser aufzubereiten und wiederzuverwenden, stellt für die Mercedes-Benz Group einen großen Stellhebel dar, den Wasserbezug zu reduzieren.

Der Konzern startete im Juni 2023 zusammen mit dem Betreiber der kommunalen Kläranlage ein Pilotprojekt im Abwasserrecycling am Standort Sindelfingen (Deutschland). Dadurch soll ein Teil des bislang genutzten Trink- und Brunnenwassers in der Produktion durch aufbereitetes kommunales Abwasser ersetzt werden. Im Berichtsjahr konnte der Standort dadurch 197.369 m<sup>3</sup> Trink- und Brunnenwasser einsparen. Ein weiterer Pilotversuch am Standort Untertürkheim, Werksteil Mettingen, bestätigte, dass der nahezu geschlossene Kreislauf erhebliche Mengen an Wasser einspart. Ab dem Jahr 2028 soll das gesamte Produktions- und Sanitärabwasser an dem Standort mittels einer Abwasserrecyclinganlage aufbereitet und

in das bestehende Industriewassernetz zurückgespeist werden. Die gleiche Maßnahme wird für weitere Standorte geprüft.

### Wasserrisikobetrachtung

Weltweit bewertet die Mercedes-Benz Group alle Standorte hinsichtlich ihrer Lage in Wasserstress- und Wasserrisikogebieten. Dazu zieht der Konzern den »Water Risk Filter« des World Wide Fund for Nature (WWF) und das Bewertungstool »Aqueduct Water Risk Atlas« des World Resources Institute (WRI) hinzu. Die durch die Analysen identifizierten Wasserrisiken sind an den Standorten bekannt. Es wurden umfangreiche Abwasserrecyclingmaßnahmen implementiert, z. B. zur Grünflächenbewässerung. Darüber hinaus gibt es an allen Standorten Maßnahmen zur Abwasseraufbereitung, zum Wasserrecycling, zur Vermeidung der Verunreinigung des Grundwassers und des Niederschlagswassers sowie zum Hochwasserschutz.

### Kennzahlen – Wasserverbrauch und -bezug

Gemäß den Anforderungen der CSRD und der ESRS berechnet der Konzern den Gesamtwasserverbrauch aus der Wasserentnahme abzüglich der Wasserrückführung<sup>1</sup> (Wasserverbrauch = Wasserentnahme - Wasserrückführung).

Zusätzlich wendet die Mercedes-Benz Group entsprechend ihrer Zielsetzung eine eigene Ermittlungsmethode (»Mercedes-Benz Ermittlungsmethode«) an.

<sup>1</sup> Wasserrückführung beinhaltet auch Grünflächenbewässerung.



Diese bezieht sich auf den Bezug von Wasserarten hoher Qualität, welche Trink-, Oberflächen-, Brunnen-, Grund- oder Niederschlagswasser umfassen. Dieser Ansatz erlaubt nur den Abzug der Weitergabe an Dritte. Es können weder die Rückführung von Grünflächenbewässerung (hohe Wasserqualität) noch die Einleitung von Abwasser (geringe Wasserqualität) in Abzug gebracht werden (Wasserbezug = Wasserentnahme - Weitergaben an Dritte).

In beiden Fällen evaluiert und bewertet die Mercedes-Benz Group regelmäßig die wesentlichen Entnahmestellen, Rückführungswege und Wasserverbraucher. Die gesamten Wasserdaten erfasst die Mercedes-Benz Group weltweit über ein Datentool und ermittelt darüber ihren Wasserbezug. Die Datenbasis dafür bilden Abrechnungen der Wasserversorgungsunternehmen oder Daten der Wasserentnahmestellen (z. B. Brunnen). Sofern keine Abrechnungen vorliegen, werden eigene Messungen herangezogen. Der Betrieb und die Dokumentation der dafür relevanten internen Wassermessstellen erfolgen durch die Standorte. 83 % der Daten werden auf dieser Basis erhoben. Sofern Rechnungen oder Messungen nicht zum Jahresende vorliegen, werden Schätzungen interner Expertinnen und Experten herangezogen. Diese basieren auf Erfahrungswerten aus Vorjahren beziehungsweise auf Hochrechnungen mit Bezug zu aktuellen Wasserzählerdaten sowie Stückzahlentwicklungen.

Im Berichtsjahr wurden Wassermengen von recyceltem und wiederverwendetem Wasser betrachtet. Dabei wird eine Kreislaufführung nur einmal eingerechnet.

23 % der erfassten Daten basieren auf Rechnungen bzw. Messwerten. Ausgehend von den vorliegenden Daten wird der Gesamtwert für die Mercedes-Benz Group hochgerechnet. Diese Ermittlungsmethode wurde korrigierend auch auf das Jahr 2024 angewendet, da im Jahr 2024 nur Wassermengen erhoben wurden, die auf gemessenen Daten zu wiederverwendetem Wasser basierten.

Um den Wasserverbrauch in Wasserrisikogebieten, einschließlich Gebieten mit hohem Wasserstress, zu ermitteln, analysiert die Mercedes-Benz Group weltweit alle Standorte. Dazu berechnet der Konzern das Gesamtwasserrisiko (»Overall Water Risk«) und den Basiswasserstress (»Baseline Water Stress«) mit dem »Aqueduct Water Risk Atlas« des World Resources Institute (WRI). Gemäß dem »Aqueduct Water Risk Atlas« werden durch das Gesamtwasserrisiko alle wasserbezogenen Risiken bewertet. Hierzu werden alle ausgewählten Indikatoren aus den Kategorien »Quantität und Qualität der physischen Risiken« sowie »Regulierungs- und Reputationsrisiko« aggregiert. Der Basiswasserstress spiegelt das Verhältnis der gesamten Wasserentnahme zu den verfügbaren erneuerbaren Oberflächen- und Grundwasservorräten wider. Die Wasserentnahme umfasst häusliche und industrielle Bewässerungszwecke. Höhere Werte deuten auf mehr Wettbewerb zwischen den Benutzern hin. 84 % der erfassten Daten basieren auf Rechnungen bzw. Messwerten.

#### Wasserverbrauch im eigenen Betrieb (in 1.000 m³) – Ermittlung nach ESRS

|                                                      | 2025  | 2024  |
|------------------------------------------------------|-------|-------|
| Wasserverbrauch <sup>1</sup>                         | 2.159 | 2.091 |
| Wasserverbrauch in Wasserrisikogebieten <sup>2</sup> | 1.051 | 994   |
| Recyceltes und wiederverwendetes Wasser <sup>3</sup> | 2.488 | 2.571 |
| Gespeichertes Wasser <sup>4</sup>                    | -     | -     |

#### Wasserverbrauch pro Nettoumsatz<sup>5</sup> (in m³/Mio. €) – Ermittlung nach ESRS

|                                 | 2025 | 2024 |
|---------------------------------|------|------|
| Wasserverbrauch pro Nettoumsatz | 16,3 | 14,4 |

#### Weitere Angaben zum Wasserbezug (in 1.000 m³) – unternehmensspezifisch

|                                         | 2025  | 2024  |
|-----------------------------------------|-------|-------|
| <b>Mercedes-Benz Ermittlungsmethode</b> |       |       |
| Wasserbezug im eigenen Betrieb          | 7.170 | 7.471 |
| davon in der Produktion                 | 5.892 | 6.238 |

#### Wasserbezug in der Produktion pro Fahrzeug (in m³/Fahrzeug) – unternehmensspezifisch

|                                         | 2025 | 2024 |
|-----------------------------------------|------|------|
| <b>Mercedes-Benz Ermittlungsmethode</b> |      |      |
| Mercedes-Benz Cars <sup>6</sup>         | 3,81 | 3,79 |
| Mercedes-Benz Vans                      | 3,35 | 3,56 |

- Die Erhöhung im Vergleich zum Vorjahr ist auf wasserintensive Baumaßnahmen, unterirdische Wasserrohrbrüche sowie die Umstellung der Mengenermittlung eines öffentlichen Wasserversorgers zurückzuführen.
- Einschließlich Gebiete mit hohem Wasserstress.
- Aufgrund einer Korrektur in der Ermittlungsmethodik wurde der Wert für das Jahr 2024 angepasst. Im Vergleich zu der im Vorjahr angewandten Methodik erhöhte sich der Wert um 2.425.000 m³.
- Eine Wasserspeicherung gemäß ESRS findet an Standorten des Konzerns nicht statt.
- Der Nettoumsatz bezieht sich auf die Umsatzerlöse in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.
- Die Erhöhung des fahrzeugspezifischen Wasserbezugs im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf den Stückzahlrückgang zurückzuführen.

## Biologische Vielfalt und Ökosysteme

### Interaktion wesentlicher Themen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die biologische Vielfalt und die Leistungen der Ökosysteme sind unverzichtbare Grundlagen für Gesellschaft und Umwelt. Deshalb gilt es umso mehr, natürliche Lebensräume zu schützen. Wirtschaftliche Aktivitäten entlang der Wertschöpfungskette können darauf Einfluss ausüben.

Die Mercedes-Benz Group ist sich als Akteurin in der Automobilindustrie ihrer Rolle zum verantwortungsvollen Umgang mit natürlichen Ressourcen, dem Schutz der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme bewusst. Über die strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit »Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft« steuert die Mercedes-Benz Group konzernweit den Umgang mit Ressourcen. Nähere Informationen sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter [»Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette«](#) zu finden.

Durch den bewussten Umgang mit natürlichen Ressourcen sollen Auswirkungen, die im Hinblick auf die Biodiversität entlang der Wertschöpfungskette auftreten können, vermindert werden.

Für die eigenen Geschäftsaktivitäten wurden wesentliche Auswirkungen durch CO<sub>2</sub>-Emissionen und Umweltverschmutzung ermittelt. Die Mercedes-Benz Group betrachtet die Nähe ihrer Standorte zu biodiversitätssensiblen Gebieten. Dies wird bereits bei der Standortauswahl sowie der Standortplanung berücksichtigt. Ebenso bezieht der Konzern bei Bauvorhaben biodiversitätsrelevante Aspekte ein und prüft die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bzw. eines Environmental Impact Assessment (EIA).

Wenn erforderlich, werden Konsultationen mit betroffenen Gemeinschaften durchgeführt. Dadurch können ihre Anliegen und Perspektiven berücksichtigt werden. Darüber hinaus werden biodiversitätssensible Gebiete auch in den internen Due-Diligence-Prozessen berücksichtigt, um Auswirkungen auf die Biodiversität frühzeitig zu erkennen und zu adressieren.

Lieferanten sind vertraglich verpflichtet, Anforderungen in Bezug auf Biodiversität und entwaldungsfreie Lieferketten zu erfüllen. Detailliertere Informationen zur Struktur der Lieferkette sind im Kapitel »Klimawandel« unter [»Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette«](#) zu finden.

Die wesentlichen Themen sowie Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit sind in den »Allgemeinen Informationen« unter [»Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen«](#) ausgewiesen.

### Konzepte

Der Erhalt der biologischen Vielfalt spielt für die Mercedes-Benz Group eine wichtige Rolle. Direkte Auswirkungen entlang der Wertschöpfungskette sowie indirekte Faktoren wie Luftemissionen sowie Gewässer- und Ressourcennutzung beeinflussen Biodiversität und Ökosysteme.

Die Mercedes-Benz Group will die Biodiversität und die Ökosysteme schützen und fördern. Der Konzern hat Konzepte und Maßnahmen entwickelt, um mit den Auswirkungen umzugehen, die in den Kapiteln [»Klimawandel«](#), [»Umweltverschmutzung«](#), [»Wasser- und Meeresressourcen«](#) sowie [»Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft«](#) beschrieben sind. Die Konzepte und Maßnahmen mitigieren und minimieren die direkten und indirekten Auswirkungen entlang der Wertschöpfungskette. Entsprechend der Abhilfemaßnahmenhierarchie werden Umweltauswirkungen der Mercedes-Benz Group möglichst reduziert oder vermieden und, wo notwendig, kompensiert.

Der Konzern bekennt sich zu den drei grundlegenden Zielen des internationalen Übereinkommens über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity – CBD) sowie zum Kunming-Montreal-Biodiversitätsrahmen. Diese formulieren den Erhalt und die nachhaltige Nutzung der biologischen Vielfalt und eine gerechte Aufteilung der Vorteile, die aus der Nutzung der genetischen Ressourcen entstehen.

**Anforderungen an Lieferanten**

Die Vertragsbedingungen für Lieferanten der Mercedes-Benz Group stellen auch Anforderungen an den Schutz der biologischen Vielfalt. Die Responsible Sourcing Standards (RSS) fordern u. a., dass die Lieferanten Umweltschäden vermeiden und Sorgfaltsmaßnahmen zum Schutz der Biodiversität ergreifen. Neben der geforderten Minimierung von zusätzlichem Flächenverbrauch und Versiegelungsgrad müssen Lieferanten geeignete Sorgfaltsmaßnahmen ergreifen, um den langfristigen Schutz natürlicher Ökosysteme zu unterstützen. Dies umfasst u. a. den Schutz vor illegale Entwaldung und die Umwandlung natürlicher Wälder oder anderer Ökosysteme. Darüber hinaus verpflichtet der Konzern seine Partner, die mehr als 50 Mitarbeitende im Gesamtunternehmen haben, für die Beschaffung von Produktionsmaterialien dazu, ein Umweltmanagementsystem gemäß der ISO 14001 oder Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) einzurichten.

Durch das System sollen biodiversitätsrelevante Aktivitäten identifiziert und kontrolliert werden. So wird die Transparenz in der Lieferkette erhöht.

Die Mercedes-Benz Group fordert von ihren Lieferanten, dass diese durch ihre eigene Geschäftstätigkeit nicht zu illegaler Entwaldung beitragen oder von solcher profitieren. Darüber hinaus verpflichtet sie ihre Lieferanten vertraglich, Sorgfaltsmaßnahmen zu ergreifen, um auch den Schutz natürlicher Wälder in der Lieferkette zu unterstützen. Der zentrale Ansatz der RSS wird in den »Governance-Informationen« im

Kapitel »Unternehmenskultur« unter »[Erwartungen an Geschäftspartner](#)« beschrieben.

**Förderung der biologischen Vielfalt an den Produktionsstandorten**

Die Mercedes-Benz Group ist bestrebt, die biologische Vielfalt an den Produktionsstandorten zu erhalten und zu fördern.

Im Zuge eines internen Environmental-Due-Diligence-Prozesses zur Umweltrisikobeurteilung erstellt der Konzern Standortprofile der Produktionswerke weltweit. Dabei berücksichtigt der Konzern u. a. den Versiegelungsgrad der Standorte, die hydrogeologische Situation und die Klassifizierung des Gebiets nach Art der baulichen Nutzung sowie die Nutzung in der unmittelbaren Nachbarschaft. Zudem wird geprüft und dokumentiert, ob der Standort und das Umfeld in ökologisch sensiblen Gebieten oder Schutzzonen liegen. Auch bei der Standortplanung beachtet der Konzern den Flächenverbrauch für Bauvorhaben, der grundsätzlich so gering wie möglich gehalten werden soll.

Weitergehende Untersuchungen ergaben, dass es Standorte in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten gibt. Diese Analyse zeigt auch, dass keiner dieser Standorte negative Auswirkungen auf die umliegenden biodiversitätssensiblen Gebiete hat.

Ein Teil der deutschen Werke der Mercedes-Benz Group bewertet seine Flächen anhand des intern entwickelten Biodiversitätsindex (BIX). Dazu steht den Standorten ein interner Leitfaden zur Verfügung. Dieser ermöglicht

es, mithilfe einer internen Bewertungsmatrix die Flächen anhand ihrer Beschaffenheit zu kategorisieren. Dadurch können die Standorte ihre Flächen hinsichtlich ihres Potenzials identifizieren und Maßnahmen entwickeln. Dies ermöglicht es, die Artenvielfalt und somit die ökologische Wertigkeit zu erhöhen.

Biodiversitätsaspekte sind Bestandteil des Umweltmanagement-Bewertungsprozesses an den einzelnen Standorten. Detaillierte Angaben zu Verantwortlichkeiten und der Überwachung von Nachhaltigkeitsprozessen an den Produktionsstandorten finden sich im Abschnitt »Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten« unter »[Konzepte](#)«.

**Maßnahmen****Initiativen und Partnerschaften zur Förderung der Biodiversität**

Über seine operative Geschäftsaktivität hinaus engagiert sich der Konzern in Stiftungen wie dem Global Nature Fund sowie in diversen Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen. Die Mercedes-Benz Group AG, Norsk Hydro Brazil und Hydro Fund unterzeichneten gemeinsam mit lokalen NGOs und Partnern 2024 eine Absichtserklärung für den Erhalt der Biodiversität im Amazonasgebiet in Brasilien und haben damit das Corridor Programm ins Leben gerufen. Angestrebt ist, Fortschritte für Mensch und Natur zu erreichen. Partner NGOs führten im Berichtsjahr Umwelt- und territoriale Grundlagenstudien durch und identifizierten dabei priorisierte Gebiete für den Schutz der Biodiversität, Aufforstung von Wäldern und nachhaltige Landnutzung.





Diese Erkenntnisse bilden eine fundierte Grundlage für spezifische Maßnahmen in den kommenden Jahren.

### Lieferantenmanagement

Neben den verpflichtenden Anforderungen der RSS fordert der Konzern bei batteriebezogenen Vergaben ein IRMA-Audit von Minen für Kobalt, Lithium, Nickel, Grafit, Mangan und Kupfer ein. Minenbetreiber sollen mögliche Auswirkungen auf Biodiversität, Ökosysteme und Schutzgebiete in der Nähe des Abbaugebiets bewerten. Dabei soll die Wirksamkeit der Maßnahmen gegen die Auswirkungen überprüft werden. Genaue Angaben zum IRMA-Audit sind im Kapitel »Wasser- und Meeresressourcen« unter »Maßnahmen« dargestellt. Die Mercedes-Benz Group erwartet von ihren Lieferanten, dass sie die festgelegten Ziele und Maßnahmen einhalten und diese Anforderungen auch an ihre eigenen Zulieferer weitergeben und nachhalten.

Im Umgang mit Auswirkungen auf die biologische Vielfalt entlang der Lieferkette befolgt die Mercedes-Benz Group den Grundsatz »Befähigung vor Rückzug«. Demnach schließt der Konzern Hochrisikogebiete als Bezugsquellen kritischer Rohstoffe nicht generell aus. Weitere Angaben sind in den »Sozialen Informationen« im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »Minderung und Behebung negativer Auswirkungen« beschrieben.

Bei der Lederherstellung und der damit verbundenen Tierhaltung kann es beispielsweise in Brasilien durch veränderte Landnutzung zu negativen Auswirkungen auf die biologische Vielfalt kommen. Ein sehr geringer

Anteil des von der Mercedes-Benz Group verwendeten Leders stammt aus Brasilien. Die Mercedes-Benz Group unterzeichnete mit einem lokalen Lieferanten und einer internationalen Organisation eine Absichtserklärung, um entwaldungsfreie Lederlieferketten einzuführen. Als kritisch identifizierte Häute werden von der Weiterverarbeitung zu Produkten für die Mercedes-Benz Group ausgeschlossen. Nach drei Jahren Zusammenarbeit sind in diesem Berichtsjahr alle Lederhäute, die Lederlieferanten der Mercedes-Benz Group aus Brasilien bezogen, bis zur Geburtsfarm der Rinder rückverfolgbar. Detaillierte Informationen zu Leder sind im Kapitel »Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft« unter »Maßnahmen« beschrieben.

Die Gold-Zertifizierung nach dem internationalen Standard der Leather Working Group (LWG) ist bei neuen Vergaben eine zwingende Voraussetzung für die Gerbereien in der Lederlieferkette. Alle genutzten Gerbereien sind bereits auditiert, meist im Gold-Standard.

Darüber hinaus bekennt sich der Konzern zu entwaldungsfreien und gesetzeskonformen Lieferketten und verpflichtet sich, zukünftig die EU-Entwaldungsverordnung (EUDR) für alle betroffenen Rohstoffe konsequent umzusetzen.

### Biologische Vielfalt an den Produktionsstandorten

Die Mercedes-Benz Group hat interne Handlungsempfehlungen entwickelt, die als Basisinformation zur Flächenaufwertung dienen und die biologische Vielfalt an den deutschen Standorten verbessern sollen. Diese

geben den Werken und Geschäftseinheiten praktische Hinweise, wie sie ihre Flächen naturnah gestalten können.

In ihren Produktionswerken weltweit hat die Mercedes-Benz Group bereits zahlreiche Maßnahmen etabliert, um die biologische Vielfalt zu schützen, zu erhalten und zu verbessern. Zum Beispiel wurden Nisthilfen für heimische Vögel sowie Insekten gebaut und Wildbienenhotels aufgestellt. Einige Standorte legten Dachbegrünungen, Trockenbachläufe und Steinriegel als Lebensraum für wechselwarme Tiere, Steingärten und Blumenwiesen an. Der Naturschutzbund Deutschland (NABU) begleitet und dokumentiert die Umsetzung von Maßnahmen zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt an den deutschen Standorten.

Mit internen Kommunikationsmaßnahmen sensibilisiert der Konzern seine Belegschaft für die Bedeutung der Biodiversität.

### Schutz der Biodiversität bei der Fahrzeugnutzung

Auf Grundlage der Wesentlichkeitsanalyse, des ENCORE-Tools und von Ökobilanzauswertungen stellte die Mercedes-Benz Group fest, dass Klimaschutz und Ressourcenschonung die relevanten Hebel zur Minderung eines produktbezogenen Biodiversitätsfußabdrucks darstellen. Die Mercedes-Benz Group adressiert beide Hebel durch konkrete Ziele und Maßnahmen in den Bereichen »Klimawandel« sowie »Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft«.



## Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

### Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Mercedes-Benz Group will den Ressourcenverbrauch zunehmend vom Wachstum ihrer Produktionsleistung entkoppeln und den Verbrauch primärer Ressourcen möglichst gering halten. Damit möchte der Konzern einen Beitrag leisten, um sowohl wirtschaftliches Wachstum als auch Nachhaltigkeit zu fördern. Das kann der Mercedes-Benz Group nur gelingen, indem sie konsequent Ressourcen schont und die Verwertungskreisläufe weiter schließt.

Darüber hinaus formuliert die Mercedes-Benz Group Anforderungen an ihre Lieferanten, um negativen Auswirkungen auf den Ressourcenverbrauch in der vorgelagerten Wertschöpfungskette entgegenzuwirken. In den Responsible Sourcing Standards werden direkte Lieferanten verpflichtet, sich an Vorgaben zur Schonung von Umwelt und Ressourcen zu halten, indem sie beispielsweise Informationen über ihren Einsatz nachhaltiger Materialien zur Verfügung stellen. Ergänzende Informationen zur Struktur der Lieferkette sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter [»Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette«](#) sowie im Abschnitt »Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette« unter [»Konzepte«](#) beschrieben.

In der Produktion will die Mercedes-Benz Group das Abfallaufkommen so gering wie möglich halten. Hierzu sollen die Gesamtabfälle inklusive der Abfälle zur Beseitigung stetig reduziert werden.

Die Mercedes-Benz Group steuert das Thema Ressourcen und Kreislauf über das strategische Fokusfeld der Nachhaltigkeit »Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft«. Nähere Informationen sind im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter [»Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette«](#) zu finden.

Die wesentlichen Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit sind in den Allgemeinen Informationen unter [»Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen«](#) ausgewiesen.

### Konzepte

#### Entkopplung von Ressourcenverbrauch und Wachstum

Um den Verbrauch primärer Ressourcen möglichst gering zu halten, will die Mercedes-Benz Group ihren Ressourcenverbrauch zunehmend vom Wachstum ihrer Produktionsleistung entkoppeln. Im Fokus sind dabei Aluminium, Stahl und Kunststoffe, da sie bei der Fahrzeugproduktion in großen Mengen benötigt werden und besonders energie- und ressourcenintensiv sind.

Die Mercedes-Benz Group setzt vermehrt auf Kreislaufwirtschaft. Mit dem Ansatz Design-for-Circularity werden bei der Entwicklung ihrer Fahrzeuge und

Komponenten Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit, Wiederverwendbarkeit und Recyclingfähigkeit besonders berücksichtigt. Der Konzern erstellt bei der Produktentwicklung von Beginn an für jeden Recyclingtyp ein Recyclingkonzept. Dazu werden alle Bauteile und Werkstoffe analysiert und ihre Eignung für die verschiedenen Stufen des Recyclingprozesses geprüft.

Grundlegende Angaben zu Verantwortlichkeiten im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »Governance« unter [»Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Nachhaltigkeit«](#) erläutert.

#### Ressourcenschonung entlang der Wertschöpfungskette

Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sind bestrebt, die Menge an Primärmaterial zu begrenzen und durch den Einsatz von Sekundärmaterialien zunehmend zu reduzieren. Für neue Mercedes-Benz Fahrzeuge schreibt die Mercedes-Benz Group mit ihren Lastenheften einen Mindestsekundärmaterialanteil je Fokusmaterial vor.

Bereits bei der Fahrzeugentwicklung verfolgen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans den Ansatz »Design for Environment«. Während der Konzeption überdenken Expertinnen und Experten die Materialzusammensetzung. Sie prüfen Alternativen, setzen Rezyklate ein und achten auf Leichtbau sowie Recyclingfähigkeit. Dadurch sollen die Fahrzeuge im gesamten Lebenszyklus ressourcenschonender werden. Bei Grundsatzentscheidungen bezüglich



Baukonzepten, Fertigungstechnologien und Materialeinsatz wird das für die Entwicklung zuständige Vorstandsmitglied der Mercedes-Benz Group AG eingebunden. Dabei berücksichtigt er eine Vielzahl von Faktoren. Neben Kosten, ressourceneffizienten Technologien und dem Einsatz alternativer Materialien wie Sekundärmaterialien und nachwachsenden Rohstoffen gehören auch Industrialisierungsmöglichkeiten dazu. Dabei wird geprüft, inwiefern sich Entwicklungsergebnisse in die industrielle Großserienproduktion überführen lassen, etwa im Hinblick auf den Rohstoffeinsatz.

Die Ressourceneffizienz eines Fahrzeugs bewertet der Konzern anhand verschiedener Kriterien wie z. B. die mittel- und langfristige Verfügbarkeit von Rohstoffen, die gesellschaftliche Akzeptanz sowie die sozialen und umweltbezogenen Auswirkungen und Risiken der Rohstoffe. In der Produktentwicklung setzt der Konzern Materialbilanzen ein, um verschiedene Fahrzeuge, Bauteile und Technologien zu bewerten und zu vergleichen. Dazu trägt auch der 360°-Umweltcheck der Fahrzeuge bei Mercedes-Benz Cars bei, der im Abschnitt »Klimaschutz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette« unter »Konzepte« beschrieben ist.

Gemeinsam mit ihren Lieferanten will die Mercedes-Benz Group den Anteil an sekundären Materialien in ihren Fahrzeugen kontinuierlich steigern. Mit den Responsible Sourcing Standards (RSS) definiert die Mercedes-Benz Group Umwelanforderungen in ihren

Lieferantenverträgen und fordert von ihren Lieferanten, den Einsatz von Sekundärmaterialien zu erhöhen, um den Primärressourcenverbrauch zu minimieren. Der zentrale Ansatz der RSS wird in den »Governance-Informationen« im Kapitel »Unternehmenskultur« unter »Erwartungen an Geschäftspartner« beschrieben.

Die Mercedes-Benz Group will das Abfallaufkommen in der Produktion so gering wie möglich halten und stetig reduzieren. Dabei berücksichtigt sie die Abfallhierarchie<sup>1</sup>.

Grundlegende Informationen zum Konzept an den Produktionsstandorten sind zusätzlich im Abschnitt »Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten« unter »Konzepte« beschrieben.

Die Mercedes-Benz Group trägt als Automobilhersteller Verantwortung für die umweltgerechte Entsorgung ihrer Altfahrzeuge. Diese können vom Letzthalter kostenlos an das Rücknahmenetz der Mercedes-Benz AG in Deutschland abgegeben werden. Der Konzern ist bestrebt, Fahrzeugabfälle zu vermeiden und die Rücknahme, die Wiederverwendung sowie das Recycling von Fahrzeugen und ihren Bauteilen zu fördern.

### Identifikation kritischer Rohstoffe

Durch die Elektromobilität verändert sich der Bedarf hin zu einer vermehrten Verwendung spezifischer Rohstoffe wie z. B. Kobalt und Lithium. Diese Rohstoffe analysiert die Mercedes-Benz Group in umfassenden

Rohstoff-Assessments, um potenziellen Menschenrechts- und Umweltrisiken zu begegnen. Die Lieferanten werden in diese Prozesse eingebunden, um die strategischen Ambitionen gemeinsam zu verfolgen.

### Engagement in Rohstoff-Initiativen

Das Engagement in Rohstoffinitiativen ist für die Mercedes-Benz Group ein wichtiges Instrument, um die verantwortungsvolle Beschaffung von Rohstoffen voranzutreiben. Bei der Mercedes-Benz Group stehen dabei die Ressourcen Aluminium und Stahl im Fokus.

Die Mercedes-Benz Group ist Mitglied der Aluminium Stewardship Initiative (ASI). Damit unterstützt sie ein unabhängiges Zertifizierungssystem mit ethischen, ökologischen und sozialen Aspekten für die gesamte Aluminium-Wertschöpfungskette. Lieferanten der Presswerke der Mercedes-Benz Group erhalten Aufträge nur unter der Bedingung, dass alle Produktionsstufen des verwendeten Primäraluminiums von der Mine bis zum Walzwerk ASI-zertifiziert sind.

Die Mercedes-Benz Group ist auch Mitglied der Responsible Steel Initiative, die ein einheitliches Zertifizierungsschema entwickelt. Dieses beinhaltet Vorgaben zu einem verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen und adressiert die Treibhausgasemissionen der Stahlindustrie.

Die Mercedes-Benz Group schloss sich im Jahr 2025 als erster Automobilhersteller der Renewable Carbon

<sup>1</sup> Eine Abfallhierarchie definiert verschiedene Herangehensweisen für den Umgang mit Abfällen und priorisiert diese. Den höchsten Stellenwert haben Maßnahmen, die besonders umweltverträglich sind.



Initiative (RCI) an. Diese Initiative zielt darauf ab, den Übergang der chemischen Industrie zu einer fossil-freien Wirtschaft zu beschleunigen. Fossile Rohstoffe sollen dabei durch Sekundärmaterialien, biobasierte Rohstoffe und CO<sub>2</sub> aus Carbon Capture and Utilisation (CCU) ersetzt werden.

## Ziele

| Ziel                                                                                                                                                                                      | Zielhorizont                     | Status  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------|
| Einsatz von Sekundärrohstoffen im Einklang mit der »Ambition 2039« auf 40 % erhöhen <sup>1</sup> .                                                                                        | Im Laufe des nächsten Jahrzehnts | Im Plan |
| Die Gesamtabfallmenge pro Fahrzeug in der Produktion um 19 % (Mercedes-Benz Cars) bzw. 16 % (Mercedes-Benz Vans) gegenüber dem Jahr 2023 <sup>2</sup> reduzieren <sup>3</sup> .           | 2030                             | Im Plan |
| Die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug in der Produktion um 54 % (Mercedes-Benz Cars) bzw. 71 % (Mercedes-Benz Vans) gegenüber dem Jahr 2023 <sup>4</sup> reduzieren <sup>3</sup> . | 2030                             | Im Plan |

<sup>1</sup> Freiwilliges Ziel.

<sup>2</sup> 2023 betrug die Gesamtabfallmenge pro Fahrzeug in der Produktion 401,2 kg/Fahrzeug (Mercedes-Benz Cars) bzw. 103,3 kg/Fahrzeug (Mercedes-Benz Vans).

<sup>3</sup> Das Ziel bezieht sich auf die erste Stufe der Abfallhierarchie (Vermeidung).

<sup>4</sup> 2023 betrug die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug in der Produktion 3,5 kg/Fahrzeug (Mercedes-Benz Cars) bzw. 9,1 kg/Fahrzeug (Mercedes-Benz Vans).

Die Mercedes-Benz Group hat sich Ziele zu Reduktion des Ressourcenverbrauchs und des Abfallaufkommens in der Produktion gesetzt. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans konnten jeweils das Ziel für den Abfall zur Beseitigung pro Fahrzeug für 2030 verschärfen, da zusätzliche Potenziale zur Reduzierung von Abfall zur Beseitigung identifiziert werden konnten. Grundlagen zu strategischen Zielsetzungen der Mercedes-

Benz Group sind in den »Allgemeinen Informationen« unter [»Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung«](#) zu finden. Um ihren Managementansatz und ihre Ziele zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen, setzt die Mercedes-Benz Group auf Dialoge mit externen Stakeholdern und nutzt die dabei gewonnenen Ergebnisse. Detaillierte Angaben zu diesen Dialogen sind im Kapitel »Klimawandel« unter [»Konzepte«](#) zu finden.

## Maßnahmen

### Sekundärmaterialien und nachwachsende Rohstoffe

Die Mercedes-Benz Group setzt auf Sekundärmaterialien, beispielsweise Rezyklate, sowie auf den Einsatz nachwachsender Rohstoffe in ihren Fahrzeugen. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans verwenden bereits in allen Serienfahrzeugen recycelte Materialien.

Dazu gehören zum Beispiel Polsterstoffe für das Interieur, die aus bis zu 100 % recyceltem PET produziert werden, sowie lederfreie Ausstattungsvarianten, die aus bis zu 73 % recyceltem Material bestehen. In Zusammenarbeit mit der Pyrum Innovations AG und BASF SE entsteht durch chemisches Recycling aus ausgedienten Fahrzeugreifen ein neuartiger Recyclingkunststoff. Die Mercedes-Benz Group nutzt den innovativen Kunststoff bereits in Serie für verschiedene Bauteile und will das chemische Recycling kontinuierlich für weitere Kunststoffbauteile im Fahrzeug verwenden. Diese Sekundärmaterialien können dazu beitragen, CO<sub>2</sub>-Emissionen im

Herstellungsprozess der Werkstoffe zu verringern sowie den primären Ressourcenbedarf zu senken.

Im Rahmen von zwei Machbarkeitsstudien wurde die Wiederaufbereitung von End-of-Life Materialien für den Einsatz in Fahrzeugkomponenten untersucht. In Zusammenarbeit mit BASF SE wurden zwei unterschiedliche Recyclingverfahren, Depolymerisation und Solvolyse, evaluiert. In diesen Studien dienten als Inputströme Schredderrückstände aus Altfahrzeugen (ASR) sowie stark verschmutzte und ausgediente Ölwannen. Durch die innovativen Recyclingmethoden sollen End-of-Life-Materialien in den Wertstoffkreislauf integriert und in der Fahrzeugproduktion wieder eingesetzt werden.

Um die Verfügbarkeit solcher Sekundärmaterialien kontinuierlich zu erhöhen, ist der Ausbau vorhandener und auch neuer Recyclingtechnologien elementar. Pilotprojekte entlang der Wertschöpfungskette sind dabei von zentraler Bedeutung, um die Bandbreite der eingesetzten Recyclingverfahren kontinuierlich zu erweitern und fundierte Erkenntnisse zu gewinnen.

Die Mercedes-Benz Group setzt neben sekundären Rohstoffen auch auf natürliche Fasern und Textilien. Dadurch sollen herkömmliche Kunststoffe durch nachwachsende Rohstoffe ersetzt werden. Dabei nutzt der Konzern bereits ein breites Spektrum nachwachsender Rohstoffe wie Hanf, Kenaf, Wolle und Naturkautschuk.

**Leichtbau zur Reduktion des Ressourceneinsatzes**

Die richtigen Materialien sowie eine intelligente Bauteilkonstruktion und Fertigungstechnik können das Gewicht eines Fahrzeugs bei gleichbleibend hohen Sicherheits- und Komfortstandards stark reduzieren. So kann Leichtbau den zur Herstellung der Fahrzeuge erforderlichen Materialeinsatz unmittelbar verringern. Dabei ist zu beachten, dass bei elektrischen Fahrzeugen das eDrive-System den größten Anteil am Gewicht ausmacht, während beim konventionell angetriebenen Pkw der Rohbau am schwersten ist. Für die Karosserie arbeitet die Mercedes-Benz Group zunehmend mit Aluminiumlegierungen für Außenhautteile und Verstärkungsteile, um das Gewicht und die Funktionalität im Fahrzeugrohbau zu optimieren.

**Nachhaltige Materialien in der Lieferkette**

Im Rahmen der konzernweiten Responsible Sourcing Standards (RSS) fordert die Mercedes-Benz Group von ihren Lieferanten, dass sie Recyclingtechnologien kontinuierlich weiterentwickeln und skalieren. Zudem sollen sie alternative nachhaltigere Materialien entwickeln, um eine höchstmögliche Einsatzquote von Sekundärmaterialien im Produkt sicherzustellen. Durch Partnerschaften und langjährige Lieferverträge will die Mercedes-Benz Group auf volatile Einkaufspreise für nachhaltigere Materialien reagieren.

Der Konzern forscht an tierfreien, ressourcenschonenden Alternativen zu Echtleder. Bei der Entwicklung und Auswahl von Materialien achtet die Mercedes-Benz

Group auf einen möglichst hohen Rezyklatanteil. Zudem bevorzugt sie nachwachsende Rohstoffe anstelle erdölbasierter Rohstoffe.

In ausgewählten Modellen bietet Mercedes-Benz bereits Leder an, bei dessen Gerbung ausschließlich pflanzliche, organisch-mineralische oder alternative chromfreie Gerbstoffe eingesetzt werden. Für zukünftige Baureihen bezieht der Konzern Leder von Produzenten, die nach dem Gold-Standard der Leather Working Group zertifiziert sind. Dieser schreibt u. a. vor, den Wasser-, Energie- und Chemikalieneinsatz im Gerbprozess zu reduzieren.

Darüber hinaus arbeitet die Mercedes-Benz Group gemeinsam mit ihren Lieferanten daran, die Umweltverträglichkeit von Lederprodukten zu verbessern. So müssen die Partner für die gesamte Wertschöpfungskette eine Ökobilanz vorlegen und gezielte Maßnahmen ergreifen, um den ökologischen Fußabdruck des Leders zu reduzieren. Informationen zu den Vorgaben an Lieferanten zu entwaldungsfreien Lederlieferketten sind im Kapitel »Biologische Vielfalt und Ökosysteme« unter »[Maßnahmen](#)« zu finden.

**Beitrag zur Kreislaufwirtschaft**

Das übergeordnete Ziel der Kreislaufwirtschaft ist es, den Wert von Produkten, Komponenten und Materialien so lange wie möglich zu erhalten. Die Mercedes-Benz Group setzt vermehrt auf Maßnahmen, um die Kreislaufwirtschaft zu fördern.

**Wiederverwendung und Weiterverwertung**

Die Mercedes-Benz Used Parts & Services GmbH (MB UPS) demontiert nicht mehr verwendete Mercedes-Benz Fahrzeuge und nutzt deren Bau- sowie Ausschussteile, um sie als gebrauchte Ersatzteile zu verkaufen. Nur wenn die gebrauchten Teile den strengen Qualitätsansprüchen von MB UPS entsprechen, werden sie mit der gleichen Garantie wie bei einem Neuteil zum Verkauf angeboten. Bauteile, welche die hohen Anforderungen der MB UPS nicht erfüllen, werden verwertet. Dadurch können wertvolle Rohstoffe zurückgewonnen und im Kreislauf gehalten werden, insbesondere Kupfer aus Fahrzeugkabeln, Gold aus Platinen der Steuergeräte oder Platin aus Katalysatoren.

Lithium-Ionen-Batterien enthalten zudem wertvolle Rohstoffe wie Lithium oder Kobalt. Aus diesem Grund strebt die Mercedes-Benz Group die Wiederverwendung der Batterie im Fahrzeug oder eine Umnutzung zur Verwendung in einem stationären Energiespeicher an. Die Lösungen zur Wiederaufarbeitung und Wiederverwendung defekter Batterien erweitert der Konzern sukzessive um neuere Batteriegenerationen. Dadurch verbessert der Konzern die Umweltbilanz von Elektrofahrzeugen und trägt gleichzeitig zu einer nachhaltigeren Energiewirtschaft bei.

**Recycling und Verwertung**

Aluminiumschrott spielt eine entscheidende Rolle, um den primären Ressourcenbedarf der Mercedes-Benz Group zu senken. Dazu setzt der Konzern auf innovative Recyclingverfahren und die Zusammenarbeit mit Partnern.

In Partnerschaft mit dem Aluminiumhersteller Norsk Hydro ASA brachte die Mercedes-Benz Group AG Bauteile für den Rohbau aus CO<sub>2</sub>-reduziertem Aluminium mit einem Mindestanteil von 25 % Post-Consumer-Schrott in die Serienproduktion.

Batterien sind ein wichtiger Bestandteil für den Wandel zu einer klimaschonenden Elektromobilität. Die Mercedes-Benz Group strebt an, die Recyclingquote von Batterien weiter zu erhöhen, um die enthaltenen Rohstoffe längerfristig zu verwenden. Wenn die Wiederaufbereitung oder -verwendung einer Batterie nicht mehr möglich ist, wird sie recycelt.

Die Mercedes-Benz AG errichtete im Jahr 2024 am Standort Kuppenheim (Deutschland) eine eigene Pilotfabrik zum Recycling von Lithium-Ionen-Batteriesystemen. Mit ihrem innovativen hydrometallurgischen Verfahren will die Mercedes-Benz AG eine Rückgewinnungsquote von mehr als 96 % erreichen. Während das mechanische Verfahren in einem komplexen, mehrstufigen Prozess Kunststoffe, Kupfer, Aluminium und Eisen sortenrein sortiert, widmet sich das nachgelagerte hydrometallurgische Verfahren der sogenannten schwarzen Masse. In einem mehrstufigen chemischen Prozess werden die wertvollen Metalle Kobalt, Nickel und Lithium einzeln extrahiert. Diese Rezyklate haben Batteriequalität und sind damit für die Herstellung neuer Batteriezellen geeignet. Die Mercedes-Benz AG arbeitet auch mit Partnern in China und den USA daran, einen geschlossenen Wertstoffkreislauf für Batterien zu etablieren.

Mercedes-Benz und die TSR Group GmbH & Co. KG bauen ihre Partnerschaft aus dem Jahr 2024 weiter aus, um die Kreislaufwirtschaft für Altfahrzeuge zu fördern. Im Rahmen eines Pilotprojekts zum »Urban Mining« errichten die Partner einen innovativen Rücknahmestandort für Altfahrzeuge. Die Ambition ist es, urbane Rohstoffquellen strategisch zu nutzen, Wertschöpfungsketten zu schließen und hochwertige Sekundärrohstoffe für den Einsatz in neuen Mercedes-Benz Fahrzeugen zu gewinnen.

Das Pilotprojekt startete im Sommer 2025. Gemeinsam mit der TSR Group GmbH & Co. KG werden angekaufte Altfahrzeuge unabhängig von der Marke demontiert. Gesetzlich klassifizierte Schadstoffe sowie wertvolle und leicht zugängliche Bauteile werden entfernt. Anschließend werden die Materialien nach einem innovativen von der TSR Group GmbH & Co. KG entwickelten Recyclingverfahren aufbereitet. Dabei werden Materialien wie Stahl, Aluminium, Kunststoff, Kupfer und Glas zurückgewonnen, sortenrein getrennt und anschließend über ausgewählte Materialzulieferer wieder in den Produktionskreislauf integriert.

Bis das Urban-Mining-Konzept vollständig umgesetzt ist, beauftragt die Mercedes-Benz Group Partner mit flächendeckenden, deutschlandweiten Netzen anerkannter Rücknahmestellen. Diese stellen sicher, dass die Fahrzeuge umweltverträglich und gesetzeskonform entsorgt werden – gemäß der Altfahrzeugrichtlinie. Bei der Demontage entfernen die Betriebe Bauteile, Stoffe und Materialien, die entweder als Schadstoffe entsorgt oder gemäß den gesetzlichen Vorgaben vorrangig der

Wiederverwendung oder der Verwertung zugeführt werden. Die Demontagebetriebe sind nach den gesetzlichen Vorgaben der Altfahrzeugverordnung dazu verpflichtet, durch ausreichende Vorkehrungen zu gewährleisten, dass sie die verwertbaren Abfälle nicht in ihrer Beschaffenheit beeinträchtigen. Zudem müssen sie vermeiden, die Umwelt zu gefährden und die einschlägigen rechtlichen Regelungen zum Umweltschutz einhalten.

Das Werkstattentsorgungssystem Mercedes Recycling Management System (MeRSy) der deutschen Retailorganisation sammelt und verwertet Werkstattabfälle. Dazu gehören Fahrzeugteile, Flüssigkeiten und Ersatzteilverpackungen, die bei der Wartung oder Reparatur der Fahrzeuge anfallen.

### **Reduktion der Abfallmengen**

In Europa erfasst die Mercedes-Benz Group Abfälle nach Abfallschlüsselnummern und entsorgt sie entsprechend den gesetzlichen Regelungen. Für die fachkundige Entsorgung von Abfällen arbeitet die Mercedes-Benz Group mit lizenzierten und zertifizierten Entsorgungsfachbetrieben zusammen.

Mithilfe neuer und optimierter Produktionsprozesse sowie Partnerschaften in der gesamten Wertschöpfungskette reduziert die Mercedes-Benz Group Abfälle und bereitet diese zur Wiederverwendung oder für eine Verwertung auf.

Zur Transparenz über die internen Abfallströme implementierte die Mercedes-Benz AG 2024 ein IT- und Messsystem an den deutschen Standorten und



konnte bereits im Berichtsjahr Erkenntnisse bei den Abfallströmen erhalten. Dadurch konnten erste Maßnahmen zur Abfallreduzierung eingeleitet werden. Neben den Abfallschlüsselnummern und der Abfallartenerfassung bietet das neue System die Möglichkeit, den Abfall verursachergerecht zuzuordnen.

Darüber hinaus reduzierte die Mercedes-Benz Group weiterhin Abfälle wie Verschnitte, Sande und Schlämme durch neue oder optimierte Produktionsprozesse. Durch verschiedene Maßnahmen wie beispielsweise die Reduzierung der Ausschussmengen bei der Achsenfertigung, einer Optimierung beim Laserschweißen sowie der Zuschnittoptimierung im Millimeterbereich bei der Pressteilherstellung konnte eine weitere Abfallreduzierung erreicht werden.

## Kennzahlen

### Ressourcenzuflüsse

Die Fahrzeuge der Mercedes-Benz Group bestehen aus Stahl, Eisenwerkstoffen, Leichtmetallen, Polymerwerkstoffen sowie sonstigen Materialien. Die Mercedes-Benz Group nutzt natürliche Ressourcen, z. B. Wasser, und technische Ressourcen wie Einsatzrohstoffe und Fahrzeugteile sowie Sachanlagen für ihre Fertigungsprozesse. Informationen zum verwendeten Wasser in der eigenen Geschäftstätigkeit finden sich im Kapitel »Wasser- und Meeresressourcen« unter [»Kennzahlen – Wasserverbrauch und -bezug«](#).

Der Gesamtmaterialzufluss beinhaltet den fahrzeugrelevanten Bruttomaterialeinsatz, der sich aus den im Fahrzeug verbauten Materialien und den produktionsbedingten Verschnittmengen<sup>1</sup> zusammensetzt.

Der Konzern erfasst das Mengengerüst für Fahrzeugmaterialien über International Material Data System (IMDS) und multipliziert dieses mit den Stückzahlen. Die Angaben zu Verschnittmengen werden über das interne Entsorgungsmanagement bereitgestellt.

Die Sekundärmaterialanteile ermittelt der Konzern, indem er Lieferantendecklarationen in IMDS und Befragungen von Halbzeuglieferanten analysiert und dabei institutionell zur Verfügung gestellte Industriestandardwerte einbezieht.

#### Ressourcenzuflüsse Mercedes-Benz Group

|                                                                                                                        | 2025         | 2024  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------|
| Gesamtgewicht der im Berichtszeitraum verwendeten Produkte sowie technischer und biologischer Materialien (in 1.000 t) | <b>3.890</b> | 4.096 |
| Anteil zertifizierter biologischer Materialien (in %) <sup>1</sup>                                                     | <b>0</b>     | 0     |
| Gewicht Sekundärmaterialien (in 1.000 t)                                                                               | <b>686</b>   | 711   |
| Anteil Sekundärmaterialien (in %)                                                                                      | <b>17,6</b>  | 17,4  |

<sup>1</sup> Gerundeter Wert.

<sup>1</sup> Angabe ausschließlich für Mercedes-Benz Cars.

**Abfallmengen**

Die Abfälle der Mercedes-Benz Group ergeben sich maßgeblich aus den Abfallmengen der Produktion. Wesentliche Abfallströme in der Produktion sind z. B. Schrotte, Sande, Emulsionen, Spüllösungen aus technischer Reinigung, hausmüllähnliche Abfälle und Verpackungen.

Die genannten Abfallströme umfassen Metalle (z. B. Stahl-/Aluminiumschrotte) sowie Nichtmetalle (z. B. Kunststoffe und Textilien). Darüber hinaus werden alle weiteren Abfälle, die durch die Mercedes-Benz Group entstehen, erhoben.

**Abfälle (in 1.000 t)**

|                                                                           | 2025         | 2024         |
|---------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Gefährliche Abfälle: Vorbereitung zur Wiederverwendung                    | 0,3          | 0,2          |
| Gefährliche Abfälle: Recycling                                            | 18,6         | 21,3         |
| Gefährliche Abfälle: sonstige Verwertungsverfahren                        | 23,7         | 24,7         |
| <b>Gesamtmenge gefährliche Abfälle zur Verwertung</b>                     | <b>42,6</b>  | <b>46,2</b>  |
| Nicht gefährliche Abfälle: Vorbereitung zur Wiederverwendung <sup>1</sup> | 5,3          | 2,7          |
| Nicht gefährliche Abfälle: Recycling <sup>1</sup>                         | 716,4        | 561,3        |
| Nicht gefährliche Abfälle: sonstige Verwertungsverfahren <sup>1</sup>     | 101,4        | 85,1         |
| <b>Gesamtmenge nicht gefährliche Abfälle zur Verwertung<sup>1</sup></b>   | <b>823,1</b> | <b>649,1</b> |
| <b>Gesamtmenge Abfall zur Verwertung<sup>1</sup></b>                      | <b>865,7</b> | <b>695,3</b> |
| Gefährliche Abfälle: Verbrennung                                          | 2,0          | 2,3          |
| Gefährliche Abfälle: Deponierung                                          | 1,6          | 8,8          |
| Gefährliche Abfälle: sonstige Arten der Beseitigung <sup>1</sup>          | 8,3          | 2,6          |
| <b>Gesamtmenge gefährliche Abfälle zur Beseitigung</b>                    | <b>11,9</b>  | <b>13,7</b>  |
| Nicht gefährliche Abfälle: Verbrennung <sup>2</sup>                       | 0,7          | 1,1          |
| Nicht gefährliche Abfälle: Deponierung <sup>1</sup>                       | 19,7         | 5,7          |
| Nicht gefährliche Abfälle: sonstige Arten der Beseitigung <sup>1</sup>    | 4,4          | 3,6          |
| <b>Gesamtmenge nicht gefährliche Abfälle zur Beseitigung<sup>1</sup></b>  | <b>24,8</b>  | <b>10,4</b>  |
| <b>Gesamtmenge Abfälle zur Beseitigung<sup>1</sup></b>                    | <b>36,7</b>  | <b>24,1</b>  |
| <b>Gesamtmenge Abfälle<sup>1</sup></b>                                    | <b>902,4</b> | <b>719,4</b> |
| davon Gesamtmenge nicht recycelter Abfälle <sup>1,3</sup>                 | 161,9        | 134,0        |
| davon Anteil nicht recycelter Abfälle (in %)                              | 17,9         | 18,7         |
| davon radioaktive Abfälle                                                 | -            | -            |

<sup>1</sup> Die Erhöhung im Vergleich zum Vorjahr ist auf einmalige Bau- und Abrissmaßnahmen zurückzuführen und betrifft nicht-produktionsbezogene Abfälle.

<sup>2</sup> Aufgrund einer Anpassung der Ist-Werte wurde der Wert für das Jahr 2024 nachberechnet, die nicht gefährlichen Abfälle zur Verbrennung verringerten sich dadurch um 400 t.

<sup>3</sup> Der Definition von Recycling liegen die Vorgaben der ESRS zugrunde. Hierzu zählen die Umfänge unter der Kategorie »Recycling« und die Umfänge der Kategorie »Vorbereitung zur Wiederverwendung«.

**Weitere Angabe zu den Abfällen (in 1.000 t) - unternehmensspezifisch**

|                                  | 2025  | 2024  |
|----------------------------------|-------|-------|
| Gesamtmenge Abfälle <sup>1</sup> | 902,4 | 719,4 |
| davon in der Produktion          | 484,8 | 518,0 |

<sup>1</sup> Die Erhöhung im Vergleich zum Vorjahr ist auf einmalige Bau- und Abrissmaßnahmen zurückzuführen und betrifft nicht-produktionsbezogene Abfälle.

**Abfälle in der Produktion pro Fahrzeug (in kg/Fahrzeug) - unternehmensspezifisch**

|                                       | 2025  | 2024  |
|---------------------------------------|-------|-------|
| <b>Abfälle Mercedes-Benz Cars</b>     |       |       |
| Gesamtmenge Abfälle in der Produktion | 358,1 | 367,5 |
| davon Abfälle zur Beseitigung         | 1,9   | 2,4   |
| <b>Abfälle Mercedes-Benz Vans</b>     |       |       |
| Gesamtmenge Abfälle in der Produktion | 83,9  | 88,6  |
| davon Abfälle zur Beseitigung         | 5,3   | 8,1   |

Die Mercedes-Benz Group evaluiert und bewertet regelmäßig die anfallenden gefährlichen und nicht gefährlichen Abfälle in den von den ESRS vorgegebenen Abfallkategorien. Das Abfallaufkommen wird weltweit über ein internes Datenmanagementsystem erfasst und aggregiert berichtet. Die Abfallarten mit den entsprechenden Mengen werden den jeweiligen Kategorien von den Standorten zugeordnet. Die Erhebung der Mengen erfolgt größtenteils über direkte Schnittstellen in IT-Datenerfassungssystemen oder über individuelle Datenerfassungstools an den Standorten. Die Ermittlung erfolgt auf Basis von Gewichtsdaten, entweder durch Wiegung an den Standorten oder Wiegedaten der Entsorger. Für einen geringen Anteil erfolgen Schätzungen, insbesondere auf Basis von Hochrechnungen.



## EU-Taxonomie

Eine wichtige Zielsetzung des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums im Rahmen des europäischen »Green Deals« ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen. Vor diesem Hintergrund trat Mitte des Jahres 2020 die Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und Rates vom 18. Juni über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (nachfolgend »Taxonomie-Verordnung« genannt) in Kraft. Sie soll als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem festlegen, welche Wirtschaftstätigkeiten in der EU als taxonomiekonform und damit als »ökologisch nachhaltig« im Hinblick auf die sechs von der Verordnung festgelegten Umweltziele gelten:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zur Anwendung sind Unternehmen verpflichtet, die eine Nichtfinanzielle Erklärung erstellen müssen. Nach Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung sind die taxonomiekonformen Anteile ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten an den Umsatzerlösen, Investitionen und Betriebsausgaben jährlich zu berichten. Eine Wirtschaftstätigkeit wird als taxonomiekonform eingestuft, wenn sie in den delegierten Rechtsakten zur Taxonomie-Verordnung (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139, (EU) 2023/2485 und (EU) 2023/2486) beschrieben wird, einen wesentlichen Beitrag zu einem Umweltziel leistet, kein anderes Umweltziel wesentlich beeinträchtigt und die Mindeststandards, die sich entlang internationaler Rahmenwerke orientieren, erfüllt werden.

Im Juli 2025 wurde der neue delegierte Rechtsakt (Delegierte Verordnung (EU) 2026/73) veröffentlicht, den die Mercedes-Benz Group bereits für das Berichtsjahr 2025 nutzt. Die Mercedes-Benz Group nimmt das darin eingeführte Wesentlichkeitskonzept, nachdem Wirtschaftstätigkeiten als unwesentlich angenommen werden, wenn sie kumulativ kleiner 10 % des Nenners der Umsatzerlöse, der Investitionen oder der Betriebsausgaben sind, in Anspruch. Die Überprüfung der Unwesentlichkeit ist dabei jeweils pro Kennzahl vorzunehmen. Die Mercedes-Benz Group führt für die unwesentlichen Wirtschaftstätigkeiten keine Prüfung der Taxonomiefähigkeit und Taxonomiekonformität durch.

## Taxonomiefähigkeit

In einem ersten Schritt ist die sogenannte Taxonomiefähigkeit zu beurteilen. Diese setzt voraus, dass eine Wirtschaftstätigkeit in den delegierten Rechtsakten zur Taxonomie-Verordnung genannt und näher erläutert ist. Die Wirtschaftstätigkeiten werden über eine in den delegierten Rechtsakten vorgegebene Nummerierung gekennzeichnet.

In diesem Zusammenhang wurden für die Mercedes-Benz Group die folgenden relevanten Wirtschaftstätigkeiten unter dem Umweltziel **Klimaschutz** identifiziert:

Die **Wirtschaftstätigkeit 3.3** umfasst die Herstellung CO<sub>2</sub>-armer Verkehrstechnologien, die die Produktion von Pkw und Vans beinhaltet.

Die Wirtschaftstätigkeit 3.3 betrifft die Herstellung sämtlicher Fahrzeuge. In einer am 6. Oktober 2022 von der EU-Kommission veröffentlichten Bekanntmachung (2022/C 385/01) wird klargestellt, dass sich die Begrifflichkeit »CO<sub>2</sub>-arm« lediglich auf die Prüfung der Taxonomiekonformität im Rahmen der technischen Bewertungskriterien bezieht und für die Berichterstattung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeit 3.3 keine Relevanz hat. Insbesondere für Automobilhersteller wird dort beispielhaft ausgeführt, dass die Tätigkeit der »Herstellung CO<sub>2</sub>-armer Fahrzeuge« auch Verbrennerfahrzeuge umfasst. Für die Mercedes-Benz Group bedeutet diese Klarstellung der EU-Kommission, dass die Herstellung sämtlicher Fahrzeuge des Konzerns als taxonomiefähig zu klassifizieren ist.



Die **Wirtschaftstätigkeit 6.5** umfasst Leasing und Finanzierung CO<sub>2</sub>-armer Pkw und Vans. Sie betrifft alle Pkw und Vans, die zunächst von Dritten angekauft werden und für die anschließend eine Leasing- und Absatzfinanzierung erfolgt, sowie die Wiedervermarktung dieser Fahrzeuge.

Die einzelnen Wirtschaftstätigkeiten sind darüber hinaus nach ermöglichenden Tätigkeiten und Übergangstätigkeiten zu klassifizieren. Eine ermöglichende Tätigkeit stellt eine Wirtschaftstätigkeit dar, die einen wesentlichen Beitrag zu einem oder mehreren Umweltzielen leistet, indem sie es unmittelbar anderen Tätigkeiten ermöglicht, ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zu leisten. Bei der Mercedes-Benz Group trifft das auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 zu. Eine Übergangstätigkeit hingegen ist eine Wirtschaftstätigkeit, für die es keine technologisch und wirtschaftlich durchführbare CO<sub>2</sub>-arme Alternative gibt, die aber einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leistet, indem sie den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft unterstützt. Dies trifft auf keine Wirtschaftstätigkeit bei der Mercedes-Benz Group zu, da in der Wirtschaftstätigkeit 6.5 in den taxonomiekonformen Umfängen nur vollelektrische Fahrzeuge berücksichtigt werden.

## Taxonomiekonformität

In einem weiteren Schritt ist für taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten eine Beurteilung der Taxonomiekonformität vorzunehmen. Ausschließlich taxonomiefähige Tätigkeiten können bei Erfüllung bestimmter technischer Bewertungskriterien als »ökologisch nachhaltig« oder taxonomiekonform gelten. Hierfür ist hinsichtlich der relevanten Wirtschaftstätigkeiten durch die Erfüllung bestimmter technischer Bewertungskriterien, die in den delegierten Rechtsakten (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139, (EU) 2023/2485, (EU) 2023/2486, (EU) 2025/4568 und (EU) 2026/73) festgelegt sind, ein wesentlicher Beitrag zu einem von der Taxonomie-Verordnung definierten Umweltziel zu leisten und auf Basis definierter »Do No Significant Harm« (DNSH)-Kriterien eine erhebliche Beeinträchtigung eines anderen Umweltziels auszuschließen. Zudem muss die Erfüllung von Mindeststandards, beispielsweise im Hinblick auf die Einhaltung von Menschenrechten oder die Bekämpfung von Korruption, sichergestellt sein (»Mindestschutz«).

### Erfüllung eines wesentlichen Beitrags

Gemäß den delegierten Rechtsakten leisten für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 alle Fahrzeuge unterhalb des in den technischen Bewertungskriterien verankerten Grenzwerts von derzeit 50 g CO<sub>2</sub>/km je Fahrzeug (gemäß Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP)) einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz. Bei der Mercedes-Benz

Group unterschreiten vollelektrische sowie die Mehrzahl der Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge diesen Grenzwert. Diese Fahrzeuge werden im Folgenden »CO<sub>2</sub>-arme Fahrzeuge« genannt.

### Ausschluss einer erheblichen Beeinträchtigung

Für die jeweiligen Wirtschaftstätigkeiten wurde die Einhaltung der durch die Taxonomie-Verordnung definierten DNSH-Kriterien in Bezug auf die weiteren Umweltziele analysiert.

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 wurde die Erfüllung dieser Kriterien auf Ebene der CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeuge und entsprechender Komponenten sowie der relevanten Produktionsstandorte und -prozesse überprüft. Als Ergebnis wurden die DNSH-Kriterien im Berichtsjahr für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 eingehalten.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 wurde die Analyse der DNSH-Kriterien auf Basis der CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeuge im Leasing- und Finanzierungsportfolio vorgenommen. Im Fahrzeugportfolio sind neben konzerneigenen Fahrzeugen auch Fahrzeuge anderer Hersteller enthalten. Letztere werden als taxonomiefähig, aber nicht taxonomiekonform ausgewiesen, da die DNSH-Kriterien nicht erfüllt werden konnten. Aufgrund der DNSH-Anforderungen des Umweltziels Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung wurden für Mercedes-Benz Fahrzeuge Abschläge bei der Taxonomiekonformität von Umsatzerlösen und Investitionen berücksichtigt.



Nachfolgend sind die DNSH-Analysen zu den einzelnen Umweltzielen für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 erläutert.

### **Anpassung an den Klimawandel**

Gemäß den DNSH-Anforderungen wurde eine umfassende Analyse der potenziellen physischen Klimarisiken für Produktionsstandorte durchgeführt, die für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 angewendet werden kann. Dabei wurden Klimaszenarien des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)) und verschiedene Zeithorizonte berücksichtigt. Basierend auf den Ergebnissen wurden Anpassungsmaßnahmen an ausgewählten Standorten ermittelt. Weitere Details befinden sich im Kapitel »Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse« unter [»Physische Klimarisiken«](#).

### **Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen**

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 wurden die Anforderungen vorrangig auf Basis etablierter Umweltmanagementsysteme sowie der internen Umweltrisikobewertung (Environmental-Due-Diligence-Prozess) umgesetzt. Weltweit hat das Unternehmen an seinen eigenen Produktionsstandorten ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 etabliert. Zusätzlich sind ausgewählte deutsche und zwei weitere europäische Produktionsstandorte nach Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) validiert. Im Rahmen der internen Umweltrisikobewertung werden konsolidierte Produktionsstandorte u. a. in Bezug auf wasserbezogene Aspekte wie beispielsweise die

Einleitung in Gewässer bewertet sowie Empfehlungen zur Risikominimierung ermittelt, priorisiert und nachverfolgt. Des Weiteren nutzt der Konzern externe Datenquellen, um Standorte mit potenziellen Wasserisiken und Wasserstress zu identifizieren. Weitere Informationen befinden sich im Kapitel »Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten« unter [»Konzernweites Umwelt- und Energiemanagement«](#) sowie im Kapitel »Wasser- und Meeresressourcen« unter [»Wasserrisikobetrachtung«](#).

### **Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft**

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 werden für den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft verschiedene DNSH-Anforderungen an das Produkt und die Produktion gestellt. Im Rahmen der Produktentwicklung berücksichtigt die Mercedes-Benz Group von Beginn an das Konzept der Kreislaufwirtschaft und hat sich das übergeordnete Ziel gesetzt, den Einsatz von Sekundärmaterial in Fahrzeugen zu erhöhen. Zudem werden durch die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit für Pkw-Modelle und leichte Nutzfahrzeuge die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 berücksichtigt. In der Produktion hält die Mercedes-Benz Group entsprechend der Abfallhierarchie das Abfallaufkommen so gering wie möglich. Hierzu ist es das Ziel, die Gesamtabfälle inklusive der Abfälle zur Beseitigung stetig zu reduzieren. Für ihre eigenen Produktionsstandorte weltweit hat sich die Mercedes-Benz Group deswegen Reduktionsziele u. a. für die Gesamtabfallmenge und die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug gesetzt. Zudem ist das Themenfeld Abfallwirtschaft auch ein Bestandteil der

internen Umweltrisikobewertung und des Umweltmanagements. Weitere Details befinden sich in Kapitel »Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft« unter [»Ressourcenschonung entlang der Wertschöpfungskette«](#).

### **Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung**

Die DNSH-Kriterien der Wirtschaftstätigkeit 3.3 zielen u. a. auf eine Vermeidung der Herstellung, Inverkehrbringung und Verwendung von Gefahrstoffen ab.

Die Mercedes-Benz Group hat entsprechende Prozesse etabliert, die einen sicheren und rechtskonformen Umgang mit Gefahrstoffen in der Produktion sowie Werkstoffzusammensetzungen im Produkt gewährleisten. Für die Produktion wird der Einsatz und die Handhabung von Gefahrstoffen durch Vorgabe-, Freigabe- und Kontrollprozesse des internen Gefahrstoffmanagements gesteuert. Dabei wird der Einsatz von Gefahrstoffen u. a. einer wiederkehrenden Substitutionsprüfung unterzogen. Wo immer der Einsatz erforderlich ist, wird die Verwendung unter kontrollierten Bedingungen ermöglicht. Für die Produkte werden Stoffverbote und Deklarationspflichten gemäß der globalen Liste für deklarationspflichtige Stoffe im Automobilbau (Global Automotive Declarable Substance List (GADSL)) in dem internationalen Materialdatensystem (IMDS) überwacht. Zudem formuliert die Mercedes-Benz Group über die Responsible Sourcing Standards (RSS) Vorgaben an die Lieferanten. Darunter wird u. a. eine transparente Informationsbereitstellung über Werkstoffzusammensetzungen und Substitutionsprüfungen für besonders



besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern (SVHCs)) gefordert.

Die aufgeführten DNSH-Anforderungen zu SVHCs gehen über die bisherigen Anforderungen des Chemikalienrechts hinaus. Aus diesem Grund wurde auf Produktebene ergänzend zu den internen Prozessen und den Lieferantenanforderungen eine zusätzliche Bewertung durchgeführt. Dabei wurde die Verwendungsnotwendigkeit eingesetzter SVHCs im Fahrzeug und zugehöriger Komponenten u. a. unter Berücksichtigung technischer und wirtschaftlicher Aspekte bewertet.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 beziehen sich die DNSH-Kriterien auf die Einhaltung verschiedener produktbezogener Anforderungen, die in EU-Verordnungen und -Richtlinien festgelegt sind. Der Nachweis der DNSH-Anforderungen erfolgt dabei in einem aufeinander aufbauenden Prüfverfahren, durch welches ein Anteil taxonomiekonformer Fahrzeuge ermittelt wird.

Nach einem ersten Schritt verbleiben vollelektrische Fahrzeuge des entsprechenden Leasing- und Finanzierungsportfolios. Für diese vollelektrischen Fahrzeuge wurden für die enthaltenen Reifenanforderungen fahrzeugspezifische Analysen durchgeführt. Dabei wurden die Reifeninformationen zum Zeitpunkt der Inverkehrbringung sowie ein repräsentativer Zeitraum herangezogen und zusätzlich die Nutzungsdauer mit der jeweiligen Vertragslaufzeit verglichen. Als Ergebnis wurden nur jene Reifen als konform bewertet, welche

nach Abgleich mit der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (European Product Registry for Energy Labelling (EPREL)) die gestellten Anforderungen an den Rollwiderstandskoeffizienten sowie das externe Rollgeräusch einhalten.

Zudem wurde die Einhaltung der Geräuschanforderungen bezogen auf das Gesamtfahrzeug entsprechend den DNSH-Kriterien geprüft. Der ermittelte Anteil der Fahrzeuge, die die DNSH-Anforderungen erfüllen, wird im Berichtsjahr weltweit auf das Leasing- und Finanzierungsportfolio vollelektrischer Fahrzeuge angewendet, soweit die entsprechende Datenverfügbarkeit gegeben ist.

### **Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme**

Zum Nachweis der Vorgaben für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 wurden zum einen im Rahmen der internen Umweltrisikobewertung (Environmental-Due-Diligence-Prozess) ökologisch sensible Gebiete und Schutzzonen im Umfeld von Standorten dokumentiert und berücksichtigt. Zum anderen sind Umweltverträglichkeitsprüfungen oder vergleichbare Prüfungen außerhalb der EU, sofern gesetzlich gefordert, im Rahmen eines Standortneubaus oder bei der Erweiterung existierender Standorte durchzuführen. Weiterhin sind an eigenen Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme etabliert. Weitere Informationen befinden sich in Kapitel »Biologische Vielfalt und Ökosysteme« unter »Förderung der biologischen Vielfalt an den Produktionsstandorten«.

### **Erfüllung des Mindestschutzes**

Eine Wirtschaftstätigkeit kann nur dann als ökologisch nachhaltig im Sinne der Taxonomie klassifiziert werden, wenn sie auch in Übereinstimmung mit bestimmten Mindeststandards ausgeführt wird, die sich entlang internationaler Rahmenwerke orientieren. Artikel 18 der Taxonomie-Verordnung führt hierzu die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, einschließlich der Grundprinzipien und Rechte aus den acht Kernübereinkommen, die in der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit festgelegt sind, sowie die Internationale Charta der Menschenrechte an. Eine weiterführende Präzisierung durch die Taxonomie-Verordnung erfolgt nicht.

Mit ihrem Bericht vom Oktober 2022 (»Final Report on Minimum Safeguards«) unterstützt die »Platform on Sustainable Finance« Unternehmen bei der Auslegung von Umfang und Anwendungsbereich der Mindeststandards. Dieser Bericht bildet die Grundlage zur Anwendung und Berichterstattung bei der Mercedes-Benz Group. Zentrale Themenbereiche umfassen demnach Menschen- und Arbeitnehmerrechte, die Verhinderung von Korruption sowie die Förderung eines fairen Wettbewerbs. Detailliertere Informationen hierzu sind in den Kapiteln »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette«, »Betroffene Gemeinschaften«, »Eigene Beschäftigte«, »Prävention von Korruption und Bestechung« sowie »Antitrust-Compliance« enthalten.



Die Mercedes-Benz Group hat den Anspruch, die weltweit geltenden steuergesetzlichen Pflichten zu erfüllen und öffentliche Fördermittel verantwortungsbewusst einzusetzen. Damit will der Konzern auch seiner sozialen und ethischen Verantwortung nachkommen.

Die Steuerstrategie des Konzerns verfolgt insbesondere folgende Prinzipien:

- Durch qualifizierte und erfahrene Experten und möglichst effiziente und verlässliche Prozesse, Systeme, Methoden und Kontrollen will die Mercedes-Benz Group sicherstellen, dass die steuerlichen Pflichten der Konzerngesellschaften erfüllt und Integritätsstandards eingehalten werden.
- Dem Grundsatz des »Good Corporate Tax Citizen« (d. h. als Unternehmen der Verantwortung als Steuerzahler nachkommen) entsprechend verfolgt die Mercedes-Benz Group eine legale, aktive und nicht aggressive Steuerplanung auf Basis betrieblicher Gründe (»Tax Follows Business«). Zudem ist die Mercedes-Benz Group bestrebt, die Zusammenarbeit mit den Steuerbehörden noch kooperativer, transparenter und konstruktiver zu gestalten. Dabei wahrt sie ihre Rechtspositionen und vertritt ihre Interessen, wo sie es für sachgerecht und legitim hält.

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

## Berichterstattung zu taxonomiekonformen Anteilen ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten

Nachfolgend werden für die Mercedes-Benz Group die Anteile an Umsatzerlösen, Investitionen und Betriebsausgaben im Zusammenhang mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten dargestellt.

Die einzelnen Umsätze, Investitionen und Betriebsausgaben sind dabei jeweils genau einer Wirtschaftstätigkeit und einem Umweltziel zugeordnet. Eine Doppelzählung wird damit vermieden.

Der Berechnung der maßgeblichen Kennzahlen liegt der Konzernabschluss gemäß IFRS zugrunde. Die Gesamtumsätze und die Gesamtinvestitionen entsprechen den Werten des mit hinreichender Sicherheit geprüften Konzernabschlusses.

Anteil der Umsatzerlöse, Investitionen und Betriebsausgaben aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind  
(Zusammenfassung der KPIs)

| KPI              |                |                                      |                                |                                        |                                                              |                              |        |                      |                      |                      | 2025                    |                              |                                           | 2024                                        |                                                     |
|------------------|----------------|--------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------|--------|----------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
|                  | Insgesamt      | Anteil taxonomie-fähiger Tätigkeiten | Taxonomie-konforme Tätigkeiten | Anteil taxonomie-konformer Tätigkeiten | Aufriss der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen |                              |        |                      |                      |                      | ermöglicher Tätigkeiten | Anteil Übergangs-tätigkeiten | Nicht bewertete unwesentliche Tätigkeiten | Taxonomie-konforme Tätigkeiten <sup>1</sup> | Anteil taxonomie-konformer Tätigkeiten <sup>1</sup> |
|                  |                |                                      |                                |                                        | Klimaschutz                                                  | Anpassung an den Klimawandel | Wasser | Kreislauf-wirtschaft | Umwelt-verschmutzung | Biologische Vielfalt |                         |                              |                                           |                                             |                                                     |
|                  | in Millionen € | in %                                 | in Millionen €                 | in %                                   | in %                                                         | in %                         | in %   | in %                 | in %                 | in %                 | in %                    | in %                         | in %                                      | in Millionen €                              | in %                                                |
|                  |                |                                      |                                |                                        |                                                              |                              |        |                      |                      |                      |                         |                              |                                           |                                             |                                                     |
| Umsatzerlöse     | 132.214        | 94,1 %                               | 18.838                         | 14,2 %                                 | 14,2 %                                                       | — %                          | — %    | — %                  | — %                  | — %                  | 13,6 %                  | — %                          | 4,9 %                                     | 18.729                                      | 12,9 %                                              |
| Investitionen    | 25.115         | 99,4 %                               | 7.381                          | 29,4 %                                 | 29,4 %                                                       | — %                          | — %    | — %                  | — %                  | — %                  | 25,4 %                  | — %                          | 0,6 %                                     | 7.116                                       | 30,1 %                                              |
| Betriebsausgaben | 6.931          | 100,0 %                              | 2.274                          | 32,8 %                                 | 32,8 %                                                       | — %                          | — %    | — %                  | — %                  | — %                  | 32,8 %                  | — %                          | — %                                       | 2.365                                       | 35,7 %                                              |

1 Im Berichtsjahr 2024 umfassten die taxonomiekonformen Tätigkeiten auch die Wirtschaftstätigkeiten 3.18 und 6.15, die im Berichtsjahr 2025 als unwesentlich eingestuft wurden.

**Anteil der Umsatzerlöse aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (Aufgliederung nach Tätigkeit) - 2025**

| Wirtschaftstätigkeiten                                                                  | Code <sup>1</sup> | Taxonomie-<br>fähige<br>Umsatzerlöse<br>(Anteil<br>taxonomie-<br>fähiger<br>Umsatzerlöse) | Taxonomie-<br>konforme<br>Umsatzerlöse | Taxonomie-<br>konforme<br>Umsatzerlöse<br>(Anteil<br>taxonomie-<br>konformer<br>Umsatzerlöse) | Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten |                                    |        |                          |                          |                         | Ermöglichende<br>Tätigkeit | Übergangs-<br>tätigkeit | Taxonomie-<br>konformer<br>Anteil der<br>taxonomie-<br>fähigen<br>Tätigkeiten |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------|--------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------------|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                         |                   |                                                                                           |                                        |                                                                                               | Klimaschutz                                   | Anpassung<br>an den<br>Klimawandel | Wasser | Kreislauf-<br>wirtschaft | Umwelt-<br>verschmutzung | Biologische<br>Vielfalt |                            |                         |                                                                               |
|                                                                                         |                   | in %                                                                                      | in Millionen €                         | in %                                                                                          | in %                                          | in %                               | in %   | in %                     | in %                     | in %                    | E/in %                     | T/in %                  | in %                                                                          |
| Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen<br>Verkehrstechnologien                          | CCM 3.3           | 79,1 %                                                                                    | 18.038                                 | 13,6 %                                                                                        | 13,6 %                                        | — %                                | — %    | — %                      | — %                      | — %                     | E                          |                         | 17,2 %                                                                        |
| Beförderung mit<br>Motorrädern,<br>Personenkraftwagen und<br>leichten<br>Nutzfahrzeugen | CCM 6.5           | 15,0 %                                                                                    | 800                                    | 0,6 %                                                                                         | 0,6 %                                         | — %                                | — %    | — %                      | — %                      | — %                     |                            |                         | 4,0 %                                                                         |
| Summe der Konformität je<br>Ziel                                                        |                   |                                                                                           |                                        |                                                                                               | 14,2 %                                        | — %                                | — %    | — %                      | — %                      | — %                     |                            |                         |                                                                               |
| Umsatzerlöse Gesamt                                                                     |                   | 94,1 %                                                                                    | 18.838                                 | 14,2 %                                                                                        | 14,2 %                                        | — %                                | — %    | — %                      | — %                      | — %                     | 13,6 %                     | — %                     | 15,1 %                                                                        |

<sup>1</sup> Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann, sowie die Nummer des Abschnitts der Tätigkeit im entsprechenden Anhang, der das Ziel abdeckt. Klimaschutz: CCM (Climate Change Mitigation).

**Taxonomiefähigkeit der Umsatzerlöse**

Für den Anteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse werden die taxonomiefähigen Umsatzerlöse ins Verhältnis zu den Gesamtumsätzen des Konzerns gesetzt. Dabei berücksichtigt der Nenner die konsolidierten Umsatzerlöse der einzubeziehenden Konzerngesellschaften. Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse betrugen im Berichtsjahr 132.214 (2024: 145.594) Mio. €. Informationen zu Umsatzerlöse sind in »Anmerkung 4« im Konzernanhang zu finden.

Für die Erhebung des Zählers wurden die konsolidierten Umsatzerlöse daraufhin untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung und dem Leasing bzw. der Finanzierung von Fahrzeugen erzielt wurden. Dies traf auf den wesentlichen Teil der erzielten Umsatzerlöse zu.

Der verbleibende Anteil der Umsatzerlöse entfiel im Berichtsjahr auf nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten (1,0 %) und unwesentliche Wirtschaftstätigkeiten (4,9 %). Die Umsatzerlöse im Zusammenhang mit den unwesentlichen Wirtschaftstätigkeiten resultierten aus der Herstellung von Komponenten, dem Leasing und der Finanzierung von Nutzfahrzeugen, dem Betrieb von Schnellladestationen sowie dem Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen, die von der Mercedes-Benz Group von Dritten angekauft wurden. Da die Umsatzerlöse dieser Sektoren kleiner 10 % der Gesamtumsätze waren und diese jeweils für die Mercedes-Benz Group keine Hauptwirtschaftstätigkeit

im Sinne der EU-Taxonomie darstellten, wurden sie als unwesentlich klassifiziert. Im Vorjahr wurden diese Umsatzerlöse separat unter den Wirtschaftstätigkeiten 3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten, 6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr, 6.15 Infrastruktur für einen CO<sub>2</sub>-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr sowie 5.4 Verkauf von Gebrauchtwaren berichtet.

**Taxonomiekonformität der Umsatzerlöse**

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an den Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 wurden zur Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Umsatzerlöse daraufhin untersucht, ob sie mit CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeugen erzielt wurden. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH- und Mindestschutzkriterien überprüft.

Für den weitüberwiegenden Teil der Umsatzerlöse, insbesondere aus dem Neu- und Gebrauchtfahrzeuggeschäft sowie aus der Leasing- und Absatzfinan-

zierung, erfolgt eine direkte Zurechnung von Umsatzerlösen auf CO<sub>2</sub>-arme Fahrzeuge. Bei weiteren Umsatzbestandteilen, insbesondere bei Umsätzen aus dem Ersatzteilgeschäft, aus Service- und Wartungsverträgen oder der Zuordnung mengenabhängiger Rabatte, ist eine Zuweisung zu CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeugen nicht unmittelbar möglich. Daher wurden in diesen Fällen für die verschiedenen Umsatzbestandteile geeignete Schlüsselungen auf Basis aktueller Umsätze und auf Basis aktueller bzw. historischer Absatzmengen für die im Markt befindliche Flotte herangezogen.

Der Anteil der taxonomiefähigen, nicht taxonomiekonformen Umsatzerlöse betrug im Geschäftsjahr 79,9 %. Der Anteil der taxonomiekonformen Umsatzerlöse stieg im Berichtsjahr leicht von 12,9 % auf 14,2 %. Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse sind prozentual im Vergleich zum Vorjahr geringer gesunken als die Gesamtumsätze. Grund hierfür ist, dass bei Mercedes-Benz Cars der Absatz elektrifizierter Fahrzeuge im Jahr 2025 auf dem Vorjahresniveau lag. Darüber hinaus stieg bei Mercedes-Benz Vans der Verkauf elektrifizierter Vans weltweit.

**Aufriss der Umsatzerlöse**

|                           | 2025                           |                |                                 |                                |                |                                 | 2024 |
|---------------------------|--------------------------------|----------------|---------------------------------|--------------------------------|----------------|---------------------------------|------|
|                           | Anteil                         |                |                                 | Anteil                         |                |                                 |      |
|                           | Taxonomiekonforme Umsatzerlöse | Gesamtumsätze  | taxonomiekonformer Umsatzerlöse | Taxonomiekonforme Umsatzerlöse | Gesamtumsätze  | taxonomiekonformer Umsatzerlöse |      |
|                           | in Millionen €                 | in Millionen € | in %                            | in Millionen €                 | in Millionen € | in %                            |      |
| Umsatzerlöse nach IFRS 15 | 17.521                         | 115.033        | 15,2 %                          | 17.740                         | 128.477        | 13,8 %                          |      |
| Sonstige Umsatzerlöse     | 1.317                          | 17.181         | 7,7 %                           | 989                            | 17.117         | 5,8 %                           |      |
| Summe                     | 18.838                         | 132.214        | 14,2 %                          | 18.729                         | 145.594        | 12,9 %                          |      |

**Anteil der Investitionen für Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (Aufgliederung nach Tätigkeit) - 2025**

| Wirtschaftstätigkeiten                                                                  | Code <sup>1</sup> | Taxonomie-<br>fähige<br>Investitionen<br>(Anteil<br>taxonomie-<br>fähiger<br>Investitionen) | Taxonomie-<br>konforme<br>Investitionen | Taxonomie-<br>konforme<br>Investitionen<br>(Anteil<br>taxonomie-<br>konformer<br>Investitionen) | Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten |                                    |        |                          |                          |                         | Ermöglichende<br>Tätigkeit | Übergangs-<br>tätigkeit | Taxonomie-<br>konformer<br>Anteil der<br>taxonomie-<br>fähigen<br>Tätigkeiten |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------|--------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------------|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                         |                   |                                                                                             |                                         |                                                                                                 | Klimaschutz                                   | Anpassung an<br>den<br>Klimawandel | Wasser | Kreislauf-<br>wirtschaft | Umwelt-<br>verschmutzung | Biologische<br>Vielfalt |                            |                         |                                                                               |
|                                                                                         |                   | in %                                                                                        | in Millionen €                          | in %                                                                                            | in %                                          | in %                               | in %   | in %                     | in %                     | in %                    | E/in %                     | T/in %                  | in %                                                                          |
| Herstellung von CO <sub>2</sub> -<br>armen<br>Verkehrstechnologien                      | CCM 3.3           | 40,6 %                                                                                      | 6.386                                   | 25,4 %                                                                                          | 25,4 %                                        | — %                                | — %    | — %                      | — %                      | — %                     | E                          |                         | 62,6 %                                                                        |
| Beförderung mit<br>Motorrädern,<br>Personenkraftwagen<br>und leichten<br>Nutzfahrzeugen | CCM 6.5           | 58,8 %                                                                                      | 995                                     | 4,0 %                                                                                           | 4,0 %                                         | — %                                | — %    | — %                      | — %                      | — %                     |                            |                         | 6,7 %                                                                         |
| Summe der<br>Konformität je Ziel                                                        |                   |                                                                                             |                                         |                                                                                                 | 29,4 %                                        | — %                                | — %    | — %                      | — %                      | — %                     |                            |                         |                                                                               |
| Investitionen Gesamt                                                                    |                   | 99,4 %                                                                                      | 7.381                                   | 29,4 %                                                                                          | 29,4 %                                        | — %                                | — %    | — %                      | — %                      | — %                     | 25,4 %                     | — %                     | 29,6 %                                                                        |

<sup>1</sup> Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann, sowie die Nummer des Abschnitts der Tätigkeit im entsprechenden Anhang, der das Ziel abdeckt.  
Klimaschutz: CCM (Climate Change Mitigation).



## Taxonomiefähigkeit der Investitionen

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

Dabei werden im Nenner alle Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Nutzungsrechten nach IFRS 16 gemäß den Anlagespiegeln sowie die Zugänge zu den vermieteten Gegenständen einschließlich der Zugänge zu den genannten Vermögenswerten im Rahmen von Unternehmensakquisitionen berücksichtigt. Bei den vermieteten Gegenständen werden ausschließlich die von konzernexternen Händlern erworbenen Fahrzeuge einbezogen. Firmenwerte werden in die Betrachtung nicht einbezogen. Liegt eine Veräußerungsabsicht vor, so werden Investitionen in langfristige Vermögenswerte bis zum erstmaligen Zeitpunkt der Klassifikation als zur Veräußerung bestimmt gemäß IFRS 5 berücksichtigt. Die relevanten Zugänge zu den einzubeziehenden Vermögenswerten betrugen im Berichtsjahr insgesamt 25.115 (2024: 23.620) Mio. €. Weitere Informationen sind in »Anmerkungen 10, 11 und 12« im Konzernanhang enthalten.

Nach der am 6. Oktober 2022 von der EU-Kommission veröffentlichten Bekanntmachung (2022/C 385/01) beinhaltet die Definition einer Wirtschaftstätigkeit die Erzielung von Umsatzerlösen aus produzierten

Erzeugnissen. Entsprechend dem Geschäftsmodell der Mercedes-Benz Group wurden daher für die Ermittlung des Zählers die Investitionen dahingehend analysiert, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung oder dem Leasing bzw. der Finanzierung von Fahrzeugen erfolgten. Dies war für den wesentlichen Anteil der Investitionen erfüllt, die ausschließlich unter dem Umweltziel Klimaschutz berichtet wurden.

Der verbleibende Anteil der Investitionen entfiel im Berichtsjahr auf unwesentliche Tätigkeiten (0,6 %). Die Investitionen im Zusammenhang mit den unwesentlichen Tätigkeiten resultierten aus dem Ausbau der eigenen Ladeinfrastruktur durch Schnellladestationen. Da die Investitionen in diesen Sektor kleiner 10 % der Gesamtinvestitionen waren und diese für die Mercedes-Benz Group keine Hauptwirtschaftstätigkeit im Sinne der EU-Taxonomie darstellten, wurden sie als unwesentlich klassifiziert. Im Vorjahr wurden diese Investitionen separat unter der Wirtschaftstätigkeit 6.15 Infrastruktur für einen CO<sub>2</sub>-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr berichtet.

## Taxonomiekonformität der Investitionen

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an Wirtschaftstätigkeiten wurden für die Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Investitionen daraufhin untersucht, ob sie mit CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeugen (Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5) im Zusammenhang stehen. In der Tabelle »Aufgliederung nach Tätigkeit« sind die taxonomiekonformen Investitionen, aggregiert über alle Wirtschaftstätigkeiten, dargestellt. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH- und Mindestschutzkriterien überprüft.

Alle im Berichtsjahr im Zähler enthaltenen Investitionen der Mercedes-Benz Group beziehen sich auf Vermögenswerte oder Prozesse im Zusammenhang mit bereits bestehenden Technologien, die mit den bereits bestehenden taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 verbunden sind. Für den überwiegenden Teil der Investitionen im Industriegeschäft erfolgte eine direkte Zuordnung zu vollelektrischen Fahrzeugprojekten. Für Investitionen in CO<sub>2</sub>-arme Plug-in-Hybride und Vermögenswerte, die sowohl zur Herstellung von Verbrennerfahrzeugen als auch zur Produktion CO<sub>2</sub>-armer Fahrzeuge genutzt werden, wurden geeignete Schlüsselungen auf Basis geplanter Absatzzahlen auf der Ebene der jeweiligen Baureihe bzw. der Fahrzeugarchitektur vorgenommen. Für Investitionen ohne direkten Bezug zum Herstellungsprozess wurden die entsprechenden Investitionen

anhand geplanter Absatzzahlen CO<sub>2</sub>-armer Fahrzeuge geschlüsselt. Da CO<sub>2</sub>-arme Plug-in-Hybride nur noch in 2025 die Anforderungen an den wesentlichen Beitrag erfüllen, wurden diese in den Schlüsselungen lediglich mit den Absatzzahlen des aktuellen Berichtsjahres berücksichtigt. Für den Finanzdienstleistungsbereich sind die Zugänge zu den vermieteten Gegenständen direkt CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeugen zurechenbar.

Der Anteil der taxonomiefähigen, nicht taxonomiekonformen Investitionen betrug im Geschäftsjahr 70,0 %. Der Anteil der taxonomiekonformen Investitionen blieb mit 29,4 % gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert (2024: 30,1 %). Durch die Einbeziehung der Zugänge in vermietete Gegenstände reflektiert dieser Anteil nur bedingt unsere Investitionen in nachhaltige Produkte.

Der Anteil der taxonomiekonformen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte (im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten) lag mit 66,9 % leicht unter dem Vorjahresniveau (2024: 68,5 %). Die rückläufigen Aktivierungen bedingt durch die Markteinführung des CLA auf der neuen antriebsflexiblen Architektur (MMA) im ersten Quartal 2025 überstiegen die höheren Aktivierungen im Zusammenhang mit den MB.EA-Fahrzeugarchitekturen.

Der Anteil der taxonomiekonformen Investitionen in Sachanlagen lag mit 62,9 % nahezu auf Vorjahresniveau (2024: 63,6 %), da die taxonomiekonformen Investitionen in Sachanlagen in nahezu gleichem Umfang gestiegen sind wie die gesamten Sachinvestitionen. Der Anstieg der taxonomiekonformen Sachanlagen ist im Wesentlichen auf die Einführung von Derivaten der neuen antriebsflexiblen (MMA) und elektrischen (MB.EA)-Architekturen sowie die Erweiterung der Van-Werke zurückzuführen.

**Aufriss der Investitionen**

|                                     | 2025                                   |                            |                                                | 2024                            |                     |                                         |
|-------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------|-----------------------------------------|
|                                     | <b>Taxonomiekonforme Investitionen</b> | <b>Gesamtinvestitionen</b> | <b>Anteil taxonomiekonformer Investitionen</b> | Taxonomiekonforme Investitionen | Gesamtinvestitionen | Anteil taxonomiekonformer Investitionen |
|                                     | <b>in Millionen €</b>                  | <b>in Millionen €</b>      | <b>in %</b>                                    | in Millionen €                  | in Millionen €      | in %                                    |
| Immaterielle Vermögenswerte         | <b>2.851</b>                           | <b>4.260</b>               | <b>66,9 %</b>                                  | 3.170                           | 4.626               | 68,5 %                                  |
| davon aktivierte Entwicklungskosten | <b>2.707</b>                           | <b>3.625</b>               | <b>74,7 %</b>                                  | 3.084                           | 4.137               | 74,5 %                                  |
| Sachanlagen                         | <b>3.447</b>                           | <b>5.482</b>               | <b>62,9 %</b>                                  | 2.570                           | 4.039               | 63,6 %                                  |
| Nutzungsrechte                      | <b>110</b>                             | <b>613</b>                 | <b>17,9 %</b>                                  | 105                             | 456                 | 23,0 %                                  |
| Vermietete Gegenstände              | <b>973</b>                             | <b>14.760</b>              | <b>6,6 %</b>                                   | 1.271                           | 14.499              | 8,8 %                                   |
| Summe                               | <b>7.381</b>                           | <b>25.115</b>              | <b>29,4 %</b>                                  | 7.116                           | 23.620              | 30,1 %                                  |

**Anteil der Betriebsausgaben für Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen oder taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind (Aufgliederung nach Tätigkeit) – 2025**

| Wirtschaftstätigkeiten                                         | Code <sup>1</sup> | Taxonomie-<br>fähige Betriebs-<br>ausgaben<br>(Anteil<br>taxonomie-<br>fähiger<br>Betriebs-<br>ausgaben) | Taxonomie-<br>konforme<br>Betriebs-<br>ausgaben | Taxonomie-<br>konforme<br>Betriebs-<br>ausgaben<br>(Anteil<br>taxonomie-<br>konformer<br>Betriebs-<br>ausgaben) | Umweltziel der taxonomiekonformen Tätigkeiten |                                    |        |                          |                          |                         | Ermöglichende<br>Tätigkeit | Übergangs-<br>tätigkeit | Taxonomie-<br>konformer<br>Anteil der<br>taxonomie-<br>fähigen<br>Tätigkeiten |
|----------------------------------------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------|--------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------------|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                |                   |                                                                                                          |                                                 |                                                                                                                 | Klimaschutz                                   | Anpassung<br>an den<br>Klimawandel | Wasser | Kreislauf-<br>wirtschaft | Umwelt-<br>verschmutzung | Biologische<br>Vielfalt |                            |                         |                                                                               |
|                                                                |                   | in %                                                                                                     | in Millionen €                                  | in %                                                                                                            | in %                                          | in %                               | in %   | in %                     | in %                     | in %                    | E/in %                     | T/in %                  | in %                                                                          |
| Herstellung von CO <sub>2</sub> -armen<br>Verkehrstechnologien | CCM 3.3           | 100,0 %                                                                                                  | 2.274                                           | 32,8 %                                                                                                          | 32,8 %                                        | — %                                | — %    | — %                      | — %                      | — %                     | E                          |                         | 32,8 %                                                                        |
| Summe der Konformität je<br>Ziel                               |                   |                                                                                                          |                                                 |                                                                                                                 | 32,8 %                                        | — %                                | — %    | — %                      | — %                      | — %                     |                            |                         |                                                                               |
| Betriebsausgaben Gesamt                                        |                   | 100,0 %                                                                                                  | 2.274                                           | 32,8 %                                                                                                          | 32,8 %                                        | — %                                | — %    | — %                      | — %                      | — %                     | 32,8 %                     | — %                     | 32,8 %                                                                        |

<sup>1</sup> Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann, sowie die Nummer des Abschnitts der Tätigkeit im entsprechenden Anhang, der das Ziel abdeckt. Klimaschutz: CCM (Climate Change Mitigation).

**Taxonomiefähigkeit der Betriebsausgaben**

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

Dabei stellen die im Nenner zu berücksichtigenden Betriebsausgaben eine ausschließlich im Rahmen der Taxonomieberichterstattung ermittelte Kennzahl dar, da sie Bestandteile der einzelnen Funktionskosten sind. Zu den Betriebsausgaben zählen die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie übrige Betriebsausgaben. Diese enthalten Kosten aus kurzfristigen Leasingverträgen sowie gemäß dem delegierten Rechtsakt (EU) 2021/2178 Aufwendungen aus Gebäudesanierungsmaßnahmen und bestimmte Wartungs- und Reparaturmaßnahmen (im Wesentlichen Arbeits- und Materialkosten sowie bezogene Leistungen) bei Vermögenswerten des Sachanlagevermögens.

Entsprechend der Vorgehensweise bei den Investitionen wurden für die Ermittlung des Zählers die relevanten Betriebsausgaben dahingehend untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrzeugen stehen. Dies trifft auf die beschriebenen Betriebsausgaben zu.

**Taxonomiekonformität der Betriebsausgaben**

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an Wirtschaftstätigkeiten wurden für die Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Betriebsausgaben daraufhin untersucht, ob sie für CO<sub>2</sub>-arme Fahrzeuge angefallen sind. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH- und Mindestschutzkriterien überprüft.

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten können anhand der Zuordnung zu vollelektrischen Fahrzeugprojekten überwiegend direkt in den Zähler eingerechnet werden. Für nicht unmittelbar zuordenbare Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten (Baureihen oder Fahrzeugarchitekturen, die sowohl Plug-in-Hybride als auch reine Verbrennerfahrzeuge enthalten) wurden geeignete Schlüsselungen auf Basis erwarteter zukünftiger Absatzzahlen des CO<sub>2</sub>-armen Anteils der Baureihe bzw. der Fahrzeugarchitektur vorgenommen.

Da CO<sub>2</sub>-arme Plug-in-Hybride nur noch im Jahr 2025 die Anforderungen an den wesentlichen Beitrag erfüllen, wurden sie in den Schlüsselungen lediglich mit den Absatzzahlen des aktuellen Berichtsjahrs berücksichtigt. Für die weiteren Bestandteile der relevanten Betriebsausgaben konnte ebenfalls keine direkte Zurechnung zu CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeugen vorgenommen werden. Die Einbeziehung in den Zähler erfolgte auf Basis geeigneter Schlüsselungen anhand aktueller Produktionsumfänge. Der Anteil der taxonomiefähigen, nicht taxonomiekonformen Betriebsausgaben betrug im Geschäftsjahr 67,2 %. Der Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben ist von 35,7 % im Vorjahr auf 32,8 % gesunken. Die taxonomiekonformen Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sind im Vergleich zum Vorjahr prozentual weniger stark angestiegen als die gesamten Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten. Deren Anstieg ist im Wesentlichen auf Aufwendungen aus dem im April gestarteten Optimierungsprogramm »Next Level Performance« zurückzuführen.

**Aufriss der Betriebsausgaben**

|                                                     | 2025                                      |                               |                                                   | 2024                               |                        |                                            |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------|------------------------|--------------------------------------------|
|                                                     | <b>Taxonomiekonforme Betriebsausgaben</b> | <b>Gesamtbetriebsausgaben</b> | <b>Anteil taxonomiekonformer Betriebsausgaben</b> | Taxonomiekonforme Betriebsausgaben | Gesamtbetriebsausgaben | Anteil taxonomiekonformer Betriebsausgaben |
|                                                     | <b>in Millionen €</b>                     | <b>in Millionen €</b>         | <b>in %</b>                                       | in Millionen €                     | in Millionen €         | in %                                       |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten | <b>2.108</b>                              | <b>6.055</b>                  | <b>34,8 %</b>                                     | 2.154                              | 5.580                  | 38,6 %                                     |
| Übrige Betriebsausgaben                             | <b>166</b>                                | <b>876</b>                    | <b>18,9 %</b>                                     | 211                                | 1.048                  | 20,1 %                                     |
| Summe                                               | <b>2.274</b>                              | <b>6.931</b>                  | <b>32,8 %</b>                                     | 2.365                              | 6.628                  | 35,7 %                                     |



## Soziale Informationen

### Eigene Beschäftigte

#### Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Der Konzern setzt im Wandel der Arbeitswelt nicht nur auf moderne Geschäftsmodelle und Technologien, sondern auch auf eine engagierte, lern- und veränderungsbereite Belegschaft.

Mit der Elektrifizierung, der Digitalisierung und dem Einsatz Künstlicher Intelligenz (KI) verändert sich die Arbeitswelt grundlegend.

Mit dem »Sustainable People Plan«, der Personalstrategie der Mercedes-Benz Group, setzt der Konzern auf kontinuierliche fachliche und persönliche Weiterentwicklung, auf flexible Arbeitsmodelle sowie eine vertrauensvolle, vielfältige und inklusive Zusammenarbeitskultur. Ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld durch ein ganzheitliches Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement für alle Beschäftigten bildet das Fundament. Die Mercedes-Benz Group fördert zudem die Vielfalt und Chancengleichheit ihrer Mitarbeitenden und bekennt sich zu Respekt, Offenheit, Wertschätzung und Fairness.

Die Mercedes-Benz Group übernimmt Verantwortung für ihre Beschäftigten und bekennt sich zur Achtung der Menschenrechte.

Die strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit »Beschäftigte« und »Menschenrechte« adressieren die dargestellten Schwerpunkte. Detaillierte Informationen dazu sind in den »Allgemeinen Informationen« unter [»Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette«](#) beschrieben.

Die wesentlichen Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit sind in den »Allgemeinen Informationen« unter [»Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen«](#) ausgewiesen.

#### Übergreifende Konzepte

##### Soziale Verantwortung und Menschenrechte

Die Rechte und Pflichten der Beschäftigten sowie der zentrale Ansatz zur Achtung der Menschenrechte sind u. a. in der Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte der Mercedes-Benz Group formuliert. Diese wurde im Berichtsjahr aktualisiert.

Informationen zur Grundsatzerklärung und der organisatorischen Verankerung sind im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter [»Konzepte«](#) zu finden.

Das Social Compliance Managementsystem, durch das u. a. Arbeitnehmerrechte systematisch und risikobasiert adressiert werden, wird in den »Governance-Informationen« im Abschnitt »Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien« unter [»Social Compliance«](#) beschrieben.

##### Personalstrategie

Der Personalbereich der Mercedes-Benz Group agiert als Partner für die konzerneigenen Geschäftsbereiche. Human Relations (HR) ist im Vorstand der Mercedes-Benz Group AG als eigenes Ressort vertreten. Innerhalb des Ressorts gibt es eine Entscheidungs- und Gremienstruktur auf unterschiedlichen Führungsebenen. Das oberste Entscheidungsgremium zur Koordination und Steuerung sowie die oberste Verantwortungsebene bildet das HR Executive Committee. Dort wird u. a. die Personalstrategie verabschiedet.

Der Personalbereich beobachtet strategisch relevante Trends und Entwicklungen wie Elektrifizierung, Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Künstliche Intelligenz. Darauf basierend werden bestehende Konzepte und Maßnahmen kontinuierlich überprüft und angepasst.

Mit der Personalstrategie gestaltet der Personalbereich den Wandel des Konzerns aktiv mit, befähigt und begleitet die Organisation. Die Personalstrategie besteht aus drei Säulen:

- Mit »Re-Shape« gestaltet der Konzern die zukunftsorientierte Aufstellung der Belegschaft, abgestimmt auf die Anforderungen durch Elektromobilität und Digitalisierung.



- Durch »Re-Skill« soll sichergestellt werden, dass Beschäftigte mit dem benötigten Know-how für zukünftige Tätigkeiten und Aufgaben ausgestattet sind.
- Mit »Re-Charge« schafft die Mercedes-Benz Group moderne und flexible Arbeitsbedingungen und die Voraussetzungen für eine inklusive und vertrauensvolle Unternehmenskultur.

Mit den »Prinzipien der Zusammenarbeit« formuliert die Mercedes-Benz Group die Grundsätze der Unternehmenskultur. Sie sind in der Personalstrategie fest verankert. Beispielsweise wird dargestellt, wie kommuniziert, geführt und zusammengearbeitet werden soll. Nähere Informationen sind in den »Governance-Informationen« unter [»Unternehmenskultur«](#) enthalten.

Übergreifend angewandte Grundlagen zu strategischen Zielsetzungen der Mercedes-Benz Group sind in den »Allgemeinen Informationen« im Kapitel [»Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung«](#) zu finden.

### Merkmale der Beschäftigten der Mercedes-Benz Group

Für die Kennzahlen in diesem Kapitel wird die aktive Belegschaft inklusive Ferienbeschäftigten in den voll-konsolidierten Gesellschaften zum 31. Dezember 2025 betrachtet. Auszubildende, Abschlussarbeitsschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende und Senior Experts sind nicht enthalten. Abweichende bzw. spezifische Berichterstattungen werden in den Fußnoten einzelner Tabellen dargelegt.

#### Zahl der Beschäftigten (Personenzahl) nach Regionen und Land<sup>1</sup>

|                                      | 31. Dezember   |         |
|--------------------------------------|----------------|---------|
|                                      | 2025           | 2024    |
| Europa                               | <b>130.061</b> | 137.610 |
| davon Deutschland                    | <b>107.889</b> | 114.741 |
| Nordamerika                          | <b>12.738</b>  | 13.321  |
| Asien                                | <b>17.578</b>  | 18.740  |
| Übrige Märkte                        | <b>3.743</b>   | 5.593   |
| Summe der Beschäftigten <sup>2</sup> | <b>164.120</b> | 175.264 |

1 Länder, in denen die Mercedes-Benz Group 50 oder mehr Beschäftigte hat, die mindestens 10 % der Gesamtzahl der Beschäftigten ausmachen.

2 Daten wurden mit hinreichender Sicherheit geprüft.

#### Zahl der Beschäftigten (Personenzahl) nach Geschlecht<sup>1</sup>

|                                      | 31. Dezember   |         |
|--------------------------------------|----------------|---------|
|                                      | 2025           | 2024    |
| Weiblich                             | <b>39.240</b>  | 41.605  |
| Männlich                             | <b>124.880</b> | 133.659 |
| Summe der Beschäftigten <sup>2</sup> | <b>164.120</b> | 175.264 |

1 Im aktuellen Nachhaltigkeitsbericht wird die Geschlechtsidentität der Beschäftigten aufgrund der aktuellen Datenerfassungssysteme in den Kategorien »weiblich« und »männlich« ausgewiesen. Die Mercedes-Benz Group AG arbeitet an einer Erweiterung der Systeme, um zukünftig weitere Geschlechtsidentitäten in den Berichten zu berücksichtigen. Der Personalbereich steht allen Beschäftigten bei individuellen Anliegen zum Thema Geschlechtsidentitäten zur Verfügung.

2 Daten wurden mit hinreichender Sicherheit geprüft.

| Zahl der Beschäftigten (Personenzahl) nach Vertragsart                       |                |         |
|------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------|
| 31. Dezember                                                                 |                |         |
|                                                                              | 2025           | 2024    |
| <b>Zahl der Beschäftigten<sup>1, 2</sup></b>                                 | <b>164.120</b> | 175.264 |
| Weiblich                                                                     | <b>39.240</b>  | 41.605  |
| Männlich                                                                     | <b>124.880</b> | 133.659 |
| <b>Zahl der Vollzeit-Beschäftigten</b>                                       | <b>152.528</b> | 163.132 |
| Weiblich                                                                     | <b>31.615</b>  | 33.538  |
| Männlich                                                                     | <b>120.913</b> | 129.594 |
| <b>Zahl der Teilzeit-Beschäftigten</b>                                       | <b>11.592</b>  | 12.132  |
| Weiblich                                                                     | <b>7.624</b>   | 8.067   |
| Männlich                                                                     | <b>3.968</b>   | 4.065   |
| <b>Zahl der dauerhaft Beschäftigten<sup>3</sup></b>                          | <b>160.334</b> | 169.476 |
| Weiblich                                                                     | <b>38.273</b>  | 40.045  |
| Männlich                                                                     | <b>122.061</b> | 129.431 |
| <b>Zahl der befristet Beschäftigten</b>                                      | <b>3.786</b>   | 5.788   |
| Weiblich                                                                     | <b>967</b>     | 1.560   |
| Männlich                                                                     | <b>2.819</b>   | 4.228   |
| <b>Zahl der Beschäftigten ohne garantierte Arbeitsstunden<sup>4, 5</sup></b> | <b>650</b>     | 600     |
| Weiblich                                                                     | <b>203</b>     | 196     |
| Männlich                                                                     | <b>447</b>     | 404     |

1 Daten wurden mit hinreichender Sicherheit geprüft.

2 Aktive Belegschaft im Jahresdurchschnitt auf Basis von Quartalen: 169.240 Beschäftigte (2024: 179.291). Weitere Informationen sind im Kapitel »Konzernanhang« in der Anmerkung »Funktionskosten« zu finden.

3 Dauerhaft Beschäftigte sind der Teil der aktiven Belegschaft mit einem unbefristeten Arbeitsvertrag und entsprechen der Stammebelegschaft.

4 Beschäftigte ohne garantierte Arbeitsstunden im Jahresdurchschnitt auf Basis von Quartalen: 602 (2024: 580).

5 Beschäftigte ohne garantierte Arbeitsstunden sind ein Teil der befristeten Beschäftigten, die im Laufe des Jahres hauptsächlich an den Standorten der Mercedes-Benz AG flexibel eingesetzt wurden. Die Arbeitseinsätze kommen nach gegenseitiger Abstimmung und im beidseitigen Interesse zustande. Es handelt sich hierbei nicht um Abrufkräfte.

| Fluktuation <sup>1, 2</sup>                                  |               |        |
|--------------------------------------------------------------|---------------|--------|
|                                                              | 2025          | 2024   |
| Beschäftigte, die den Konzern verlassen haben (Personenzahl) | <b>22.663</b> | 22.601 |
| Fluktuation (in %)                                           | <b>13,4</b>   | 12,9   |

1 Aktive Belegschaft, die freiwillig oder wegen Entlassung, Eintritt in den Ruhestand oder Tod ausgeschieden ist.

2 Die Berechnung erfolgt ab Berichtsjahr 2025 auf Basis des Jahresdurchschnitts der aktiven Belegschaft (quartalsweise), anstelle des Stichtags 31. Dezember 2025, um die Branchenvergleichbarkeit zu verbessern. Auch unter Anwendung der neuen Berechnungsmethodik ergibt sich für das Jahr 2024 ein Wert von unverändert 12,9 %.

Für die Berechnung der unternehmensspezifischen Fluktuation wird die Stammebelegschaft (Beschäftigte mit einem unbefristeten Arbeitsvertrag) als Kenngröße herangezogen. Im Gegensatz zur aktiven Belegschaft (nach ESRS-Methodik) werden befristet Beschäftigte und Ferienbeschäftigte aufgrund ihrer zeitlich begrenzten Tätigkeiten nicht berücksichtigt.

| Fluktuation – unternehmensspezifisch <sup>1, 2</sup>         |               |        |
|--------------------------------------------------------------|---------------|--------|
|                                                              | 2025          | 2024   |
| Beschäftigte, die den Konzern verlassen haben (Personenzahl) | <b>13.391</b> | 11.006 |
| Fluktuation (in %)                                           | <b>8,2</b>    | 6,3    |

1 Dauerhaft Beschäftigte (Stammebelegschaft mit unbefristetem Vertrag), die freiwillig oder wegen Entlassung, Eintritt in den Ruhestand oder Tod ausgeschieden sind.

2 Die Berechnung erfolgt ab Berichtsjahr 2025 auf Basis des Jahresdurchschnitts der Stammebelegschaft (quartalsweise), anstelle des Stichtags 31. Dezember 2025, um die Branchenvergleichbarkeit zu verbessern. Unter Berücksichtigung der im Vorjahr angewandten Berechnungsmethode belief sich die Fluktuationsrate für das Jahr 2024 auf 6,5 %.

## Arbeitsbedingungen

### Verantwortungsvolle Transformation

#### Konzepte

Die Säule »Re-Shape« der Personalstrategie betont die Verantwortung des Konzerns, die Belegschaft auf die Anforderungen der Zukunft auszurichten. Im Sinne eines gerechten Übergangs – einer »Just Transition« – legt die Mercedes-Benz Group besonderen Wert auf einen sozialverträglichen und fairen Wandel, der unterschiedliche Auswirkungen an den Standorten weltweit berücksichtigt.

Der Konzern überprüft die Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen zur Gestaltung des Wandels regelmäßig u. a. anhand der Ergebnisse von Mitarbeitendenbefragungen sowie weiterer Feedbackinstrumente.

#### Maßnahmen

Durch unterschiedliche Transformationsmaßnahmen sollen die Wettbewerbsfähigkeit der Standorte gestärkt, die Beschäftigten bestmöglich auf die Veränderungen in der Automobilindustrie vorbereitet und ihre Beschäftigungsfähigkeit gesichert werden. Vor allem im Produktionsumfeld, aber auch im Vertrieb wurden standortspezifische Transformationspläne entwickelt. Daraus wurden u. a. Qualifizierungs- und Umschulungsangebote abgeleitet oder Möglichkeiten zum Standortwechsel geschaffen. Weiterhin wurden begleitende Initiativen, wie zum Beispiel Führungskräftequalifizierungen und verschiedene Kommunikationsmaßnahmen, umgesetzt.



Im Zuge der strategischen Neuausrichtung entschied die Mercedes-Benz Group u. a., die Strukturen der konzerneigenen Niederlassungen zukunftsfähiger aufzustellen. Ambition ist es, langfristig den Bestand und die Wettbewerbsfähigkeit der Niederlassungen zu sichern und den Beschäftigten gute Zukunftsperspektiven zu bieten. Das Unternehmen hat daher beschlossen, die konzerneigenen Niederlassungen in Deutschland zu veräußern. Dies soll ergebnisoffen, schrittweise und individuell pro Niederlassung erfolgen. Es wurden Kriterien für die Erwerberauswahl im Sinne einer Best Ownership, ein Beteiligungsprozess der Arbeitnehmervertretung sowie sozialverträgliche Lösungen für den Wechsel der Beschäftigten vereinbart. Die Zusammenarbeit mit Betriebsräten und Gewerkschaften spielte eine zentrale Rolle. Die entsprechenden Betriebsübergänge werden unter Berücksichtigung der Interessen der Beschäftigten gestaltet.

Um die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, Kosten zu senken und den langfristigen Erfolg des Unternehmens zu sichern, startete die Mercedes-Benz Group Ende 2024 die strategische Initiative »Next Level Performance (NLP)«.

Teil des Transformationsprogramms ist das Arbeitspaket »Winning Attitude«, mit dem die Mercedes-Benz Group die Art weiterentwickelt, wie im Konzern gearbeitet wird. Es handelt sich dabei um kein abstraktes Kulturprogramm, sondern um einen Veränderungsprozess mit konkreten Maßnahmen, in deren Zentrum die Stärkung einer Gewinnermentalität und des Zusammenhalts steht.

Bei der Umsetzung der Transformationsmaßnahmen legt die Mercedes-Benz Group großen Wert auf sozialverträgliche und faire Lösungen sowie ein partnerschaftliches Miteinander mit allen Beteiligten. Veränderungen sollen in beiderseitigem Einvernehmen gestaltet werden. Um frühzeitig über Veränderungen zu informieren und Bedenken auszuräumen, erfolgt eine transparente und proaktive Kommunikation. Die Mercedes-Benz Group setzt dabei auf einen konstruktiven Dialog mit den Arbeitnehmervertretungen, um u. a. die Interessen der Beschäftigten zu berücksichtigen und gemeinsam tragfähige Lösungen zu entwickeln.

Konkrete Maßnahmen sind zum Beispiel eine individuelle Unterstützung und Beratung sowie Abfindungsangebote im indirekten Bereich in Deutschland nach dem Prinzip der doppelten Freiwilligkeit.

Der im Jahr 2025 aufgesetzte »Job Kompass« soll Beschäftigte der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG sowie der Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG, deren Aufgaben entfallen oder fremdvergeben werden, bei der beruflichen Neuorientierung unterstützen. Das Programm soll Mitarbeitende schnell und kompetenzgerecht mit zahlreichen Beratungsangeboten begleiten und in eine neue Beschäftigung vermitteln.

Ergänzend engagiert sich die Mercedes-Benz Group in Deutschland im Netzwerk »Allianz der Chancen«, einem branchenübergreifenden Zusammenschluss von Unter-

nehmen, das den Wandel der Arbeitswelt aktiv mitgestaltet. Angestrebt ist, Beschäftigten durch Initiativen zwischen den Unternehmen neue Karrierewege zu ermöglichen.

Eine Betriebsvereinbarung definiert für die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG sowie der Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG Prozesse, um die Herausforderungen der Transformation zu bewältigen. Bestandteil ist u. a. eine Beschäftigungssicherung, die im Berichtsjahr bis zum Ende des Jahres 2034 verlängert wurde. Diese schließt betriebsbedingte Beendigungskündigungen grundsätzlich bis zum 31. Dezember 2034 aus.

## Aus- und Weiterbildung

### Konzepte

Die Qualifizierung der Beschäftigten ist ein zentrales Element der nachhaltigen Personalstrategie der Mercedes-Benz Group. Mit der strategischen Initiative »Turn2Learn« bietet der Konzern weltweit ein umfassendes Qualifizierungsprogramm für Re-Skilling und Up-Skilling. Die Steuerung erfolgt durch das für Personal zuständige Vorstandsmitglied sowie den zentralen Bereich für Personalentwicklung und Qualifizierung. Dies findet u. a. in enger Abstimmung mit den Fachbereichen und dem Betriebsrat statt.

Gesamtbetriebsvereinbarungen zur Qualifizierung und zur Integration externer Lernplattformen sichern die Standardisierung und Effizienz der Prozesse ab. Die





Programme werden kontinuierlich an neue technologische, regulatorische und gesellschaftliche Anforderungen angepasst.

## Ziele

Der Konzern verfolgt im Themenfeld Aus- und Weiterbildung folgendes Ziel:

| Ziel                                                                                                | Zielhorizont | Status  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------|
| Mehr als 70 % der Beschäftigten befähigen, im digitalen Wandel erfolgreich zu arbeiten <sup>1</sup> | 2030         | Im Plan |

<sup>1</sup> Der Status wird anhand der Bewertung folgender Aussage in der Mitarbeitendenbefragung gemessen: »Mein direktes Arbeitsumfeld unterstützt mich, meine Fähigkeiten für den digitalen Wandel auszubauen.« Die Zustimmungsrate lag im Jahr 2025 bei 61 %.

## Maßnahmen

Im Berichtsjahr 2025 entwickelte die Mercedes-Benz Group ihre Qualifizierungsmaßnahmen weiter und bot ein umfassendes Qualifizierungsprogramm. Dieses ist maßgeschneidert, um die strategischen Ziele zu erreichen, und steht Beschäftigten weltweit zur Verfügung. Es ermöglicht durch individuell wählbare Inhalte und Formate eine selbstbestimmte und flexible Qualifizierung. Das Angebot umfasst Trainings, Lernplattformen sowie komplette Lernpfade und berufsbegleitende akademische Abschlüsse. Um eine gleichberechtigte Teilhabe aller Beschäftigten zu gewährleisten, wird bei der Bereitstellung der Angebote darauf geachtet, dass diese barrierefrei und somit für alle zugänglich zur Verfügung gestellt werden.

Themenschwerpunkte waren im Jahr 2025 Digitalisierungs- und Zukunftskompetenzen wie z. B. Künstliche Intelligenz, Big Data, Scaled Agile, Automatisierung und Elektromobilität.

Der verantwortungsvolle Umgang mit neuen Technologien, die Einhaltung von Compliance-Richtlinien und ethisches Verhalten sind fest im Qualifizierungsportfolio verankert. Diese Themen sind u. a. integrale Bestandteile von Lernpfaden und tragen dazu bei, verantwortungsvolle Unternehmenspraktiken zu fördern und die nachhaltige Transformation des Konzerns zu unterstützen.

Ein Best-Practice-Beispiel ist die »GenAI Lernreise 2.0« (»AI'm Ready«): Diese digitale Lernreise für alle Beschäftigten weltweit legt den Fokus auf den Umgang mit Künstlicher Intelligenz und den Einsatz von KI-Werkzeugen.

Für Beschäftigte in der Produktion wurde im Berichtsjahr zusätzlich ein Lernformat eingeführt, das Lernen in der Fabrik durch kurze digitale Lerneinheiten flexibel möglich macht. Es wurde in Deutschland pilotiert und anschließend weltweit ausgerollt.

Die Qualifizierungsmaßnahmen werden fortlaufend validiert und weiterentwickelt. Eine standardisierte Auswertung von Feedback unterstützt die Qualitätssicherung der Qualifizierungen. Darüber hinaus werden qualitative Daten sowie Ergebnisse aus der Mitarbeitendenbefragung systematisch erfasst und in die Weiterentwicklung der Programme einbezogen.

Führungskräften werden über ein Dashboard Lerndaten zur Verfügung gestellt, um die Qualifizierung ihrer Teams strategisch zu steuern und die Lernpläne der Mitarbeitenden zu optimieren und individuell abzustimmen.

Die Kommunikation der Qualifizierungsangebote erfolgt kontinuierlich und zielgruppenspezifisch, um Führungskräfte, Verwaltungsangestellte, Produktionsmitarbeitende und weitere spezielle Rollenprofile wirksam zu erreichen.

Für die Nachwuchsgewinnung haben sowohl die berufliche Ausbildung als auch das duale Studium einen hohen Stellenwert im Konzern.

## Vergütung und Leistungen

### Konzepte

Weltweit vergütet die Mercedes-Benz Group geleistete Arbeit in allen Gesellschaften nach denselben Grundsätzen. Die globale Vergütungsrichtlinie gilt für alle Beschäftigtengruppen und legt entsprechende Rahmenbedingungen fest. Sie regelt beispielsweise, dass sich die Höhe des Entgelts nach den übertragenen Anforderungen der Arbeitsaufgabe richtet. Dabei fließen u. a. Leistung, Wissen und Können sowie Verantwortung und der Entscheidungsspielraum der Person mit ein. Auch die Gegebenheiten der lokalen Märkte und Benchmarkdaten werden bei der Höhe des Entgelts berücksichtigt. Persönliche Merkmale der Beschäftigten werden nicht herangezogen.



Die Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen wird anhand regelmäßiger Auswertungen, Benchmarkanalysen und jährlich stattfindender Einkommensüberprüfungen kontrolliert.

Somit soll gewährleistet werden, dass die Entlohnung der Beschäftigten sowie Zusatzleistungen markt- und branchenüblich sind.

### Maßnahmen

Der Konzern legt großen Wert auf attraktive und transparente Vergütungssysteme, die weltweit einheitliche Rahmenbedingungen und gleichzeitig lokale Gegebenheiten berücksichtigen. Die Mercedes-Benz Group bietet weltweit unterschiedliche freiwillige Leistungen wie betriebliche Altersvorsorge und Erfolgsbeteiligungen. Nebenleistungen wie Vorsorge, Versicherungen, Gesundheitsmanagement, Vergünstigungen und Jobtickets können je nach Gesellschaft und lokalen Spezifikationen variieren.

Entgeltunterschiede sind grundsätzlich möglich und auf Basis objektiver Kriterien erklärbar. Beispielsweise haben die Berufserfahrung und die Dauer der Zugehörigkeit zu einer Entgeltgruppe bzw. Führungsebene Einfluss auf die Höhe der individuellen Vergütung.

### Kennzahlen

#### Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung

|                                                                                                                                            | 2025 | 2024 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| Verdienstgefälle zwischen weiblichen und männlichen Beschäftigten (in %)                                                                   | 3,9  | 4,8  |
| Verhältnis zwischen der Vergütung der höchstbezahlten Einzelperson und dem Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Beschäftigten (x:1) | 135  | 175  |

Das Verdienstgefälle zwischen weiblichen und männlichen Beschäftigten wird als konzernweiter, unbereinigter geschlechtsspezifischer Verdienstunterschied ermittelt. D. h., es wird die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Bruttostundenverdienst von weiblichen und männlichen Beschäftigten errechnet, ausgedrückt als Prozentsatz des durchschnittlichen Bruttostundenverdienstes männlicher Beschäftigter. Differenzierungen nach Regionen, Ländern und Vergleichbarkeit der Arbeit wurden nicht vorgenommen.

Der durchschnittliche Bruttostundenverdienst beinhaltet neben dem monatlichen Gehalt alle weiteren Geld- und Sachleistungen<sup>1</sup>.

Für die Berechnung des Verhältnisses der jährlichen Gesamtvergütung der höchstbezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Gesamtvergütung aller Beschäftigten werden bei der jährlichen Gesamtvergütung neben dem monatlichen Gehalt ebenfalls alle weiteren Geld- und Sachleistungen<sup>1</sup> berücksichtigt.

Alle Beschäftigten erhalten im Einklang mit geltenden Referenzwerten eine angemessene Entlohnung.

Bei der Analyse der angemessenen Entlohnung wird überprüft, ob das Grundentgelt der Beschäftigten einer angemessenen Entlohnung im Vergleich zu offiziell gültigen Vergleichswerten (wie nationale Mindestlöhne und andere vergleichbare internationale Referenzwerte) entspricht. Das Grundentgelt beinhaltet den Grundlohn (ohne variable Vergütungskomponenten wie Überstunden, Anreizzahlungen und Zulagen, solange sie nicht garantiert sind) und die für alle Mitarbeitenden festen, garantierten, zusätzlichen Zahlungen.

### Flexible Arbeitsmodelle

#### Konzepte

Die Mercedes-Benz Group bietet seinen Beschäftigten flexible Arbeitsbedingungen. Hierzu wurden verschiedene Konzern- und Gesamtbetriebsvereinbarungen implementiert. Beispiele sind: mobiles Arbeiten im In-/Ausland, Gleitzeit, Teilzeit, Jobsharing, Kinderbetreuung und Sabbatical.

Der Konzern überprüft die Wirksamkeit von Konzepten und Maßnahmen bezüglich flexibler Arbeitsmodelle regelmäßig u. a. anhand der Ergebnisse von Mitarbeitendenbefragungen sowie weiteren Feedbackinstrumenten.

<sup>1</sup> Zu Geldleistungen zählen z. B. Barzulagen, Bonuszahlungen, Provisionen, Bargewinnbeteiligungen und andere Formen variabler Barzahlungen. Sachleistungen beinhalten beispielsweise Dienstwagen, betriebliche Altersversorgung oder Unfallversicherungen.

**Maßnahmen**

Bei der Mercedes-Benz Group soll grundsätzlich auf Basis der jeweiligen lokalen gesetzlichen Vorgaben sichergestellt werden, dass u. a. Arbeitspausen eingehalten werden, die Arbeitszeit angemessen begrenzt ist und regelmäßiger, bezahlter Erholungsurlaub gewährt wird. Zudem ergreift der Konzern eine Reihe von Maßnahmen, um flexible Arbeitsbedingungen für Mitarbeitende zu gestalten. Dazu entwickelt die Mercedes-Benz Group die Arbeitsmodelle kontinuierlich weiter und setzt auch auf hybride Arbeitsformen, wenn die Arbeitsaufgabe dies erlaubt. Beschäftigte der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG und der teilnehmenden Tochtergesellschaften in Deutschland können außerdem aus privaten Gründen bis zu 20 Arbeitstage pro Jahr aus verschiedenen Ländern Europas arbeiten. Der persönliche Austausch vor Ort bleibt die bevorzugte Art der Zusammenarbeit.

Durch Angebote wie Teilzeit, Jobsharing oder eine Auszeit für ein Sabbatical, Studium oder eine Aus- und Weiterbildung sorgt der Konzern dafür, dass die Arbeitszeiten an individuelle Bedürfnisse angepasst werden können.

Neben den flexiblen Arbeitsmodellen ist die betriebliche Kinderbetreuung ein weiterer wichtiger Faktor attraktiver Arbeitsbedingungen. Beschäftigten in Deutschland stehen Betreuungsplätze in betrieblichen Kindertagesstätten sowie externen Einrichtungen zur Verfügung.

**Gesundheit und Arbeitsschutz****Konzepte**

Die Mercedes-Benz Group legt großen Wert auf den Gesundheitsschutz und die Prävention von Arbeitsunfällen. Hierbei dienen interne Programme, Richtlinien und Vorgaben als übergreifende, international gültige Unternehmensregelungen. Sie orientieren sich an internationalen Standards sowie nationalen Gesetzen und betonen die Verpflichtung der Führungskräfte, verantwortlich zu handeln. Gleichzeitig unterstreichen sie aber auch die Eigenverantwortung der Beschäftigten.

Die internationale Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz beschreibt verbindlich Aufgaben, Pflichten, notwendige interne Gremien sowie Kommunikationsvorgaben. Sie lehnt sich an die Inhalte der Norm ISO 45001 an und gilt für alle Beschäftigten sowie Zeitarbeitskräfte, deren Arbeit oder Arbeitsplatz von der Mercedes-Benz Group kontrolliert werden.

Zudem gibt es Betriebsvereinbarungen zur psychischen Gesundheit und zu Präventionsuntersuchungen.

**Ziele**

Die Mercedes-Benz Group AG hat sich folgendes Ziel gesetzt:

| Ziel                                                                                                                                                                     | Zielhorizont | Status  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------|
| Zertifizierung des SGA-Managementsystems (Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit) gemäß ISO 45001 an allen (100 %) deutschen Produktionsstandorten und Logistikcentern | 2027         | Im Plan |

**Maßnahmen**

Um Gesundheitsrisiken zu minimieren sowie Arbeitsunfälle und Verletzungen der Beschäftigten zu vermeiden, hat der Konzern umfassende Maßnahmen im Bereich Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutz implementiert.

Der Konzern führt u. a. regelmäßige Standortevaluations an allen Produktionsstätten durch. Diese umfassen die Themen Sicherheits- und Unfallmanagement, Brand- und Explosionsgefahr, Umgebungsbedingungen sowie die Nutzung potenziell gefährlicher Maschinen. Hierbei wendet der Konzern die Methode der »Safety Due Diligence« an, um potenzielle Gefahren frühzeitig zu identifizieren und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

Durch die ergonomische Gestaltung der Arbeitsplätze trägt die Mercedes-Benz Group zur Gesundheitsförderung und Prävention bei. Im Jahr 2025 wurde ein Ergonomie-Dashboard eingeführt, das Führungskräften

eine Übersicht über die potenziell physische Gefährdung an den Arbeitsplätzen bietet. Darüber hinaus verwendet die Mercedes-Benz Group eine einheitliche, IT-gestützte Gefährdungsbeurteilung von Arbeitsplätzen.

Basierend auf Gefährdungsbeurteilungen und gesetzlichen Anforderungen werden Vorsorge- und Eignungsuntersuchungen durchgeführt. So soll die Gesundheit erhalten und Beschäftigte entsprechend ihrer Fähigkeiten eingesetzt werden.

Eine wichtige Maßnahme ist die Bereitstellung und Sicherstellung der medizinischen Notfallversorgung sowie die Beachtung gültiger arbeitsmedizinischer Standards weltweit.

Die Mercedes-Benz Group bietet ihren Beschäftigten in Deutschland arbeitsmedizinische Leistungen, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen. Hierzu gehören werksärztliche Sprechstunden, ein präventiver Gesundheitscheck, arbeitsmedizinische Beratungen und Vorsorgen sowie innovative Angebote der betrieblichen Gesundheitsförderung. Diese umfassen insbesondere die Themenfelder Ernährung, Bewegung und Stressmanagement. Darüber hinaus bietet die Sozialberatung psychosoziale Unterstützung.

An den ausländischen Standorten der Mercedes-Benz Group werden ebenfalls arbeitsmedizinische und gesundheitsfördernde Angebote bereitgestellt, deren Umfang sich an den jeweiligen gesetzlichen Rahmenbedingungen und lokalen Gegebenheiten orientiert.

Der Konzern sensibilisiert seine Beschäftigten, um eine »Safety-First-Kultur« zu schaffen und die Anzahl der Arbeitsunfälle dauerhaft zu senken. Im Jahr 2025 wurde die Initiative »Wir arbeiten SICHER!« weitergeführt, u. a. mit Videoclips als Einstieg in eine Diskussion zu den Themen Arbeitssicherheit und persönliches Verhalten. Im Zuge der Initiative wurde im Berichtsjahr an weiteren Standorten eine »SICHER Werkstatt« eröffnet, in denen Arbeitssicherheit auf interaktive Weise erlebbar wird. Zudem wurden ein Leitfaden für Führungskräfte verfasst und ein web-basiertes Training ausgearbeitet, welche die Instrumente und Routinen zur Beurteilung von Gefährdungen erläutern.

Im Laufe des Jahres erlangten die Produktionsstandorte Stuttgart und Kamenz eine Zertifizierung ihres SGA-Managementsystems entsprechend dem Standard ISO 45001.

Um eine Rückmeldung zur Wirksamkeit der Maßnahmen zu erhalten, wurde im Jahr 2025 erstmals die konzernweite Mitarbeitendenbefragung um eine Frage zum Arbeitsschutz-Bewusstsein im eigenen Arbeitsumfeld erweitert. Die Frage wurde mit sehr hoher Zustimmung beantwortet.

Regelmäßige – größtenteils verpflichtende – Qualifizierungen und Sensibilisierungsmaßnahmen decken eine Vielzahl von Themen ab, darunter den Umgang mit Gefahrstoffen, das Verständnis für Systeme und Prozesse sowie verfügbare Hilfsangebote.

Ein effektives Berichtswesen trägt dazu bei, dass die Mercedes-Benz Group ihre Ambitionen bezüglich Gesundheit und Arbeitsschutz erreicht. Deshalb müssen alle Standorte Unfälle und Unfallkennzahlen an den zentralen Bereich Health & Safety berichten. Das entsprechende System wurde im Jahr 2025 um die Erfassung von Beinaheunfällen erweitert. Dem Konzern steht somit ein Dokumentationssystem für Unfälle und Beinaheunfälle zur Verfügung, aus dem sich unter Beachtung gültiger Datenschutzbestimmungen standardisierte Kennzahlen ableiten lassen. Auf Basis dieser Kennzahlen erstellt die Mercedes-Benz Group AG Berichte mit den konzernweiten Unfallkennzahlen. Jeder erfasste Vorfall wird analysiert, um dessen Hergang zu erklären und vorbeugende Maßnahmen einzuleiten.

Kennzahlen

Anteil der durch Arbeitsschutzmanagementsysteme<sup>1</sup> erfassten Beschäftigten (in %)

|                                    | 2025 | 2024 |
|------------------------------------|------|------|
| Anteil der erfassten Beschäftigten | 100  | 100  |

1 Auf Basis gesetzlicher Anforderungen und in Anlehnung an ISO 45001.

Meldepflichtige Arbeitsunfälle<sup>1</sup>

|                                                                          | 2025 | 2024 |
|--------------------------------------------------------------------------|------|------|
| Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle                                 | 815  | 989  |
| Rate der meldepflichtigen Arbeitsunfälle (Unfallhäufigkeit) <sup>2</sup> | 2,8  | 3,2  |

1 Anzahl aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle gemäß lokaler Gesetzgebung (ohne Wegeunfälle).

2 Pro 1 Mio. Anwesenheitsstunden.

| Anzahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen                     |      |      |
|---------------------------------------------------------------------------------|------|------|
|                                                                                 | 2025 | 2024 |
| Eigene Beschäftigte                                                             | -    | -    |
| Externe Beschäftigte, die an einem Standort der Mercedes-Benz Group tätig waren | 1    | 2    |

| Anzahl der Todesfälle infolge arbeitsbedingter Erkrankungen <sup>1</sup>        |      |      |
|---------------------------------------------------------------------------------|------|------|
|                                                                                 | 2025 | 2024 |
| Eigene Beschäftigte                                                             | -    | -    |
| Externe Beschäftigte, die an einem Standort der Mercedes-Benz Group tätig waren | -    | -    |

1 Die Angaben beziehen sich auf arbeitsbedingte Erkrankungen, die der Mercedes-Benz Group gemeldet oder im Rahmen einer ärztlichen Überwachung während des Berichtszeitraums festgestellt wurden. Im Berichtsjahr wurden dem Konzern unter Berücksichtigung der lokalen gesetzlichen Regelungen keine Fälle gemeldet. In Deutschland beispielsweise werden arbeitsbedingte Erkrankungen über die Berufsgenossenschaft erfasst.

Arbeitnehmervertretung und sozialer Dialog

Konzepte

Die Mercedes-Benz Group erkennt die Rechte ihrer Beschäftigten an. Dazu gehören auch das Recht auf Bildung von Arbeitnehmervertretungen, Kollektivverhandlungen und, in Übereinstimmung mit dem Recht des Beschäftigungsortes, das Streikrecht.

Relevant für die vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Arbeitgeber und -nehmern sind u. a. die Vereinbarung zur Weltarbeitnehmervertretung<sup>1</sup>, die

Vereinbarung über die Information und Anhörung der Beschäftigten auf europäischer Ebene sowie in Deutschland das Betriebsverfassungsgesetz. Wichtige Partner sind die Betriebsratsgremien an den Standorten, der Gesamtbetriebsrat, der Konzernbetriebsrat sowie der Europäische Betriebsrat und die Weltarbeitnehmervertretung.

Die Mercedes-Benz Group überprüft die Wirksamkeit ihrer Konzepte und Maßnahmen u. a. durch die Mitarbeitendenbefragung sowie diverse Feedbackkanäle zur Einbindung der Beschäftigten.

Maßnahmen

Konzernweit bestehen für die Mehrheit der Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen. In Deutschland sind dies Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen.

Eine wichtige Maßnahme ist die Zusammenarbeit der Tarifvertragsparteien. Tarifverträge, Haus- und Ergänzungstarifverträge regeln die Arbeitsbedingungen für die Mehrheit der Beschäftigten.

Auf Unternehmensebene stehen Arbeitgeberseite und Betriebsräte fortlaufend im Dialog. Betriebsräte sind in Entscheidungen zu sozialen, personellen und wirtschaftlichen Themen einbezogen. Dabei sind die Parteien bestrebt, sowohl die wirtschaftlichen Interessen des Konzerns als auch die Interessen der

Beschäftigten zu berücksichtigen. Die Ergebnisse der Dialoge sind in Konzern-, Gesamt- und Betriebsvereinbarungen festgeschrieben.

Im Berichtsjahr 2025 wurden wesentliche Vereinbarungen getroffen, darunter die Gesamtbetriebsvereinbarung zur Zukunftssicherung, zum »Job Kompass« und zur Rahmenregelung von Gleitzeit sowie die Pilot-Gesamtbetriebsvereinbarung zur Einführung skaliert agiler Arbeitsmethoden.

Es findet ein regelmäßiger Austausch zwischen Arbeitnehmervertretern und Unternehmensleitung zu aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen statt. Die Beschäftigten werden frühzeitig über geplante Veränderungen informiert. Zusätzlich sind gemäß Mitbestimmungsgesetz Vertreterinnen und Vertreter der Beschäftigten Teil des Aufsichtsrats.

Kennzahlen

91,9 % aller Beschäftigten im Europäischen Wirtschaftsraum<sup>2</sup> sind von Tarifverträgen abgedeckt (2024: 92,3 %). Es existiert zudem eine Vereinbarung über die Vertretung der Beschäftigten durch den Europäischen Betriebsrat. Dieser dient dem europaweiten Informations- und Meinungsaustausch zwischen der Konzernleitung und den Beschäftigten.

1 Die Weltarbeitnehmervertretung ist die globale Vertretung der Beschäftigten der Mercedes-Benz Group und dient dem Informations- und Meinungsaustausch der Arbeitnehmervertretungen untereinander sowie dem Dialog mit der Konzernleitung zu grenzüberschreitenden Angelegenheiten.  
2 Europäischer Wirtschaftsraum (EWR) = EU inklusive Island, Liechtenstein, Norwegen.



| Abdeckungsquote <sup>1,2</sup> | Tarifvertragliche Abdeckung <sup>3</sup> | Sozialer Dialog |
|--------------------------------|------------------------------------------|-----------------|
| 0-19 %                         |                                          |                 |
| 20-39 %                        |                                          |                 |
| 40-59 %                        |                                          |                 |
| 60-79 %                        |                                          |                 |
| 80-100 %                       | Deutschland                              | Deutschland     |

1 Für Länder, in denen die Mercedes-Benz Group 50 oder mehr Beschäftigte hat, die mindestens 10 % der Gesamtzahl der Beschäftigten ausmachen.

2 Zum Stichtag 31. Dezember 2025.

3 Durch mehrere Tarifverträge.

## Gleichbehandlung und Chancengleichheit

### Konzepte

Die Mercedes-Benz Group legt Wert auf eine diverse Belegschaft. Vielfalt gehört neben Nachhaltigkeit und Integrität zum Fundament der Strategie der Mercedes-Benz Group. Der Schwerpunkt liegt auf den Themen Frauenförderung, Internationalität und Chancengleichheit.

Im Mission-Statement »Einzigartigkeit macht uns stark« hat die Mercedes-Benz Group ihr Verständnis von Vielfalt und Chancengleichheit zusammengefasst. Für die Mercedes-Benz Group AG, die Mercedes-Benz AG und die Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG sind die Grundsätze von Vielfalt und Chancengleichheit in den Gesamtbetriebsvereinbarungen »Frauenförderung« und »Chancengleichheit« festgeschrieben. Diese definieren konkrete Handlungsfelder zur Ableitung von Maßnahmen.

Die Themen sind darüber hinaus in der Verhaltensrichtlinie und der Konzernbetriebsvereinbarung »Fairer Umgang am Arbeitsplatz« geregelt. Die Verhaltensrichtlinie, die in den »Governance-Informationen« im Kapitel »Unternehmenskultur« erläutert ist, definiert die Unternehmensgrundsätze und Leitlinien für das tägliche Miteinander. Die Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte ist im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »Achtung der Menschenrechte« erläutert. Sie ergänzt bzw. konkretisiert die Verhaltensrichtlinie.

Beide sind für alle Beschäftigten der Mercedes-Benz Group weltweit bindend. Entsprechend den Unternehmensgrundsätzen fördert die Mercedes-Benz Group eine inklusive Unternehmenskultur, die von gegenseitigem Respekt, Wertschätzung und Fairness geprägt ist. Chancengleichheit für alle ist das Bestreben. Diskriminierung wird in keiner Form geduldet, insbesondere nicht in Bezug auf:

- Alter
- Behinderung
- Geschlecht, Geschlechtsidentität und Geschlechtsausdruck
- Gesundheitsstatus
- nationale und ethnische Abstammung
- politische Meinung, Religion und Weltanschauung
- politische, soziale oder gewerkschaftliche Betätigung
- sexuelle Orientierung
- soziale Herkunft



## Ziele

Der Konzern verfolgt in Bezug auf das Themenfeld Gleichbehandlung und Chancengleichheit die folgenden Ziele:

| Ziel                                                                                 | Zielhorizont | Status   |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------|
| Einen Inclusion-Index <sup>1</sup> von 75 %                                          | 2030         | Im Plan  |
| Meilenstein von 70 %                                                                 | 2025         | Erreicht |
| Weltweit 30 % Frauen in leitenden Führungspositionen der Ebenen 1 bis 3 <sup>2</sup> | 2030         | Im Plan  |

1 Gemessen wird die Zustimmungsrage anhand der Bewertung folgender Aussage in der Mitarbeitendenbefragung: »Alle in diesem Unternehmen werden fair behandelt – unabhängig von ethnischer Zugehörigkeit, Geschlecht, Alter, Behinderung oder anderen Unterschieden, die nichts mit beruflicher Leistung zu tun haben.« Die Zustimmungsrage lag im Jahr 2025 bei 74 %.

2 Die Ziele finden ausschließlich an den Standorten Anwendung, an denen dies mit den jeweils anwendbaren lokalen Gesetzen in Einklang steht.

## Maßnahmen

Zu den dauerhaften Maßnahmen, um eine inklusive Unternehmenskultur zu fördern, gehören Informations-, Sensibilisierungs- und Beteiligungsformate, die die Grundsätze und Regeln für Chancengleichheit und einen respektvollen Umgang betonen. Hinzu kommen Trainings, Informations- und Beratungsangebote zu Themen wie sexuelle Belästigung, Mobbing und Diskriminierung sowie Maßnahmen im Rahmen des Social Compliance Management Systems. Weitere Informationen hierzu sind in den »Governance-Informationen« im Abschnitt »Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien« unter »Social Compliance« zu finden.

Der Konzern zeigte sein Engagement für Vielfalt und Chancengleichheit im Jahr 2025 beispielsweise mit der Inclusion-Week, einer Woche mit digitalen Angeboten,

die das Thema Chancengleichheit und den persönlichen Beitrag des einzelnen Menschen ins Zentrum stellte. Ein weiteres Beispiel ist die Teilnahme an Pride-Paraden u. a. in Berlin und Johannesburg. Im Jahr 2025 engagierte sich die Mercedes-Benz Group darüber hinaus mit Sponsoring-Aktivitäten für lokale LGBTIQ+ Organisationen.

In Deutschland setzen sich Schwerbehindertenvertretungen und Inklusionsbeauftragte für die Belange schwerbehinderter Beschäftigter ein, um eine gleichberechtigte Teilhabe zu ermöglichen. Durch kontinuierliche Maßnahmen, die in einer Inklusionsvereinbarung festgehalten sind, fördert die Mercedes-Benz Group die Inklusion von Menschen mit Behinderungen. Beispielsweise sind Maßnahmen zur Sensibilisierung implementiert und barrierefreie Instrumente zur Verfügung gestellt, um eine integrative Arbeitsumgebung zu unterstützen.

Die Mercedes-Benz Group fördert Internationalität, eine globale Denkweise und die kulturelle Vielfalt der Beschäftigten. Sie unterstützt dabei u. a. internationale Einsätze ihrer Beschäftigten und bietet attraktive Unterstützungsleistungen sowie eine sichere Reintegration.

Um weibliche Talente zu fördern, bietet der Konzern diverse spezifische Entwicklungsangebote, wie z. B. die Teilnahme am Global Summit of Women, und beteiligt sich an verschiedenen Formaten, um u. a. gezielt Frauen in technischen Berufen anzusprechen. Die Mercedes-Benz Group ist darüber hinaus Mitglied des European Women's Management Development

Network (EWMD) und Unterzeichnerin der UN Women's Empowerment Principles (WEPs).

Auch außerhalb des Konzerns engagiert sich die Mercedes-Benz Group für Vielfalt und Chancengleichheit durch Mitgliedschaften und Initiativen wie »Charta der Vielfalt e. V.«, »The Valuable 500« sowie UN-Verhaltensstandards zur Bekämpfung der Diskriminierung von LGBTIQ+ Personen.

## Kennzahlen

### Geschlechterverteilung in den obersten Führungsebenen (1-2)<sup>1</sup>

|                                                                         | 31. Dezember |      |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------|------|
|                                                                         | 2025         | 2024 |
| <b>Geschlechterverteilung in leitenden Führungspositionen (absolut)</b> |              |      |
| Männlich                                                                | 294          | 330  |
| Weiblich                                                                | 94           | 100  |
| <b>Geschlechterverteilung in leitenden Führungspositionen (in %)</b>    |              |      |
| Männlich                                                                | 75,8         | 76,7 |
| Weiblich                                                                | 24,2         | 23,3 |

1 Oberste Führungsebene sind die ersten beiden Ebenen direkt unter dem Vorstand.

Die Mercedes-Benz Group wählte zur Berechnung der Geschlechterverteilung der obersten Führungsebene einen umfassenderen Ansatz, da es das Ziel ist, in allen leitenden Führungspositionen den Frauenanteil zu erhöhen, nicht nur im Topmanagement.

**Geschlechterverteilung in den Führungsebenen 1-3 <sup>1,2</sup> – unternehmensspezifisch**

|                                                                         | 31. Dezember |       |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------|-------|
|                                                                         | 2025         | 2024  |
| <b>Geschlechterverteilung in leitenden Führungspositionen (absolut)</b> |              |       |
| Männlich                                                                | 1.505        | 1.656 |
| Weiblich                                                                | 547          | 593   |
| <b>Geschlechterverteilung in leitenden Führungspositionen (in %)</b>    |              |       |
| Männlich                                                                | 73,3         | 73,6  |
| Weiblich                                                                | 26,7         | 26,4  |

1 Daten wurden mit hinreichender Sicherheit geprüft.

2 Führungsebene 1 - 3 sind die ersten drei Ebenen direkt unter dem Vorstand.

**Altersverteilung der eigenen Beschäftigten (in %)**

|                 | 31. Dezember |      |
|-----------------|--------------|------|
|                 | 2025         | 2024 |
| Unter 30 Jahren | 11,8         | 13,1 |
| 30 - 50 Jahre   | 57,6         | 56,8 |
| Über 50 Jahre   | 30,6         | 30,1 |

**Einbeziehung der Beschäftigten**

Um die Zukunft gemeinsam mit den Beschäftigten zu gestalten, bezieht der Konzern deren Sichtweisen in Entscheidungs- und Arbeitsprozesse über verschiedene Formate ein.

**Mitarbeitendenbefragung**

Die Perspektiven der Beschäftigten werden mindestens alle zwei Jahre durch eine konzernweite Mitarbeitendenbefragung einbezogen. Damit können das Mitarbeitenden-Engagement, die Zufriedenheit der Beschäftigten, die Umsetzung der Veränderungsprozesse zur Unternehmenskultur und die Einschätzung der Mitarbeitenden zu weiteren bedeutenden Themen gemessen werden. Aus den Ergebnissen identifiziert der Konzern Fortschritte und Verbesserungspotenziale. Dies ist ein wichtiger Gradmesser dafür, wie die Beschäftigten die Mercedes-Benz Group in Bezug auf strategisch relevante Themen wie Inklusion, Digitalisierung, Gesundheit und Arbeitsschutz sowie flexibles Arbeiten wahrnehmen. Die Umfrage bietet den Beschäftigten die Möglichkeit, Feedback zu geben, und trägt mit dem Folgeprozess durch vielfältige lokale und übergreifende Initiativen dazu bei, die Führungs- und Unternehmenskultur kontinuierlich zu verbessern sowie einen positiven Beitrag zur Stärkung der »Winning Attitude« zu leisten. Nähere Informationen zur »Winning Attitude« werden im Abschnitt [»Verantwortungsvolle Transformation«](#) dargestellt.

Im Berichtsjahr nahmen 87 % der Beschäftigten an der Mitarbeitendenbefragung teil. Somit wurde die Ambition einer Beteiligungsquote von mindestens 70 % übertroffen.

**Mitarbeitendennetzwerke**

Netzwerke bieten Beschäftigten mit gemeinsamen Interessen, Erfahrungen oder Werten die Möglichkeit, sich zusammenzufinden und sich auszutauschen.

**Ideenmanagement**

Ebenso werden die Beschäftigten durch ein strukturiertes Ideenmanagement, das ein fester Bestandteil der Unternehmenskultur ist, in die Ausgestaltung von Arbeitsprozessen einbezogen. Dabei können Beschäftigte Vorschläge zu relevanten Themen wie Ressourcennutzung, Arbeitssicherheit und Umweltschutz über eine digitale Plattform einreichen.

Eine weitere zentrale Maßnahme zur Einbeziehung der Beschäftigten ist der Dialog mit den Arbeitnehmervertretern. Dieser wird im Abschnitt [»Arbeitnehmervertretung und sozialer Dialog«](#) beschrieben.

Die Beschäftigten können sich über verschiedene Kommunikationskanäle wie das Social Intranet, E-Mails und spezielle Dialogformate einbringen bzw. informieren. Dazu zählen u. a. Informationen zu Weiterbildungs- und Umschulungsmaßnahmen, Transformationsprojekten sowie zur Förderung von Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz.



**Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Beschäftigte Bedenken äußern können**

Beschäftigte der Mercedes-Benz Group, die Diskriminierung, Mobbing, sexuelle Belästigung oder andere arbeitsrechtlich relevante Vorfälle erlebt oder beobachtet haben, können sich an verschiedene Kontaktstellen wenden: an Führungskräfte, den Personalbereich, die Sozialberatung, die Arbeitnehmervertretung, den werksärztlichen Dienst oder den Konzernsprecher-ausschuss der leitenden Angestellten. Meldungen werden geprüft, weiterverfolgt und gegebenenfalls mit Disziplinarverfahren geahndet.

Als weitere Anlaufstellen dienen der Infopunkt Integrität sowie das konzerneigene Hinweisgebersystem Business & People Protection Office (BPO). Diese werden in den »Governance-Informationen« im Abschnitt »Unternehmenskultur« unter [»Integrität, Netzwerk und Dialog«](#) sowie im Abschnitt »Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien« unter [»Meldung von Rechts- und Regelverstößen«](#) näher beschrieben.

In zahlreichen Einheiten stehen den Beschäftigten darüber hinaus externe Programme zur Verfügung, die neben Selbsthilfeangeboten auch (anonyme) Beratungsleistungen umfassen.

**Kennzahlen****Vorfälle und Beschwerden im Zusammenhang mit Diskriminierung und weiteren arbeitsrechtlichen Themen**

|                                                                                       | 2025       | 2024 |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------|------|
| Zahl der gemeldeten schwerwiegenden Fälle von Diskriminierung <sup>1</sup>            | <b>11</b>  | 21   |
| Zahl der Beschwerden, die über interne Beschwerdekkanäle gemeldet wurden <sup>2</sup> | <b>300</b> | 334  |
| Zahl der Beschwerden, die über Nationale Kontaktstellen gemeldet wurden               | -          | -    |

1 Diese Zahl umfasst im Wesentlichen schwerwiegende Fälle von Diskriminierung, sexueller Belästigung, Rassismus und Verletzungen der physischen/psychischen Unversehrtheit.

2 Aufgegriffen werden Disziplinarfälle des Personalbereichs bezüglich Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie sonstiger arbeitsbezogener Rechte, die schriftlich dokumentiert wurden.

Im Zusammenhang mit den oben aufgeführten Fällen von Diskriminierung sowie Beschwerden zu weiteren arbeitsrechtlichen Themen fielen Geldbußen, Sanktionen und Schadensersatzzahlungen von rund 51.000 € (2024: 10.000 €) an. Diese Aufwendungen sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den [»Sonstigen betrieblichen Aufwendungen«](#) enthalten.



## Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

### Interaktion wesentlicher Themen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Achtung der Menschenrechte hat für die Mercedes-Benz Group zentrale Bedeutung und stellt daher eines der sechs strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit dar. Nähere Informationen dazu sind in den »Allgemeinen Informationen« unter »[Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#)« beschrieben.

Die Lieferketten des Konzerns können bis zu acht Stufen umfassen und fächern sich teilweise in ein System aus Sublieferanten auf. Mit jeder Marktveränderung und Innovation entwickeln sich die Lieferketten dynamisch weiter. Insbesondere mit dem Ausbau der Elektromobilität rückt der Schutz von Arbeitnehmern in der vorgelagerten Wertschöpfungskette verstärkt in den Fokus. Die Produktion von Batteriezellen erfordert einen erhöhten Bedarf an Rohstoffen wie Lithium und Kobalt. Diese stammen häufig aus Ländern mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen und damit verbundenen negativen Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen und Arbeitnehmerrechte.

Die Mercedes-Benz Group hat einen risikobasierten Ansatz zur Wahrung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten etabliert, das Human Rights Respect

System (HRRS). Sie bekennt sich zu einer verantwortungsvollen Beschaffung von Produktions- und Nichtproduktionsmaterial sowie Dienstleistungen. In allen Produkten sollen nur Rohstoffe und Materialien verarbeitet werden, die unter Achtung von Menschen- und Arbeitnehmerrechten sowie Umweltstandards abgebaut und produziert wurden. Darüber hinaus formuliert der Konzern Anforderungen an seine Lieferanten, die in den Responsible Sourcing Standards (RSS) festgehalten sind.

Die wesentlichen Themen sowie Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit sind in den »Allgemeinen Informationen« unter »[Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen](#)« ausgewiesen.

### Konzepte

#### Achtung der Menschenrechte

Die Mercedes-Benz Group setzt sich dafür ein, dass Menschen- und Arbeitnehmerrechte in den Konzerngesellschaften und auch bei Partnern entlang der Wertschöpfungskette geachtet werden. Dies macht der Konzern in seiner Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte deutlich.

Die Grundsatzerklärung dient als Grundlage zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten und nennt die für die Mercedes-Benz Group relevanten menschenrechtlichen Risiken. Weiterhin bekennt sich der Konzern u. a. zu den nachfolgenden internationalen Übereinkommen und Leitsätzen:

- Allgemeine Erklärung der Menschenrechte
- Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte
- Internationaler Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte
- Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization – ILO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit
- Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen
- Zehn Prinzipien des UN Global Compact (UNGC)
- Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organisation for Economic Cooperation and Development – OECD)

Die im Berichtsjahr aktualisierte Grundsatzerklärung beinhaltet u. a. die folgenden Themen:

- eine angemessene Vergütung
- die Einhaltung gesetzlicher und branchenspezifischer Arbeitszeitvorgaben
- das Verbot von Menschenhandel, Kinder- und Zwangsarbeit
- das Recht auf Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen
- Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz
- das Recht auf Chancengleichheit und Schutz vor Diskriminierung

Mit dem HRRS prüft die Mercedes-Benz Group risikobasiert und systematisch, ob Menschenrechte in der Wertschöpfungskette eingehalten werden. Entsprechend verfolgt der Konzern eine Vielzahl von Maßnahmen, um weltweit negativen Auswirkungen vorzubeugen, diese, soweit möglich, zu beenden oder zu verringern. Dies gilt innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeit der Mercedes-Benz Group sowie gegenüber ihren Partnern und Lieferanten.

Das HRRS ist das Verfahren zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten. Die Grundlage des HRRS bilden die Verhaltensrichtlinie des Konzerns, die Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte sowie die Konzernrichtlinie Umwelt- und Energiemanagement.

Der Vorstandsvorsitzende und weitere Mitglieder des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG unterzeichneten die Grundsatzerklärung gemeinsam mit dem Gesamtbetriebsrat und der Weltarbeitnehmervertretung. Beim Verfassen der Erklärung wirkten alle relevanten Fachbereiche des Konzerns mit, externe Stakeholder wurden ebenfalls einbezogen.

Die übergreifenden Aktivitäten zum Thema Menschenrechte steuert das Vorstandsressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit der Mercedes-Benz Group AG. Dort liegt die Verantwortung für die Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte. Die Weiterentwicklung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten innerhalb der Mercedes-Benz Group erfolgt in enger Abstimmung zwischen den betroffenen Fachbereichen über das konzerneigene HRRS.

Der Menschenrechtsbeauftragte der Mercedes-Benz Group ist gleichzeitig der Chief Compliance Officer des Konzerns. Er berichtet jährlich und anlassbezogen gegenüber dem Vorstand der Mercedes-Benz Group AG sowie weiteren Gremien zu relevanten Menschenrechtsthemen.

Interne Richtlinien und Vorgaben definieren die verpflichtenden Anforderungen an Beschaffungsprozesse. Diese gelten für die im Anwendungsbereich definierten Führungskräfte und Mitarbeitenden der Mercedes-Benz Group sowie ihre kontrollierten Gesellschaften. Die Abteilung Social Compliance unterstützt bei der Definition der Anforderungen menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten innerhalb der Mercedes-Benz Group sowie gegenüber Lieferanten. Dabei arbeitet sie eng mit den Fachbereichen zusammen, die entsprechend für die operative Umsetzung verantwortlich sind. Dazu zählen insbesondere die Einkaufseinheiten und die entsprechend zuständigen funktionalen Compliance-Officer.

### Anforderungen an Lieferanten

Die Leitplanken für ein verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement hat die Mercedes-Benz Group in den Responsible Sourcing Standards (RSS) verankert. Als zentrales Vertragsdokument für Nachhaltigkeitsanforderungen finden die Standards international Anwendung.

Der zentrale Ansatz der RSS wird in den »Governance-Informationen« im Kapitel »Unternehmenskultur« unter [»Erwartungen an Geschäftspartner«](#) beschrieben.

### Ziele

Zur Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten hat sich die Mercedes-Benz Group Ziele gesetzt. Grundlagen zu strategischen Zielsetzungen der Mercedes-Benz Group sind in den »Allgemeinen Informationen« unter [»Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung«](#) zu finden.



| Ziel                                                                                                                                                                                                                                         | Zielhorizont | Status   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|----------|
| Präventionsmaßnahmen für 100 % der Produktionsmaterial-Rohstoffe der Mercedes-Benz Group mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen definieren.                                                                                      | 2028         | Im Plan  |
| Meilenstein: bis Ende des Jahres 2025 70 % aller von der Mercedes-Benz Group eingesetzten Produktionsmaterial-Rohstoffe mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen überprüfen und notwendige Präventionsmaßnahmen definieren.        | 2025         | Erreicht |
| Angemessenheit der Präventionsmaßnahmen für wertschöpfungsrelevante Dienstleistungs- und Nichtproduktionsmaterialwarengruppen mit den höchsten menschenrechtlichen oder umweltbezogenen Risiken überprüfen und Optimierungsbedarfe ableiten. | 2027         | Im Plan  |

## Maßnahmen

Die Mercedes-Benz Group fördert mit ihren Maßnahmen die Transparenz in der Lieferkette. Sie will auch bei Geschäftspartnern darauf hinwirken, dass die international anerkannten Menschenrechte eingehalten sowie weitere Sozialstandards und Umweltauflagen beachtet werden.

### Human Rights Respect System (HRRS)

Das HRRS umfasst den Schutz der eigenen Belegschaft durch das konzernweite Social Compliance Management System (Social CMS) sowie Prozesse zur menschenrechtlichen Sorgfalt in Lieferketten durch das Supplier Compliance Risk Management – Human Rights (SCRM) für unmittelbare Lieferanten und risikobasiert für mittelbare Lieferanten (über Tier 1 hinaus).

Das HRRS besteht aus vier Schritten: 1. Risikobeurteilung, 2. Programmimplementierung, 3. Kontrolle, 4. Berichterstattung. Es zielt darauf ab, Risiken sowie mögliche und tatsächliche negative Auswirkungen des unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte frühzeitig zu erkennen, systematisch zu vermeiden und, falls erforderlich, Gegenmaßnahmen einzuleiten.

### Supplier Compliance Risk Management – Human Rights (SCRM)

Mit dem SCRM – Human Rights unterzieht die Mercedes-Benz Group Tier-1-Lieferanten für Produktionsmaterial sowie für Nichtproduktionsmaterialien und Dienstleistungen mindestens einmal jährlich einer Risikobeurteilung. Im Anschluss an eine erste übergeordnete Risikoaussage werden anhand spezifischer Fragebögen die konkreten Risiken ermittelt.

Um Vergleichbarkeit herzustellen, nutzt der Konzern hierbei auch standardisierte Instrumente aus externen Quellen. Ein Beispiel ist der branchenweite Nachhaltigkeitsfragebogen zu sozialen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten (Sustainability Assessment Questionnaire) der europäischen Nachhaltigkeitsinitiative »Drive Sustainability«.

Zusätzlich überprüfen die Einkaufsbereiche für Produktionsmaterial sowie Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen risikobasiert Tier-1-Lieferanten laufend mithilfe einer Künstlichen Intelligenz auf menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken. Darüber hinaus führte die Mercedes-Benz Group im

Jahr 2025 ihre risikobasierten Audits bei direkten und indirekten Lieferanten fort.

Internen und externen Hinweisen zu potenziellen Menschenrechtsverstößen bei Tier-1-Lieferanten sowie substantzierter Kenntnis bei Tier-n-Lieferanten geht die Mercedes-Benz Group entsprechend dem SCRM – Human Rights nach.

Das Hinweisgebersystem Business & People Protection Office (BPO) ermöglicht es internen und externen Hinweisgebenden weltweit, Regelverstöße zu melden. Das Hinweisgebersystem BPO ist in den »Governance-Informationen« im Kapitel »Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien« unter [»Meldungen von Rechts- und Regelverstößen«](#) näher beschrieben.

### Minderung und Behebung negativer Auswirkungen

Erlangt die Mercedes-Benz Group Kenntnis von Missständen oder Verstößen im Hinblick auf geltende Vorgaben, geht sie in der Regel auf den Lieferanten zu. Sie kann u. a. aufgrund der Risikobeurteilung, der Analyse von Verdachtsfällen und der Vor-Ort-Audits sowie weiterer Indikatoren aufmerksam auf Missstände oder Verstöße werden.

Dabei verfolgt sie den Ansatz, auf die Erfüllung der vertraglichen Vereinbarungen hinzuwirken. Falls erforderlich, werden Korrekturmaßnahmenpläne mit dem Lieferanten vereinbart. Die Überprüfung seitens der Mercedes-Benz Group kann beispielsweise durch ein Folgeaudit oder das Erbringen von Nachweisen erfolgen.

Sofern die bemängelten Prozesse vom Lieferanten nicht ausreichend nachgebessert werden, entscheidet der Konzern individuell über weitere Schritte. Dies kann in letzter Konsequenz auch dazu führen, dass sich die Mercedes-Benz Group von einem Lieferanten trennt.

### **Auditierung in der tieferen Lieferkette**

Ein externes Audit- und Beratungsunternehmen schafft Transparenz über die komplexen Rohstofflieferketten von Batteriezellen. Diese werden über alle Stufen der Lieferkette nach OECD-Due-Diligence-Leitlinien auditiert. Nach ersten Audits in den Kobaltlieferketten wurde das Engagement seit dem Jahr 2022 auf weitere Batterierohstoffe ausgeweitet: Lithium, Nickel, Grafit, Mangan und Aluminium. Zudem wurde der Umfang mit menschenrechtlichem Schwerpunkt um umwelt-spezifische Aspekte erweitert und für ausgewählte Audits angewendet.

### **Lieferantenschulungen**

Die Mercedes-Benz Group sensibilisiert und informiert ihre Lieferanten durch entsprechende Schulungs-module und, wo sinnvoll, auch durch ihre Zusammen-arbeit mit Nachhaltigkeits- und Menschenrechts-initiativen.

Auf Grundlage ihrer Nachhaltigkeitsstandards für Lieferanten und ihrer Verhaltensrichtlinie entwickelte die Mercedes-Benz Group das Compliance-Awareness-Module. Das öffentlich verfügbare Modul unterstützt Lieferanten dabei, mit möglichen Integritäts- und Compliance-Risiken verantwortungsvoll umzugehen.

Alle Lieferanten können über das Supplier-Portal rund um die Uhr auf das Modul zugreifen.

### **Überprüfung von Risikorohstoffen**

Um weitere Risiken in der Beschaffung zu prüfen, die über Tier-1-Lieferanten hinausgehen, analysierte die Mercedes-Benz Group zunächst die in einem Mercedes-Benz Fahrzeug vorhandenen Rohstoffe und priorisierte diese anhand verschiedener Faktoren. Die Methodik sieht vor, dass Rohstoffe auf Basis des Länderrisikos, der Kritikalität des Rohstoffs und interner Einschätzungen von Expertinnen und Experten bewertet und priorisiert werden. Dabei werden externe Daten-quellen zur Evaluierung herangezogen, z. B. RMIs Global Risk Map. Die identifizierten 24 kritischen Rohstoffe plant der Konzern, bis zum Jahr 2028 schrittweise tiefergehend zu untersuchen und entsprechende Maßnahmen zu definieren. Diese Überprüfung besteht aus drei Schritten:

1. Die Transparenz entlang der Rohstofflieferketten erhöhen – insbesondere bei bestimmten Bau-teilen, beispielsweise der Batteriezelle. Hierfür kontaktiert die Mercedes-Benz Group u. a. die Lieferanten der entsprechenden Bauteile und fordert sie auf, ihre Lieferantenstruktur in einer Selbstauskunft offenzulegen.
2. Risiko-Hotspots in den Rohstofflieferketten identifizieren – beispielsweise auf Basis von Länderrisiken.

3. Maßnahmen für die Risiko-Hotspots definieren, umsetzen und überprüfen, ob diese langfristig wirksam sind.

Bei der Risikobeurteilung orientiert sich die Mercedes-Benz Group u. a. am Schweregradansatz der UN-Leit-prinzipien. Danach bewertet der Konzern zunächst, welche der menschenrechtlichen Risiken grundsätzlich im Zusammenhang mit einem konkreten Rohstoff auftreten. Anschließend werden die Schwere des Risikos und die Anzahl betroffener Personen beurteilt. In einem weiteren Schritt bewertet die Mercedes-Benz Group auf Basis von Lieferantendialogen, Lieferanten-selbstauskünften sowie Audits, ob das Risiko auch in der eigenen Produktionsmateriallieferkette auftritt. Sollte dies der Fall sein, definiert die Mercedes-Benz Group geeignete Maßnahmen, um die relevanten menschenrechtlichen Risiken zu minimieren.

Bei der Auswahl der Maßnahmen wird der Grundsatz verfolgt, Hochrisikogebiete als Bezugsquellen kritischer Rohstoffe nicht pauschal auszuschließen. Die Mercedes-Benz Group folgt dem Prinzip »Befähigung vor Rückzug«. Dadurch soll die Situation vor Ort für die Menschen verbessert und deren Rechte gestärkt sowie die Umwelt geschützt werden.

Im Berichtsjahr konnte die Mercedes-Benz Group den Prozess zur Überprüfung aller 24 kritischen Rohstoffe zu 72 % abschließen (2024: 65 %) und erreichte damit ihr anvisiertes Ziel für das Jahr 2025. Die Zielerreichung beschreibt den Fortschritt beim Prozess zur Über-prüfung aller 24 Rohstoffe, wobei vollständig



abgeschlossene und teilweise abgeschlossene Assessments einbezogen werden. Im Berichtszeitraum schloss sie die Überprüfung von Leder ab. Unter den identifizierten Risikofeldern bilden u. a. Kinderarbeit, mangelnder Arbeits- und Gesundheitsschutz, Umweltrisiken mit Bezug auf Menschenrechte sowie Zwangsarbeit Schwerpunkte. Im Berichtszeitraum erzielte die Mercedes-Benz Group auch Fortschritte bei den 24 kritischen Rohstoffen, die noch nicht abschließend überprüft sind: So sammelte sie wichtige Daten, die für die Überprüfung notwendig sind – über Vorkommen, Fördermengen, Abbau und Verarbeitung der Rohstoffe sowie über den Handel mit ihnen.

### **Überprüfung von Dienstleistungen und Nichtproduktionsmaterialien mit hohem Risiko**

Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Group die Absicht, Risiken in vorgelagerten Lieferketten für Dienstleistungen und Nichtproduktionsmaterial transparenter zu machen, um ihnen angemessen zu begegnen. Daher prüft der Konzern wertschöpfungsrelevante Warengruppen mit den höchsten menschenrechtlichen oder umweltbezogenen Risiken im Einkaufsbereich für Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen systematisch anhand eines dreistufigen Verfahrens.

Zunächst analysiert der Konzern die Beschaffungsdaten und -märkte der Warengruppe und recherchiert menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken und Kontextfaktoren der zugehörigen Branche. Abhängig von der ermittelten Risikolage verifiziert ein funktionsübergreifender Kreis von Expertinnen und Experten die Ergebnisse. Dabei werden auch die Erwartungen von Stakeholdern miteinbezogen. Sofern der Konzern Handlungsbedarf feststellt, erfolgt eine Weiterentwicklung bestehender Präventionsmaßnahmen. Im Berichtsjahr fokussierte sich die Mercedes-Benz Group mit diesem Vorgehen auf den Maschinen- und Anlagenbau und schloss die Überprüfung in diesem Bereich ab. Im Geschäftsjahr 2024 wurde die Überprüfung für die Transportlogistik abgeschlossen.

Darüber hinaus pilotierte sie weiterführende Maßnahmen, um Risiken in Transportlogistiklieferketten zu begegnen. Ihre Beteiligung an der Arbeitsgruppe des Branchendialogs Automobilindustrie im Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (NAP), um geeignete Präventions- und Abhilfemaßnahmen im Bereich der Straßentransportlogistik zu identifizieren, führte sie fort.

### **Förderung von Menschenrechten**

Die Mercedes-Benz Group engagiert sich über die Präventionsmaßnahmen hinaus, um einen positiven Einfluss auf die Regionen, in denen Rohstoffe und Materialien für die Produkte gewonnen werden, auszuüben.

Dazu fördert der Konzern im Lieferkettenumfeld soziale Projekte mit dem Schwerpunkt, die Lebensbedingungen in den betroffenen Gemeinschaften zu verbessern. Das Engagement soll dazu beitragen, Kinderarbeit zu verhindern. Im Mittelpunkt steht die Aufklärung über Kinder-, Mädchen- und Frauenrechte sowie das Schaffen von Bildungs- und Gesundheitsangeboten und verbesserten Lernbedingungen. Hierfür kooperiert der Konzern mit zwei NGOs: mit der Good Shepherd International Foundation in Partnerschaft mit Bon Pasteur Kolwezi in der Demokratischen Republik Kongo, wobei der Fokus auf der Kobaltbergbauregion liegt.

Terre des Hommes Niederlande stellt mit dem Projekt in Jharkhand, Indien, die Glimmerminen ins Zentrum. Beide Kooperationen sollen der Bevölkerung in der Bergbau- bzw. Minenregion alternative Einkommensmöglichkeiten aufzeigen.

Die Mercedes-Benz Group bespricht die Wirksamkeit der Initiativen in regelmäßigen Abständen mit dem Träger. Im Berichtszeitraum fanden dazu beispielsweise vierteljährliche Meetings statt, in denen der Konzern die aktuellen Erfolgskennzahlen der Initiative analysierte und mit den anfänglich festgesetzten Zahlen aus dem Fördervertrag verglich.

**Branchenverbände und Initiativen**

Die Mercedes-Benz Group engagiert sich seit Langem in verschiedenen Branchen- und Industrieverbänden sowie Initiativen und Netzwerken, die sich mit den Themen Nachhaltigkeit und Menschenrechte in der Lieferkette auseinandersetzen. Diese Mitgliedschaften helfen dem Konzern, komplexe Lieferketten durch gemeinsame Maßnahmen verantwortungsvoller zu gestalten.

- UN Global Compact
- UN Global Compact Netzwerk Deutschland e. V.
- econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e. V.
- World Business Council for Sustainable Development (WBCSD)
- Responsible Supply Chain Initiative e. V. (RSCI)
- Drive Sustainability – LEAD Partner der europäischen Brancheninitiative der Automobilindustrie
- Branchendialog Automobilindustrie im Nationalen Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (NAP)
- Catena-X
- Responsible Minerals Initiative (RMI)
- Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA)
- Aluminium Stewardship Initiative (ASI)
- Responsible Mica Initiative (RMI)

Darüber hinaus beteiligte sich die Mercedes-Benz Group im Berichtszeitraum an einem Pilotprojekt zur Entwicklung eines unternehmensübergreifenden unabhängigen Beschwerdemechanismus in Mexiko. Mit dem »Mecanismo de Reclamación de Derechos Humanos« sollen potenzielle Menschenrechtsrisiken in der Automobilzuliefererkette in Mexiko ermittelt und gemindert werden.

Die Formate zur Einbeziehung von Stakeholdern sind im Kapitel »Strategie« unter [»Interessen und Standpunkte der Stakeholder«](#) ausführlich beschrieben.

## Betroffene Gemeinschaften

### Interaktion wesentlicher Themen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Mercedes-Benz Group ist bestrebt, wirtschaftlichen Erfolg mit verantwortungsvollem Handeln gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft zu verbinden.

Die Corporate-Citizenship-Strategie der Mercedes-Benz Group konzentriert sich auf zwei Schwerpunkte: ökologische Nachhaltigkeit und Stärkung der Gemeinschaft. Mit der Förderung des Programms »beVisioneers: The Mercedes-Benz Fellowship« durch Spenden unterstützt die Mercedes-Benz Group Talente, die sich für Nachhaltigkeitsprojekte einsetzen. Damit will sie einen Beitrag leisten, eine Generation von Pionieren im Bereich Nachhaltigkeit aufzubauen.

Die Achtung der Menschenrechte ist ein strategisches Fokusfeld. Dem Schutz lokaler Gemeinschaften und indigener Völker räumt die Mercedes-Benz Group dabei hohe Bedeutung ein.

Ihr Anspruch ist es, die Menschenrechte entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu schützen und zu fördern. Das adressiert auch die Rechte der Angehörigen lokaler Gemeinschaften und indigener Völker, die durch die Geschäftstätigkeit an Standorten

der Lieferkette und durch lokale Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit betroffen sein könnten.

Der Schutz der betroffenen Gemeinschaften rückt auch durch den Ausbau der Elektromobilität zunehmend in den Fokus. Der Abbau und die Verarbeitung seltener Rohstoffe finden häufig in Regionen statt, in denen das Risiko negativer Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften besteht.

Mit Blick auf ihre komplexen Lieferketten bekennt sich die Mercedes-Benz Group zu einer verantwortungsvollen Beschaffung und stellt Anforderungen an ihre Lieferanten. Grundlegende Informationen zur Lieferkette sind in den »Allgemeinen Informationen« unter »Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette« sowie im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« beschrieben.

Um negative Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften und indigene Völker zu vermeiden, baut der Konzern auf umfassende Präventionsmaßnahmen.

Die wesentlichen Themen, sowie Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit sind in den Allgemeinen Informationen unter »Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen« ausgewiesen.

## Gesellschaftliches Engagement

### Konzepte

Die Mercedes-Benz Group engagiert sich mit ihren Corporate-Citizenship-Aktivitäten weltweit. Ambition ist es, die ökologische Nachhaltigkeit zu fördern und zur Stärkung der Gemeinschaft beizutragen.

### Maßnahmen

Die Mercedes-Benz Group AG finanziert seit 2023 mit Spenden das globale Förderprogramm »beVisioneers: The Mercedes-Benz Fellowship«. Angestrebt ist, junge Talente zu fördern und einen positiven Beitrag für Gesellschaft und Umwelt zu leisten. Das Engagement adressiert zentrale Elemente der Corporate-Citizenship-Strategie der Mercedes-Benz Group. Umgesetzt wird das Programm durch eine gemeinnützige Organisation. Junge Menschen bringen ihre Ideen und ihre Nachhaltigkeitsprojekte ein, u. a. Klimaschutzprojekte. Den Teilnehmenden bietet beVisioneers ein Lern- und Coachingprogramm an sowie Zugang zu Projektfinanzierung und bei Bedarf weitere finanzielle Unterstützung. Der Schwerpunkt liegt dabei u. a. auf den Themen Nachhaltigkeit, Führung und Unternehmertum. Bei der Mercedes-Benz Group können Mitarbeitende sich beispielsweise für ein Mentoring im beVisioneers-Programm qualifizieren.

Im Jahr 2025 betrug das Spendenvolumen in Verbindung mit beVisioneers 12 Mio. €.





## Rechte betroffener Gemeinschaften und indigener Völker

### Konzepte

Grundlage für die Achtung der Rechte betroffener Gemeinschaften und indigener Völker bilden international anerkannte Standards, die Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte sowie die Responsible Sourcing Standards (RSS) der Mercedes-Benz Group. Diese übergeordneten Konzepte sind im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »[Konzepte](#)« zu finden. Sie beziehen auch betroffene Gemeinschaften entlang der Wertschöpfungskette der Mercedes-Benz Group ein.

In der Risikoanalyse werden unter dem Risikofeld Menschenrechte systematisch Risiken für betroffene Gemeinschaften und indigene Völker für bestimmte Rohstofflieferketten bewertet.

Die RSS stellen konkrete Anforderungen an Lieferanten und beziehen sich dazu auf internationale Rahmenwerke wie das Übereinkommen über eingeborene und in Stämmen lebende Völker in unabhängigen Ländern Nr. 169 der ILO sowie die Erklärung der Vereinten Nationen über die Rechte der indigenen Völker (UNDRIP, Resolution 61/295). So sind insbesondere Anforderungen zur verpflichtenden Berücksichtigung der freiwilligen und in Kenntnis der Sachlage erteilten

vorherigen Zustimmung der betroffenen indigenen Völker (Free, Prior and Informed Consent – FPIC) als auch der Schutz von Völkern, die in freiwilliger Isolation leben, formuliert.

### Ziele

Zur Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten hat sich die Mercedes-Benz Group Ziele gesetzt.

Innerhalb ihrer Möglichkeiten, auf vorgelagerte Wertschöpfungsstufen einzuwirken, ist die Mercedes-Benz Group bestrebt, durch umfassende Due Diligence negative Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften entlang der Wertschöpfungskette präventiv zu vermeiden. Entsprechend finden die im Kapitel »[Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette](#)« angegebenen Ziele in Bezug auf die Überprüfung der Rohstoffe und Dienstleistungen auch in diesem Kapitel Anwendung.

### Maßnahmen

Um potenziellen Verstößen gegen die Wahrung der Menschenrechte betroffener Gemeinschaften und indigener Völker entgegenzuwirken, hat der Konzern umfassende Maßnahmen etabliert, die im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »[Maßnahmen](#)« zu finden sind. Mit diesen Maßnahmen sollen negative Auswirkungen in der gesamten Wertschöpfungskette, von den Arbeitskräften bis zu den lokalen Gemeinschaften, vermieden und behoben werden.

Basierend auf der Risikoanalyse werden zielgerichtet Maßnahmen durchgeführt, um die Risiken für betroffene Gemeinschaften und indigene Völker in Mercedes-Benz Lieferketten zu reduzieren. Beispiele umfassen:

- den Abbau von Nickel in Indonesien (NIPI-Projekt): Das Projekt soll soziale und ökologische Folgen der Nickelproduktion mindern. Ein Forum mit lokalen Gemeinschaften, nationalen und regionalen Regierungsvertretern sowie zivilgesellschaftlichen Organisationen soll Probleme in den betroffenen Gemeinden identifizieren und Aktionspläne erarbeiten. Gemeinsam mit Zivilgesellschaft und lokalen Behörden will das Projekt Gesundheitsdienste in den Gemeinden stärken und den Zugang zu sicherem Trinkwasser verbessern. Außerdem soll die Forschung nationaler Universitäten zur maritimen Biodiversität unterstützt werden um Strategien für die Wiederherstellung und den Schutz der maritimen Ökosysteme zu entwickeln.
- den Abbau von Bauxit in Brasilien (Corridor-Projekt): Das Bündnis setzt auf langfristige Wertschöpfung in der Region. Betroffene Gemeinschaften entlang der Pipeline sollen Projekte identifizieren und priorisieren, die Verbesserungen bringen. Dieser Ansatz befähigt lokale Akteure, eigenverantwortlich Fortschritte zu erzielen.

## Verbraucher und Endnutzer

### Interaktion wesentlicher Themen mit Strategie und Geschäftsmodell

Für die Mercedes-Benz Group ist es Anspruch und Verpflichtung, die Zukunft der Mobilität kundenorientiert und sicher zu gestalten. Sie setzt dabei auf innovative Technologien sowie auf sichere und hochwertige Fahrzeuge. Ihre Ambition ist es, die Anforderungen der Kundinnen und Kunden zu erkennen und ein sicheres Fahrerlebnis zu ermöglichen.

Unter anderem stellen Kundenvertrauen und der verantwortungsvolle Umgang mit Kundendaten für die Mercedes-Benz Group die Basis für individuelle und digitale Produkte, Dienstleistungen und Angebote dar.

Sicherheit gehört zu den Markenwerten von Mercedes-Benz. Unfallfreies Fahren und eine Welt ohne Verkehrstote – diese Vision treibt die Mercedes-Benz Group an und findet sich in einem der strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit wieder. Die Steuerung erfolgt über eine ganzheitliche Sicherheitsstrategie. Damit soll der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer Rechnung getragen werden.

Um neue Technologien voranzubringen, arbeitet die Mercedes-Benz Group u. a. eng mit externen Innovationstreibern, Start-ups und Technologieunternehmen zusammen. Dabei setzt sie auf die konsequente Entwicklung effizienter Antriebe und arbeitet an der intelligenten Vernetzung ihrer Fahrzeuge, autonomem Fahren und neuen Mobilitätskonzepten.

Die Mercedes-Benz Group befindet sich inmitten der digitalen Transformation, von einem Automobilhersteller zu einem softwaregetriebenen Unternehmen. Die digitale Transformation und die Entwicklung digitaler Technologien, Produkte sowie Dienstleistungen nehmen rasant zu und gehen mit neuen regulatorischen Entwicklungen einher.

Angesichts dieser Entwicklungen wird die fundamentale Bedeutung von Vertrauen in digitale Innovationen deutlich. Die Mercedes-Benz Group priorisiert dies mit ihrem strategischen Fokusfeld »Digitales Vertrauen«.

Die wesentlichen Themen sowie Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit sind in den Allgemeinen Informationen unter [»Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen«](#) ausgewiesen.

Inwieweit Konzepte und Maßnahmen wirksam sind, kontrolliert die Mercedes-Benz Group anhand qualitativer Indikatoren, interner Prozesse und externer Auswertungen.

## Kundinnen und Kunden im Fokus

### Konzepte

Die Mercedes-Benz Group ist davon überzeugt, dass sie nur dann dauerhaft erfolgreich und profitabel sein kann, wenn sie die Präferenzen ihrer Kundinnen und Kunden in den Vordergrund stellt. Ein kundenorientiertes Produkt- und Serviceportfolio ist für die Mercedes-Benz Group daher ein grundlegender Anspruch. Um neue Technologien und die intelligente Vernetzung ihrer Fahrzeuge voranzutreiben, arbeitet die Mercedes-Benz Group eng mit Entwicklungspartnern zusammen.

Mercedes-Benz Cars definiert marktspezifische Ambitionen in Bezug auf Kundenzufriedenheit sowie die Wettbewerbsposition im relevanten Markt. Diese werden jährlich überprüft. Die übergreifende Ambition von Mercedes-Benz Cars zur Kundenzufriedenheit ist es, die Nr. 1 im Premiumsegment<sup>1</sup> der Automobilindustrie zu sein. Sie reflektiert die Anforderungen der Kundinnen und Kunden sowie von Mercedes-Benz. Die Wettbewerbsposition wird jährlich anhand repräsentativer externer Studien wie beispielsweise von J.D. Power erhoben.

<sup>1</sup> Premiumsegment definiert die relevanten Wettbewerber, die im Rahmen der Studien herangezogen werden, um die jährliche Position zur Kundenzufriedenheit zu bestimmen.

## Maßnahmen

### Marktforschung, Trendanalysen und Befragungen

Die Grundlage für die kundenorientierte Entwicklung sowie Gestaltung der Produkte und Dienstleistungen stellen systematische und kontinuierliche Marktforschungsstudien dar. Diese identifizieren unterschiedliche Anforderungen von Kundensegmenten und berücksichtigen länderspezifische Besonderheiten.

Des Weiteren werden anlassbezogene Marktforschungsstudien umgesetzt, z. B. vor und nach der Einführung neuer Baureihen, Produkte und Dienstleistungen. Umfassende jährliche Wettbewerbsstudien bieten eine Analyse zu kaufrelevanten Kriterien sowie von Nichtkaufgründen.

Zusätzliches Kundenfeedback zur Zufriedenheit mit den Produkten und Dienstleistungen wird fortlaufend erhoben. Dies soll dazu dienen, gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit und -loyalität zu ergreifen.

Zur Früherkennung von Qualitätsmängeln erhalten alle Dienstwagenfahrer des Konzerns regelmäßig eine Umfrage zu eventuellen Qualitätsproblemen. Die Ergebnisse fließen in die Produktentwicklung und -verbesserung ein.

Neben den produkt- und dienstleistungsbezogenen Studien wird weltweit kontinuierlich die Zufriedenheit der Kunden mit den Kauf- und Serviceprozessen bei den autorisierten Vertriebs- und Servicepartnern

erfasst. Kunden können dabei auch individuelles Feedback geben.

Das Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N. V. (CAC) betreibt darüber hinaus eine zentrale Plattform zur Erfassung und Lösung von Beschwerden, Pannenfällen sowie produktbezogenen Anfragen. Die Mercedes-Benz Group misst regelmäßig die Kundenloyalität mit dem Net Promoter Score (NPS). Der NPS ist als Leistungskriterium im Bonussystem für Management und Führungskräfte verankert.

### Entwicklungspartnerschaften

Die Mercedes-Benz Group entwickelt mit Partnern ihre Fahrzeuge weiter, um das Kundenerlebnis optimal zu gestalten und neue Sicherheitstechnologien einzuführen.

Das Unternehmen Nvidia liefert mit seinem intelligenten Chipsystem die Grundlage für den Hochleistungsrechner in den Fahrzeugen, der die KI-gestützten Fahrerassistenzsysteme auf einem neuen Niveau ermöglicht. Jedes auf der zukünftigen Mercedes Modular Architecture (MMA) gebaute Fahrzeug wird mit einem Hochleistungscomputer ausgestattet, der Teil des Mercedes-Benz Betriebssystems (MB.OS) ist.

MB.OS nutzt KI und maschinelles Lernen. Dabei wird das System von hoch entwickelten Sensoren, Aktuatoren und der Mercedes-Benz Intelligent Cloud unterstützt, bei der die Mercedes-Benz Group mit den Firmen Microsoft Azure, AWS, GCP und Tencent zusammenarbeitet.

Ergänzend ermöglicht die Partnerschaft mit Google die Integration der Google-Karten- und Routenführung in der westlichen Welt. Dadurch entsteht ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsdaten, automatischer Anpassung der Routenplanung an die Verkehrssituation, automatischer Geschwindigkeitsanpassung an Kreuzungen und Kurven sowie nahtloser Nutzerfreundlichkeit. Somit sorgt das Navigationssystem für zusätzlichen Komfort und Sicherheit.

Darüber hinaus integriert die Mercedes-Benz Group Large Language Models (LLMs) von Microsoft Azure OpenAI, Google und Bytedance in ihre Fahrzeuge. Dies soll die Intelligenz des virtuellen Mercedes-Benz Fahrzeug-Assistenten »Hey Mercedes« optimieren.

Gemeinsam fördern diese Partnerschaften ein innovatives Fahrerlebnis. Dieses setzt durch intuitive Bedienung, kontinuierliche Updates und zusätzlichen Schutz neue Maßstäbe.

### Kundendaten

Neben Marktanalysen und Befragungen wertet die Sales & Customer Experience Organisation der Mercedes-Benz Group anonymisierte Nutzerdaten aus, um kundenorientierte Produkte, Dienstleistungen und Angebote zu identifizieren und zu generieren. Individualisierte und digitale Produkte, Angebote und Dienstleistungen sollen in einem integrierten und reibungslosen Ablauf zur Verfügung gestellt werden, um ein individuelles Kundenerlebnis zu schaffen.

**Kundenvertrauen**

Ein verantwortungsvoller Umgang mit Daten bildet das Grundgerüst des Datenleitbilds der Mercedes-Benz Group. Dieses basiert auf Prinzipien wie Transparenz, Wahlmöglichkeit und Datensicherheit. Damit unterstützt das Datenleitbild der Mercedes-Benz Group alle Mitarbeitenden im Konzern bei ihrer Arbeit mit Daten. Es gibt ihnen die Richtung vor und legt fest, welche Aspekte im Umgang mit Daten zu beachten sind.

Um das Vertrauen zu stärken, informiert die Mercedes-Benz Group ihre Kundinnen und Kunden über die Datennutzung und deren Auswahl. Zudem hat die Mercedes-Benz Group das Privacy Center in die Mercedes me App aufgenommen. Es ermöglicht den Kundinnen und Kunden Transparenz und Kontrolle über die Nutzung ihrer Daten. Nähere Informationen zu Data Compliance und zum Umgang mit Datenschutzverletzungen sind in den »Governance-Informationen« im Abschnitt »Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien« zu finden.

Die Mercedes-Benz Group glaubt an die großen Potenziale Künstlicher Intelligenz (KI) und möchte KI-Innovationen fördern. Gleichzeitig ist sie sich der Risiken und der Verunsicherung rund um KI bewusst. Darum entwickelte die Mercedes-Benz Group vier KI-Prinzipien für den verantwortungsvollen Umgang mit KI: verantwortungsvoller Einsatz, Erklärbarkeit, Schutz der Privatsphäre sowie Sicherheit und Zuverlässigkeit. Sie wurden in die Verhaltensrichtlinie des Konzerns integriert und ergänzen das Datenleitbild.

Die Informationen und Maßnahmen der Mercedes-Benz Group im Zusammenhang möglicher Cyberattacken, die sich durch die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der Fahrzeuge ergeben, sind im »Risiko- und Chancenbericht« im Kapitel »Unternehmensspezifische Risiken/Chancen« unter »Informationstechnische Risiken und Chancen« dargelegt.

**Steuerung des Fokusfelds Digitales Vertrauen**

Die Mercedes-Benz Group steuert das Fokusfeld »Digitales Vertrauen« mithilfe des »Digital Trust Index«. Nähere Informationen dazu sind in den »Governance-Informationen« im Abschnitt »Unternehmenskultur« zu finden.

## Verkehrssicherheit

**Konzepte****Fahrzeug- und Umgebungssicherheit**

»Real-Life Safety« ist die zentrale Sicherheitsphilosophie der Mercedes-Benz Group. Seit Jahrzehnten ist die konzerneigene, in die Fahrzeugentwicklung integrierte, systematische Unfallforschung die Grundlage für innovative, leistungsfähige Sicherheitssysteme. Der Konzern arbeitet kontinuierlich daran, die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit der Fahrzeugsysteme zu verbessern. So können Unfälle vermieden oder deren Folgen gemindert werden. Das ganzheitliche Sicherheitskonzept der Mercedes-Benz Group unterteilt sich in vier Phasen:

- Beim Fahren assistieren: Die Mercedes-Benz Group verfolgt die Strategie, durch präventive Maßnahmen und umfassende Schutzmechanismen ein hohes Maß an Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Der Schwerpunkt liegt darauf, den Fahrer aktiv zu unterstützen, Gefahren frühzeitig zu erkennen und Unfälle zu vermeiden. Hierzu gehören verschiedene Assistenzsysteme, die rechtzeitig warnen und den Fahrer bei der Fahrzeugführung unterstützen. Besonders der Aktive Brems-Assistent mit Fußgängererkennung kann dabei helfen, Unfälle mit Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern zu reduzieren.
- Auf den möglichen Unfall vorbereiten: Sollte ein Unfall nicht mehr vermeidbar sein, können Maßnahmen helfen, die Unfallschwere zu reduzieren und die Insassen auf den bevorstehenden Aufprall vorzubereiten. Technologien wie PRE-SAFE® sorgen dafür, dass diese automatisch eingeleitet werden. Dazu gehören z. B., Sicherheitsgurte vorzuspannen, Fenster und Schiebedach zu schließen oder den Beifahrersitz in eine aufrechtere Position zu stellen.
- Beim Unfall schützen: Die dritte Phase zielt darauf ab, die Insassen während eines Unfalls bestmöglich zu schützen. Dies geschieht durch den Einsatz von Sicherheitssystemen wie Airbags und Sicherheitsgurten. Somit wird die Verletzungsgefahr reduziert.
- Nach dem Unfall helfen: Nach einem Unfall muss schnell und effektiv Hilfe geleistet werden. Automatische Notrufsysteme sollen dafür sorgen, dass Rettungskräfte sehr schnell informiert werden.



## Produktsicherheit

Die interne Safety-First-Richtlinie ist Grundlage für eine transparente und frühzeitige Identifikation potenzieller Risiken. Dazu zählen Produktmängel, die möglicherweise die Sicherheit von Fahrzeuginsassen und anderen Verkehrsteilnehmern mindern. Die Richtlinie regelt den Prozess zur Behandlung von Sachverhalten mit potenzieller Safety-, Regulatory-, Conformity- oder Emissionsrelevanz (SCE-Relevanz). Sie unterstützt dabei, dass notwendige Maßnahmen unverzüglich eingeleitet werden.

Der Entscheidungsprozess, welche Sachverhalte potenziell SCE-relevant sind, durchläuft unterschiedliche Analysephasen und Gremien. Die finale Entscheidung trifft das Vehicle Regulatory Committee (VRC). Das VRC setzt sich aus Führungskräften der relevanten Bereiche direkt unter dem Vorstand zusammen. Sie entscheiden über mögliche Maßnahmen inklusive Rückrufen oder Warnungen zu Safety-, Regulatory-, Conformity- und emissionsrelevanten Sachverhalten.

## Entwicklung automatisierter Fahrzeuge

Verantwortungsvoll zu entwickeln, heißt u. a., Gesetze, relevante technisch-regulatorische Anforderungen und interne Vorgaben einzuhalten sowie ethische Aspekte zu berücksichtigen. Diese Anforderungen sind beim automatisierten Fahren besonders umfangreich.

Der Anspruch ist es, allen Verkehrsteilnehmenden zuverlässige und sichere Systeme zu bieten. Unter anderem soll die Umsetzung von Verkehrsregeln

bereits beim Design des Systems integriert werden. Dies muss entsprechend in die Software übersetzt werden. Neben der Sicherheit der Fahrzeuginsassen hat die Mercedes-Benz Group dabei auch immer gesellschaftliche Aspekte und Interessen im Blick.

Mit dem Ansatz »Ethics by Design« integriert die Mercedes-Benz Group ethische Aspekte von Beginn an in ihre Konzepte und in den gesamten Produktentwicklungsprozess für das automatisierte Fahren. Dieser Ansatz orientiert sich an ethischen Prinzipien, berücksichtigt interne Regelwerke und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Zu den internen Regelwerken gehören z. B. das Datenleitbild und die KI-Prinzipien. Die KI-Prinzipien bauen auf den Grundsätzen der Mercedes-Benz Group auf und sind in der Verhaltensrichtlinie verankert.

Neben den eigenen Richtlinien und Prinzipien orientiert sich der Konzern an nationalen und internationalen Leitlinien und Standards. Dazu zählen u. a. Leitlinien der Ethikkommission zum automatisierten und vernetzten Fahren (Bundesministerium für Verkehr).

Die Mercedes-Benz Group unterstützt das Ziel der EU »Vision Zero«. Demnach soll bis zum Jahr 2030 die Anzahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten gegenüber dem Jahr 2020 halbiert und die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2050 auf null gesenkt werden.

## Maßnahmen

### Unfallforschung und Crashtests

Grundlage für leistungsfähige Sicherheitssysteme und einen besseren Schutz von Insassinnen und Insassen ist eine systematische Unfallforschung, die reale Verkehrsunfälle einbezieht. Expertinnen und Experten der Mercedes-Benz Group untersuchen fortlaufend Unfälle, in denen ein Mercedes-Benz Fahrzeug beteiligt war. Der Konzern analysiert somit, wie Unfälle entstehen und durch welche Schutzsysteme sie hätten verhindert werden können.

Die Mercedes-Benz Group testet die Crashsicherheit ihrer Fahrzeugmodelle und Teilsysteme mit modernster Prüftechnik. Durch Computersimulationen kann der Konzern den Reifegrad der Testfahrzeuge und der Sicherheitssysteme bereits vor dem ersten Crashtest verbessern. Dies trägt dazu bei, die Effizienz der Entwicklungsphase zu erhöhen.

### Kooperationen

Die Mercedes-Benz Group setzt auf Kooperationen und beteiligt sich an Forschungsprojekten, um den Straßenverkehr sicherer zu gestalten. Zusammen mit externen Partnern arbeitet der Konzern an Standardverfahren, mit denen das Potenzial neuer Schutzsysteme vorhergesagt werden kann. Um die Erhebung von Unfall- und Verkehrsdaten kontinuierlich zu verbessern und auszubauen, will er noch enger mit bestehenden und neuen Partnern zusammenarbeiten. Ambition ist es, durch die agile Vernetzung verschiedener Projekte



Ideen und Technologien von der Grundlagenforschung bis zur marktnahen Anwendung voranzutreiben.

### **Technical Compliance Management System**

Die Mercedes-Benz Group nutzt das interne »technical Compliance Management System« (tCMS), um Risiken im Produktentstehungsprozess frühzeitig zu erkennen und ihnen präventiv zu begegnen. Technische, rechtliche, ethische sowie zertifizierungs- und sicherheitsrelevante Fragen – u. a. rund um das automatisierte Fahren bei Mercedes-Benz Cars – beantwortet der Konzern als integrierten Ansatz mit dem tCMS. Interdisziplinär besetzte Gremien befassen sich u. a. mit den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden, die im Straßenverkehr mit automatisierten Fahrzeugen interagieren. So will der Konzern sowohl die Sicherheit als auch die Akzeptanz der Produkte steigern.

### **Verantwortungsvolle Nutzung von KI in Bezug auf automatisierte Fahrzeuge**

Die Mercedes-Benz Group setzt sich intensiv mit den potenziellen negativen Auswirkungen voreingenommener Künstlicher Intelligenz (Bias) auf die Sicherheit von Verkehrsteilnehmenden in automatisierten Fahrzeugen auseinander.

In Zusammenarbeit mit einem renommierten wissenschaftlichen Partner wurden Anforderungen und Maßstäbe für den Umgang mit Bias festgelegt. Darauf aufsetzend wurde eine interne Roadmap entwickelt, um Bias zu testen. Ein zentraler Bestandteil ist die Zusammenarbeit mit Partnern im Bereich der Objekterkennung, um sicherzustellen, dass kein Bias vorliegt. Der Fokus

liegt darauf, vielfältige und globale Daten zu sammeln sowie Metriken zur Erfassung von Bias zu entwickeln.

### **Gremien und Verbände**

In Bezug auf das automatisierte Fahren ist die Mercedes-Benz Group Mitglied in zahlreichen internationalen und nationalen Gremien und Verbänden. Angestrebt ist, zuverlässige rechtliche Rahmenbedingungen, technische Standards und ethische Leitlinien für den Einsatz der neuen Technologie zu etablieren.

### **Steuerung des Fokusfelds Verkehrssicherheit**

Die Mercedes-Benz Group steuert das Fokusfeld »Verkehrssicherheit« über den »Traffic Safety Index«. Dieser setzt sich aus vier Säulen zusammen, die jeweils gleich gewichtet werden:

Säule 1 beinhaltet Maßnahmen im Zusammenhang mit der Sicherheitsphilosophie der Mercedes-Benz Group – Real-Life Safety. Darüber hinaus werden Daten zum weltweiten Unfallgeschehen betrachtet und über die systematische Unfallforschung der Mercedes-Benz Group reale Unfälle aus der Fahrzeugflotte analysiert.

In Säule 2 werden Ergebnisse relevanter Fahrzeugsicherheitsratings wie NCAP, IIHS und C-IASI herangezogen.

In Säule 3 geht es darum, wie Kundinnen und Kunden das Sicherheitskonzept und die Sicherheitssysteme der Fahrzeuge von Mercedes-Benz wahrnehmen. Dazu zählt auch die Kommunikation von Themen zu

Technologie und Innovationen hinsichtlich Fahrzeugsicherheit.

In Säule 4 fließen Maßnahmen im Sinne sozialer Verantwortung gegenüber der Gesellschaft ein. Dazu gehören u. a. Dialogveranstaltungen mit Verkehrssicherheitsexpertinnen und -experten, Bildungsinitiativen wie MobileKids und SAFE ROADS sowie Ethik als Kriterium für relevante Entscheidungen zum automatisierten Fahren.

### **Dialog und Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern**

Die Mercedes-Benz Group fördert den offenen Dialog zwischen Wirtschafts- und Verbraucherverbänden, Politik, Behörden, Industrie, Wissenschaft und Zivilgesellschaft. Für den Austausch über ethische, rechtliche und gesellschaftliche Fragen im Zusammenhang mit automatisiertem Fahren und der Fahrzeugsicherheit nutzt der Konzern die am jährlichen Nachhaltigkeitsdialog stattfindende Arbeitsgruppe Traffic Safety. Weitere Informationen zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern sind im Kapitel »Strategie« unter [»Interessen und Standpunkte der Stakeholder«](#) zu finden.

Das Hinweisgebersystem Business & People Protection Office (BPO) der Mercedes-Benz Group steht auch den Verbrauchern und Endnutzern der Mercedes-Benz Group zur Verfügung. Es wird in den »Governance-Informationen« unter [»Meldung von Rechts- und Regelverstößen«](#) erläutert.



## Governance-Informationen

### Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell

Die Mercedes-Benz Group ist überzeugt, dass derjenige dauerhaft erfolgreich bleibt, der ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt. Dazu gehört für den Konzern, geltende Gesetze und Regeln einzuhalten und sein Handeln an den Unternehmensgrundsätzen auszurichten. Die verantwortungsvolle Unternehmensführung untermauert die sechs strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit der Mercedes-Benz Group. Nähere Informationen zu den Fokusfeldern sind in »Allgemeine Informationen« im Kapitel »Strategie« unter [»Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette«](#) zu finden.

Integrität ist fest im Strategiebild verankert und neben den Prinzipien der Zusammenarbeit ein zentrales Element der Unternehmenskultur. Die Prinzipien der Zusammenarbeit der Mercedes-Benz Group definieren, wie gearbeitet, kommuniziert und geführt wird.

Integres Handeln wird – über die eigene Geschäftstätigkeit hinaus – ebenso von allen Geschäftspartnern der Mercedes-Benz Group erwartet.

Im Zeitalter der Digitalisierung misst die Mercedes-Benz Group dem digitalen Vertrauen eine hohe Bedeutung bei. Diesen digitalen Entwicklungen begegnet die Mercedes-Benz Group mit dem Fokusfeld »Digitales Vertrauen«.

Der Konzern ist bestrebt, möglichen Compliance-Risiken, die durch unkorrektes und unethisches Verhalten entstehen können, entgegenzuwirken. Ambition ist es u. a., Korruption zu bekämpfen, den fairen Wettbewerb zu wahren und zu fördern sowie die Produkthanforderungen über den gesamten Produktlebenszyklus einzuhalten.

Die wesentlichen Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie Informationen zur Analyse der Widerstandsfähigkeit sind in den »Allgemeinen Informationen« unter [»Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen«](#) ausgewiesen.

## Unternehmenskultur

### Verhaltensrichtlinie und Unternehmensgrundsätze

Die Vorgaben der Mercedes-Benz Group zu Integrität, Compliance und der rechtlicher Verantwortung sind in der konzerneigenen Verhaltensrichtlinie verankert. Sie ist für alle Führungskräfte und Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und auch der konsolidierten Konzerngesellschaften weltweit gültig.

Ein zentrales Element der Verhaltensrichtlinie sind die Unternehmensgrundsätze. Dazu zählen, verantwortungsvoll zu handeln und Entscheidungen bewusst zu treffen, die Regeln zu respektieren, Themen offen anzusprechen, für Transparenz zu sorgen sowie Fairness, Respekt und Vielfalt im Arbeitsalltag zu leben.

Darüber hinaus enthält die Verhaltensrichtlinie u. a. Regelungen zur Korruptionsprävention, Vorgaben zu Menschenrechten und zum verantwortungsvollen Umgang mit Daten und Künstlicher Intelligenz sowie zur Einhaltung technischer Produkthanforderungen. Verstöße gegen die Verhaltensrichtlinie sind dem Vorgesetzten oder dem Personalbereich zu melden. Des Weiteren können Regelverstöße über das Hinweisgebersystem Business & People Protection Office (BPO) der Mercedes-Benz Group gemeldet werden. Weitere Informationen hierzu sind in diesem Kapitel unter [»Meldung von Rechts- und Regelverstößen«](#) zu finden.



Die Mercedes-Benz Group schult ihre Mitarbeitenden regelmäßig auf Basis der Verhaltensrichtlinie zu den Themen Integrität und Compliance. Nähere Informationen dazu werden im Abschnitt »Trainingsmaßnahmen« dieses Kapitels beschrieben.

Die internen Grundsätze und Richtlinien der Mercedes-Benz Group bauen u. a. auf den zehn Prinzipien des Global Compacts der Vereinten Nationen (UN) und weiteren internationalen Prinzipien auf, die im Kapitel »Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette« unter »Konzepten« zu finden sind.

### **Digitales Vertrauen**

Mit dem strategischen Fokusfeld der Nachhaltigkeit »Digitales Vertrauen« begegnet die Mercedes-Benz Group den komplexen Herausforderungen der digitalen Transformation und trägt u. a. der zunehmenden Bedeutung von Vertrauen im digitalen Zeitalter Rechnung. Ambition ist es, Vertrauen in digitale Produkte und Dienstleistungen auf- und auszubauen, um ein wettbewerbsfähiges digitales Business zu ermöglichen.

Der Konzern steuert das Fokusfeld mithilfe des im Vorjahr neu entwickelten »Digital Trust Index«. Dieser setzt sich aus gleich gewichteten Komponenten zusammen. Sie spiegeln die vier für »Digitales Vertrauen« definierten Fokusbereiche »Datenverantwortung«, »Digitale Kompetenz«, »Verantwortungsvoller Umgang mit KI« und »Cyber Security« wider.

Dabei beleuchten die Komponenten des »Digital Trust Index« einerseits die Außenwahrnehmung der Mercedes-Benz Group in Bezug auf digitales Vertrauen. Andererseits betrachten sie interne Maßnahmen in den Fokusbereichen sowie deren Wahrnehmung unter den Mitarbeitenden.

### **Prinzipien der Zusammenarbeit**

Um die Basis für eine vertrauensvolle Führungs- und Unternehmenskultur zu schaffen, hat die Mercedes-Benz Group acht Prinzipien formuliert.

- Agilität: die Fähigkeit, sich schnell an sich verändernde Gegebenheiten und Rahmenbedingungen anzupassen
- Befähigung: kontinuierliche Weiterentwicklung, Übernahme von Verantwortung und gegenseitiges Vertrauen
- Co-Kreation: kreative funktions- und bereichsübergreifende Zusammenarbeit
- Gewinnermentalität: der Anspruch, nach dem Besten zu streben
- Kundenorientierung: die Kundinnen und Kunden immer wieder aufs Neue begeistern und dabei Komfort, Schnelligkeit und höchste Qualität zu bieten – langfristige Kundenzufriedenheit
- Sinngebung: die Arbeit auf Basis gemeinsamer Überzeugungen und eines tieferen Sinns aufzubauen
- Pioniergeist: das Fördern von Kreativität und Innovationskraft

- Lernen: kontinuierliche Weiterentwicklung durch aktives, wertschätzendes Feedback sowie Teilen von Wissen und Erfahrungen

Aufbauend auf diesen zentralen Prinzipien können die Bereiche und Abteilungen eigene Schwerpunkte setzen.

### **Führungskultur**

In der Transformation kommt den Führungskräften eine besondere Bedeutung zu. Sie müssen nicht nur den Konzern erfolgreich in die Zukunft führen, sondern sich selbst und ihre Teams weiterqualifizieren, ihre Innovationskraft steigern und sie für neue Technologien begeistern. Die Mercedes-Benz Group unterstützt ihre Führungskräfte mit Weiterbildungsprogrammen, um die genannten Prinzipien in ihren Führungsalltag zu integrieren.

Talente-Entwicklungs-Programme befähigen Führungskräfte und Personen auf dem Weg in neue Führungsrollen, strategische Herausforderungen zu meistern und die Transformation zu gestalten. Ergänzt wird das Angebot durch digitale Lernreisen und Impulse für Führungskräfte zu aktuellen Themen, z. B. zu Künstlicher Intelligenz.

Die regelmäßige Mitarbeitendenbefragung gibt Aufschluss darüber, inwieweit die Beschäftigten mit dem Konzern als Arbeitgeber zufrieden sind. Die Ergebnisse werden analysiert und Maßnahmen abgeleitet, um die Führungs- und Unternehmenskultur stetig weiterzuentwickeln. Darüber hinaus soll ein positiver



Beitrag zur Stärkung der »Winning Attitude« geleistet werden, mit der die Mercedes-Benz Group die Art weiterentwickelt, wie im Konzern gearbeitet wird.

Weitere Informationen zur Mitarbeitendenbefragung sind im Kapitel »Eigene Beschäftigte« unter [»Einbeziehung der Beschäftigten«](#) beschrieben.

### **Integrität, Netzwerk und Dialog**

Die Mercedes-Benz Group betreibt den Infopunkt Integrität, um eine integre Unternehmenskultur zu fördern. Dieser arbeitet u. a. mit Fachleuten für Rechts- und Personalthemen, Datenschutz, Compliance sowie Diversität oder Nachhaltigkeit zusammen. Er dient allen Beschäftigten des Konzerns als zentrale Anlaufstelle bei Fragen zu integrem Verhalten und unterstützt bzw. berät oder vermittelt die Beschäftigten an die richtigen Ansprechpartner. Ergänzend arbeitet das Integrity Network daran, Integrität im Geschäftsalltag zu verankern. Die Vertreterinnen und Vertreter der Geschäftseinheiten teilen in regelmäßigen Netzwerkterminen Einblicke in ihre Integritätsaktivitäten.

Die Mercedes-Benz Group entwickelt ihr Integritätsverständnis laufend weiter. Sie überprüft die Wirksamkeit ihrer Konzepte und Maßnahmen anhand interner Prozesse sowie dem Feedback der Mitarbeitenden. Ein wichtiger Gradmesser sind hierbei neben den Rückmeldungen des Integrity Networks auch die der Mitarbeitendenbefragung. Die Befragungsergebnisse aus dem Jahr 2025 unterstreichen die stabile und kontinuierliche Wahrnehmung der Integritätskultur.

### **Erwartungen an Geschäftspartner**

Die Mercedes-Benz Group erwartet die Einhaltung von Gesetzen und integres Handeln nicht nur von allen Beschäftigten, sondern auch von ihren Geschäftspartnern. Bereits bei der Auswahl der direkten Geschäftspartner der Mercedes-Benz Group wird darauf geachtet, dass diese die Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Die Mercedes-Benz Group unterzieht sowohl die potenziellen als auch die bestehenden Geschäftspartner einer risikobasierten Integritätsprüfung. Damit sollen mögliche Integritätsverstöße frühzeitig identifiziert werden. Eine erfolgreich bestandene Due Diligence Prüfung ist die Voraussetzung einer Zusammenarbeit mit dem Konzern. Die bestehenden Geschäftspartner überprüft die Mercedes-Benz Group anlassbezogen bzw. zyklisch, je nach identifiziertem Risiko. Ein Bestandteil des Due Diligence Prozesses ist die fortlaufende Prüfung der bestehenden Geschäftspartner gegen relevante Datenbanken sowie gültige Sanktionslisten. Der Konzern entwickelt die Due Diligence und Monitoring Prozesse stetig weiter.

Die betreffenden Mitarbeitenden der Mercedes-Benz Group werden über die Anforderungen an Geschäftspartner und die damit verbundenen Auswahlprozesse informiert und entsprechend geschult. Mit den Business Partner Standards erklärt die Mercedes-Benz Group ihre ethischen Grundsätze und die damit verbundene Erwartungshaltung an Geschäftspartner. Die Business Partner Standards richten sich an alle Geschäftspartner weltweit.

In den Responsible Sourcing Standards (RSS) fasst die Mercedes-Benz Group alle Anforderungen an die Lieferanten für verantwortungsbewusstes Handeln zusammen, u. a. mit Blick auf Arbeitsbedingungen, Menschenrechte, Umwelt sowie Geschäftsethik und Compliance. Die RSS leiten sich u. a. aus international anerkannten Standards, der Verhaltensrichtlinie und der Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte ab. Die Standards sind Grundlage für Geschäftsbeziehungen mit Lieferanten weltweit. Die direkten Lieferanten der Mercedes-Benz Group sind aufgefordert, die Nachhaltigkeitsstandards einzuhalten und diese ihren Mitarbeitenden sowie nach besten Kräften ihren eigenen Lieferanten zu vermitteln. Des Weiteren sollen sie deren Einhaltung in ihren Geschäftsprozessen und ihrem Einflussbereich kontrollieren. Die Mercedes-Benz Group unterstützt das mit zielgerichteter Information und Qualifizierung.

### **Verankerung in der Organisation**

Die Themen Integrität, Compliance und Recht sind im Vorstandsressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit der Mercedes-Benz Group AG gebündelt. Grundlegende Angaben zu Verantwortlichkeiten im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »Governance« unter [»Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Nachhaltigkeit«](#) erläutert.



## Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien

Die Mercedes-Benz Group will mit dem konzerneigenen Compliance Management System (CMS) die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien fördern und damit zusammenhängende Risiken verringern. Das CMS umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen, um regelkonformes Verhalten zu fördern, und wird weltweit angewendet.

Die Maßnahmen werden von der Compliance-Organisation mit den jeweiligen Fachbereichen festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen. Die Umsetzung sowie die Aufsichtspflicht liegt beim Management der jeweiligen Gesellschaft.

Zu den Schwerpunkten der Compliance-Aktivitäten gehört es, Korruption zu bekämpfen, den fairen Wettbewerb zu wahren und zu fördern sowie die Produkthanforderungen über den gesamten Produktlebenszyklus einzuhalten.

Des Weiteren umfassen die Aktivitäten, Menschenrechte zu achten und zu wahren, verantwortungsvoll mit Daten umzugehen, Exportbeschränkungen sowie

personen- und güterbezogene Wirtschafts- und Finanzsanktionen einzuhalten und Geldwäsche sowie Terrorismusfinanzierung vorzubeugen.

Mit der Compliance-Risikoanalyse überprüft die Mercedes-Benz Group ihre Konzerngesellschaften und Zentralbereiche systematisch, um Compliance-Risiken zu verringern. Dafür greift sie auf eine Vielzahl von Daten zurück wie beispielsweise auf Umsatzerlöse, Geschäftsmodelle und Beziehungen zu Geschäftspartnern.

Das Compliance-Programm umfasst Maßnahmen, um Compliance-Risiken zu verringern. Diese werden in den nachfolgenden Abschnitten und Kapiteln beschrieben.

Die Mercedes-Benz Group überprüft die Maßnahmen des CMS regelmäßig und analysiert, ob diese angemessen und wirksam sind. Dies erfolgt beispielsweise anhand interner Leistungsindikatoren. Um diese zu bestimmen, überprüft die Mercedes-Benz Group u. a. die Einhaltung formeller Erfordernisse und die Vollständigkeit der Inhalte. Dabei berücksichtigt sie auch die Erkenntnisse aus internen sowie unabhängigen externen Prüfungen. Über die Ergebnisse des Monitorings werden die zuständigen Führungsgremien informiert.

Bei neuen rechtlichen Anforderungen, veränderten Risiken oder Erkenntnissen aus dem Monitoring passt die Mercedes-Benz Group das CMS an.

## Verankerung in der Organisation

Der Chief Compliance Officer (CCO) berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität, Governance und Nachhaltigkeit der Mercedes-Benz Group AG sowie an den Prüfungsausschuss ihres Aufsichtsrats. Grundlegende Angaben zu Verantwortlichkeiten im Hinblick auf Nachhaltigkeitsthemen der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »Governance« unter [»Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Nachhaltigkeit«](#) erläutert.

## Prävention von Korruption und Bestechung

Die Mercedes-Benz Group setzt sich für Korruptionsbekämpfung ein und erfüllt ihre Aufgaben im Einklang mit den gültigen Gesetzen, Regeln und ihren Unternehmensgrundsätzen. Der Konzern orientiert sich an den Handlungsprinzipien des UN Global Compact.

Das Korruptionspräventionsprogramm der Mercedes-Benz Group basiert auf ihrem CMS. In die Compliance-Risikoanalyse fließen externe Informationen wie der Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International mit ein.

Erhöhte Korruptionsrisiken entstehen im Zusammenhang mit Vertriebsaktivitäten in Hochrisikoländern. Die Mercedes-Benz Group überprüft alle potenziellen und bestehenden Vertriebspartner risikobasiert im Rahmen der Sales-Business-Due Diligence-Prüfung. Nähere Informationen sind im Kapitel [»Erwartungen an Geschäftspartner«](#) beschrieben.

Die Mercedes-Benz Group schult ihre Mitarbeitenden in der Verwaltung regelmäßig und anlassbezogen zu Integrität und Compliance-Themen. Dazu zählt u. a. auch die Prävention von Korruption und Bestechung. Nähere Informationen sind im Abschnitt [»Trainingsmaßnahmen«](#) zu finden.

Alle Verdachtsfälle von Korruption sollen über das Hinweisgebersystem Business & People Protection Office (BPO) gemeldet werden. Die Untersuchung und Verfolgung potenzieller Korruptionsvorwürfe erfolgt gemäß dem Prozess des Hinweisgebersystems BPO, der im Abschnitt [»Meldung von Rechts- und Regelverstößen«](#) dieses Kapitels beschrieben wird.

Im Berichtsjahr gab es, wie auch im Vorjahr, in der Mercedes-Benz Group keine Verurteilungen für Verstöße gegen Korruptions- sowie Bestechungsvorschriften und keine damit zusammenhängenden Geldstrafen.

### **Data-Compliance**

Das Data-CMS der Mercedes-Benz Group unterstützt den Konzern dabei, seine Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutzvorgaben systematisch und risikobasiert umzusetzen. Dabei werden sowohl die jeweils geltenden lokale Datenschutzgesetze als auch interne globale Datenschutzstandards berücksichtigt.

### **Umgang mit Datenschutzverletzungen**

Die Mercedes-Benz Group bearbeitet Datenschutzverfälle über einen zentralen Meldeprozess. Datenschutzverletzungen können weltweit rund um die

Uhr telefonisch oder per E-Mail gemeldet werden. Beschäftigte und Auftragnehmer sind dazu angehalten, alle potenziellen Datenschutzverletzungen mitzuteilen. Für Kundinnen und Kunden mit Anliegen im Datenschutz steht zudem der Konzernbeauftragte für Datenschutz mit seinem Team als Ansprechpartner bereit. Die Kontaktdaten sind öffentlich einsehbar.

Im Anwendungsbereich der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) werden Hinweise auf einen Datenschutzvorfall durch den Konzerndatenschutz bearbeitet. Er wird bei der Sachverhaltsaufklärung vor Ort durch einen lokalen Incident Support unterstützt. In Konzerneinheiten außerhalb des Anwendungsbereichs der DSGVO übernimmt der lokale Incident Support die weitere Bearbeitung. Dessen Ergebnis muss dem Konzerndatenschutz zu Dokumentationszwecken zur Verfügung gestellt werden.

### **Antitrust-Compliance**

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

### **Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung**

Die Mercedes-Benz Group definiert die Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung in ihrer Verhaltensrichtlinie als zentralen Compliance-Anspruch. Der Konzern hat ein sogenanntes Zwei-Säulen-Modell (Güterhandel und Financial Services) eingerichtet, das den unterschiedlichen regulatorischen Anforderungen im Bereich des Güterhandels einerseits und dem Bereich der Finanzdienstleistungen andererseits Rechnung tragen soll. Über geldwäscherechtliche Kundenprüfungen (Know Your Customer – KYC) werden anwendbare Sanktionslisten sowie güterbezogene Restriktionen geprüft und Maßnahmen zur Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung ergriffen. Dies soll verhindern, dass supranationale und nationale Sanktionen sowie güterbezogene Embargos verletzt oder umgangen werden. Auf diese Weise sollen Aktivitäten Dritter, die einen Verdacht auf Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, organisierte Kriminalität und sonstige Wirtschaftskriminalität begründen, bekämpft werden.

### **Trade-Compliance – Exportkontrolle und Sanctions-Compliance**

In ihrem Fachbereich Trade-Compliance bündelt die Mercedes-Benz Group das Center of Competence zu Exportkontrolle und Sanctions-Compliance. In einem dynamischen Umfeld ist es Aufgabe des Fachbereichs, anwendbare Exportbeschränkungen sowie personen- und güterbezogene Wirtschafts- und Finanzsanktionen

zur Umsetzung zu bringen. Dabei werden anwendbare nationale und supranationale Sanktionslisten sowie Embargos berücksichtigt.

Die konzernweit gültigen Richtlinien zu Exportkontrolle und Sanctions-Compliance definieren geeignete Maßnahmen und Prozesse, um güterbezogene Restriktionen und anwendbare Sanktionsregularien, einschließlich ihrer systematischen Prüfung, einzuhalten. Die Mercedes-Benz Group analysiert und bewertet fortlaufend, inwieweit weitere Maßnahmen zur Risikominimierung notwendig sind, und entwickelt diese Methoden und Prozesse kontinuierlich weiter.

### Social Compliance

Mit dem konzerneigenen Human Rights Respect System adressiert die Mercedes-Benz Group menschenrechtliche Risiken im eigenen Geschäftsbereich und den Lieferketten. Über das Social Compliance Management System identifiziert und adressiert die Mercedes-Benz Group insbesondere jene menschenrechtlichen Risiken, die bei den Beschäftigten der eigenen Konzerngesellschaften auftreten können. Arbeitnehmerrechte werden durch das Social CMS systematisch und risikobasiert adressiert. Anhand anerkannter Länderrisiko-Indizes und des jeweiligen Geschäftsmodells bestimmt die Mercedes-Benz Group zunächst die abstrakte menschenrechtliche Risikolage ihrer Konzerngesellschaften. Im Fokus stehen dabei die Risikoschwerpunkte, die für die Konzerngesellschaften ermittelt worden sind, insbesondere Arbeitnehmerrechte, Diversität und Nichtdiskriminierung sowie Sicherheit.

Auf Basis der in diesem Berichtsjahr aktualisierten Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte werden konkrete menschenrechtliche Risiken im direkten Austausch mit den betreuenden Compliance-Bereichen ermittelt und risikospezifische Maßnahmenpakete zur Prävention abgeleitet.

Weitere Informationen zu menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten in der Lieferkette sind in den »Sozialen Informationen« im Kapitel [»Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette«](#) beschrieben.

### Trainingsmaßnahmen

Mitarbeitende erhalten für ihren Aufgabenbereich und ihre Rolle bedarfsgerechte Schulungen zu Compliance-Themen.

Beschäftigten (Voll- und Teilzeitkräfte) der Verwaltung der Mercedes-Benz Group AG und konsolidierter Gesellschaften steht beispielsweise ein webbasiertes zielgruppenspezifisches Trainingsprogramm zur Verfügung. Dieses enthält ein verpflichtendes Basistraining, das neben dem Thema Integrität auch Compliance-Themen wie Korruptionsprävention behandelt. Dieses wird allen Mitarbeitenden in der Verwaltung bis hin zu den Mitgliedern des Vorstands zugewiesen. Darüber hinaus gibt es spezifische Module für Führungskräfte sowie Module zu bestimmten Compliance-Themen. Die jeweiligen Module werden den Beschäftigten automatisch zugewiesen, wenn sie neu eingestellt oder befördert werden bzw. in eine spezifische Funktion wechseln. Die Mitarbeitenden

müssen das webbasierte Trainingsprogramm regulär alle drei Jahre absolvieren, für Beschäftigte in der Produktion und in produktionsnahen Bereichen ist es freiwillig.

Der prozentuale Anteil der Mitarbeitenden, denen das Basistraining seit dem letzten Roll-out im Jahr 2023 zugewiesen wurde und die es erfolgreich abgeschlossen haben, liegt bei insgesamt 98,45 % (2024: 98,72 %). Eine Gesamtquote von 100 % kann nicht erreicht werden, weil das Training u. a. fortlaufend an neu hinzukommenden Mitarbeitenden zugewiesen wird und der Trainingszeitraum zum Stichtag am 31. Dezember 2025 nicht für alle Lernenden abgelaufen war.

Mit webbasierten zentralen und lokalen Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sensibilisiert die Mercedes-Benz Group ihre Beschäftigten konzernweit und risikobasiert u. a. zu wettbewerbs- und kartellrechtlichen Themen sowie Korruptionsprävention. Die lokalen Compliance-Ansprechpersonen und Rechtsabteilungen in den Konzerngesellschaften führen zusätzliche Schulungen durch.

Die Mercedes-Benz Group prüft regelmäßig den Schulungsbedarf, der über eine Bedarfsabfrage ermittelt wird, nimmt Anpassungen vor und führt Evaluationen durch.



## Meldung von Rechts- und Regelverstößen

Das Hinweisgebersystem Business & People Protection Office (BPO) ermöglicht es Beschäftigten und externen Hinweisgebenden weltweit, Rechts- und Regelverstöße zu melden. Es nimmt rund um die Uhr Hinweise entgegen, die postalisch oder über einen geschützten Meldekanal übermittelt werden können. Darüber hinaus steht weltweit in über 20 Ländern eine gebührenfreie Hotline zur Verfügung. In Deutschland stehen für Hinweisgebende zusätzliche Anlaufstellen wie eine externe neutrale Mittlerin sowie weitere externe Meldekanäle (beispielsweise die Meldestelle des Bundes beim Bundesamt für Justiz, die Hinweisgeberstelle der BaFin und das Hinweisgebersystem des Bundeskartellamts) bereit. Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung auch anonym erfolgen. Über Hinweise an das Hinweisgebersystem BPO wird die Mercedes-Benz Group auf mögliche Risiken aufmerksam. So kann sie Schaden vom Konzern, seinen Beschäftigten und Dritten abwenden sowie durch Fehlverhalten geschädigte Personen schützen. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie regelt das Verfahren und die entsprechenden Zuständigkeiten. Das Hinweisgebersystem BPO legt so eine transparente und faire Vorgehensweise fest, die sowohl den Schutz der hinweisgebenden Person als auch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für die vom Vorwurf betroffenen Personen berücksichtigt. Ebenso legt die Konzernrichtlinie den Maßstab fest, nach dem die

Mercedes-Benz Group Regelverstöße beurteilt und über Konsequenzen entscheidet.

Das Hinweisgebersystem BPO führt für jeden neuen Hinweis eine risikobasierte Erstbeurteilung unter Berücksichtigung des Vieraugenprinzips durch. Stuft das Hinweisgebersystem BPO einen Hinweis als Regelverstoß mit hohem Risiko für die Mercedes-Benz Group, ihre Beschäftigten oder andere Personen ein, erteilt es der zuständigen Untersuchungseinheit einen spezifischen Untersuchungsauftrag. Das Hinweisgebersystem BPO begleitet die weitere Bearbeitung bis zum Abschluss des Verfahrens. Alle neu angelegten, laufenden und abgeschlossenen Fälle mit hohem Risiko werden quartalsweise an den Vorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG berichtet. Zu Regelverstößen mit hohen Risiken zählen beispielsweise Korruptions- und Geldwäschedelikte, Kartellrechtsverstöße, schwere Verstöße in Zusammenhang mit technischen Spezifikationen und/oder technischer Sicherheit, Verletzungen von Umweltvorschriften sowie personenbezogene Sachverhalte, z. B. sexuelle Belästigung oder Menschenrechtsverletzungen. Bei Straftaten behält sich die Mercedes-Benz Group vor, Strafanzeige zu erstatten. Die Mercedes-Benz Group kooperiert dabei vollumfänglich mit den Behörden.

Hinweise auf alle anderen risikobehafteten Verstöße übergibt das Hinweisgebersystem BPO an den jeweils verantwortlichen Fachbereich. Dieser geht dem Hinweis

nach und klärt eigenverantwortlich auf. Darunter fallen z. B. Richtlinienverstöße, Diebstähle, Untreue oder persönliche Bereicherungen mit voraussichtlichem Schaden unter 100.000 €. Die Anonymität für den Hinweisgeber wird auch hier gewährleistet, sofern lokal rechtlich zulässig.

Das BPO steht im Einklang mit den geltenden EU-Rechtsvorschriften. Sollten Hinweisgebende oder Dritte, die mit der hinweisgebenden Person in Verbindung stehen, aufgrund ihrer Meldung benachteiligt werden oder Repressalien erleiden, können sie sich an das BPO wenden. Eine Benachteiligung oder Einschüchterung wird unter Berücksichtigung geltenden Rechts mit arbeitsrechtlichen Maßnahmen geahndet.

Um die Bekanntheit und das Vertrauen in das Hinweisgebersystem BPO auf einem hohen Niveau zu halten, stellt die Mercedes-Benz Group über verschiedene Kommunikationsmaßnahmen kontinuierlich umfangreiche, in verschiedenen Sprachen verfügbare Informationsmaterialien bereit. Zusätzlich tritt das BPO durch Formate wie Dialogveranstaltungen, Roadshows, Präsentationen und Trainings mit Beschäftigten in Kontakt. Quartalsweise stellt das BPO anonymisierte Fallbeispiele zur Verfügung und informiert die Beschäftigten regelmäßig über die Art und Anzahl gemeldeter Verstöße. Die Mercedes-Benz Group überprüft mittels der globalen Mitarbeitendenbefragung alle zwei Jahre, ob die Maßnahmen effektiv sind. Dafür stellt sie gezielt Fragen zur Bekanntheit und zum Vertrauen in das BPO.

## Politische Einflussnahme und Interessenvertretung

Für die Mercedes-Benz Group stellt die Dekarbonisierung ein wichtiges strategisches Kernelement dar. External Affairs unterstützt und treibt die vielfältigen Anstrengungen der Dekarbonisierungsbestrebungen voran, die von der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte bis zur Dekarbonisierung der Lieferkette reichen und weist aktiv auf notwendige Rahmenbedingungen und Auswirkungen im Rahmen der politischen Interessenvertretung hin.

Inwieweit die Konzepte und Maßnahmen wirksam sind, kontrolliert die Mercedes-Benz Group anhand qualitativer Indikatoren und interner Prozesse.

Der Bereich External Affairs ist die zentrale Koordinierungsstelle der Mercedes-Benz Group für eine verantwortungsvolle politische Interessenvertretung. Die Mercedes-Benz Group sucht zur Wahrnehmung ihrer Interessen und an den Standorten weltweit das Gespräch mit Vertreterinnen und Vertretern von Regierungen, der Politik und Behörden. External Affairs gehört zum Ressort des Vorstandsvorsitzenden der Mercedes-Benz Group AG. Darüber hinaus sind die Aktivitäten und Analysen des Bereichs External Affairs regelmäßiger Bestandteil der Berichte des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG an den Aufsichtsrat. Der Leiter des Bereichs ist ständiges Mitglied des Group Sustainability Committee (GSC) und unterstützt die Arbeit des Gremiums bei politischen Themen.

Außerdem stimmt sich External Affairs eng mit den Vorstandsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG und den Fachbereichen zu Fragen der politischen Interessenvertretung ab. Hierzu organisiert der Bereich für verschiedene Vorstandsressorts und Fachbereiche u. a. die Sitzungen der sogenannten Governmental Affairs Committees. Die Treffen finden mehrmals im Jahr sowie anlassbezogen statt. Themenbezogen erfolgt ein Austausch mit dem Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit.

Die Mitglieder der folgenden Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane, die bei der Mercedes-Benz Group für die Beaufsichtigung der politischen Interessenvertretung zuständig sind, wurden dahingehend überprüft, ob sie in den beiden Jahren vor ihrer Ernennung eine vergleichbare Position in der öffentlichen Verwaltung innehatten: Vorstand und Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG, Group Sustainability Committee, External Affairs. Die Prüfung ergab, dass der Konzern im Bereich External Affairs eine Person beschäftigt, die bis zu zwei Jahre vor Aufnahme ihrer Beschäftigung bei der Mercedes-Benz Group eine berichtsrelevante Position in der öffentlichen Verwaltung bekleidete.

Die relevanten Informationen zur politischen Interessenvertretung der Mercedes-Benz Group sind im EU-Transparenzregister (Registrierungsnummer: 2349218828-41), im Deutschen Lobbyregister (Registrierungsnummer: R002034) sowie im Transparenzregister des Landtags von Baden-Württemberg eingetragen.

Der verantwortungsvolle Umgang mit Zuwendungen an politische Empfänger ist bei der Mercedes-Benz Group in internen Richtlinien geregelt. Diese schreiben vor, dass jegliche Zuwendungen an politische Empfänger ab 50.000 € der Genehmigung durch den Vorstand bedürfen. Unabhängig von ihrer Höhe erfordern Zuwendungen an politische Empfänger eine Genehmigung des Bereichs External Affairs. Die Mercedes-Benz Group spendete im Jahr 2025 weder in monetärer noch in nicht monetärer Form an politische Parteien. Die Spenden und Sponsorings, durch die eine politische Einflussnahme möglich ist, sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Sachspenden wurden monetarisiert, sie sind in den ausgewiesenen Beträgen enthalten.

| Spenden und Sponsorings mit möglicher politischer Einflussnahme |                  |           |
|-----------------------------------------------------------------|------------------|-----------|
|                                                                 | 2025             | 2024      |
| in €                                                            |                  |           |
| <b>Spenden</b>                                                  | <b>3.026.624</b> | 2.895.188 |
| Europa <sup>1</sup>                                             | <b>3.020.709</b> | 2.892.852 |
| Nordamerika                                                     | <b>5.381</b>     | -         |
| Asien                                                           | <b>534</b>       | 2.336     |
| Übrige Märkte                                                   | -                | -         |
| <b>Sponsoring</b>                                               | <b>855.685</b>   | 1.283.097 |
| Europa                                                          | <b>153.160</b>   | 374.881   |
| Nordamerika                                                     | <b>42.031</b>    | 192.771   |
| Asien <sup>1</sup>                                              | <b>645.794</b>   | 672.742   |
| Übrige Märkte                                                   | <b>14.700</b>    | 42.703    |

<sup>1</sup> Aufgrund einer Neueinschätzung von Zuwendungen als mögliche politische Einflussnahme wurden die Beträge für das Jahr 2024 angepasst. Der Spendenbetrag Europa erhöhte sich um 1.620.000 €; Der Sponsoringbetrag Asien um 582.624 €.

Die Mercedes-Benz Group verfolgt eine transparente politische Interessenvertretung und ist ein verlässlicher Ratgeber für politische Entscheidungsträger. Der Konzern trägt durch seine politische Interessenvertretung dazu bei, die Transformation und die Dekarbonisierung durch elektrifizierte Fahrzeuge zu fördern und zu beschleunigen. Dies umfasst zum Beispiel den Einsatz für den Ausbau der Ladeinfrastruktur, die entscheidend für die Kundenakzeptanz elektrifizierter Fahrzeuge ist.

Wird die Geschäftsgrundlage der Mercedes-Benz Group durch externe Faktoren beeinträchtigt, setzt sich die politische Interessenvertretung auch für eine pragmatische Anpassung der Instrumente zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Flottenziele ein. Die Mercedes-Benz Group vertritt die Position, dass unter Anerkennung der Technologieneutralität alle Antriebstechnologien wie Plug-in Hybride, Range-Extender oder hocheffiziente Verbrenner, die zu einer CO<sub>2</sub>-Reduktion beitragen, genutzt werden sollten. Eventuell entstehende Mehremissionen bei der Neuwagenflotte können über eine schnellere Dekarbonisierung der Kraftstoffe und Bestandsflottenenerneuerung als auch durch Dekarbonisierungsmaßnahmen in der Lieferkette kompensiert werden, so dass die langfristigen CO<sub>2</sub>-Ziele im Verkehr erreicht werden. In diesem Zusammenhang setzt sich die politische Interessenvertretung auch für die steuerliche Begünstigung von batterieelektrischen Fahrzeugen und Plug-in Hybriden ein, um den Hochlauf der Elektromobilität zu unterstützen.

## Index der Angabepflichten

Der folgende Index zeigt, an welcher Stelle im Nachhaltigkeitsbericht die Angabepflichten nach ESRS zu finden sind. Verweise in den allgemeinen Teil des Lageberichts oder in den Vergütungsbericht sind an der Kennzeichnung mit schwarzer Farbe im Index ersichtlich. Diese durch Verweis erfüllten Informationen sind integraler Bestandteil des Nachhaltigkeitsberichts.

| Angabepflicht                            |                                                                                                                                    | Verortung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ESRS 2 – Allgemeine Informationen</b> |                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| BP-1                                     | Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung                                                      | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| BP-2                                     | Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen                                                                                    | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitsberichterstattung</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| GOV-1                                    | Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane                                                                          | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Governance &gt; Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane</a><br><a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Governance &gt; Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat</a><br><a href="#">Risiko- und Chancenbericht &gt; Risiko- und Chancenmanagementsystem sowie internes Kontrollsystem</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| GOV-2                                    | Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Governance &gt; Aufgaben und Zuständigkeiten von Vorstand und Aufsichtsrat in Bezug auf Nachhaltigkeit</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| GOV-3                                    | Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme                                                                | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Governance &gt; Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme</a><br><a href="#">Vergütungsbericht &gt; Vergütungsbestandteile des Vorstands im Geschäftsjahr 2025</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| GOV-4                                    | Erklärung zur Sorgfaltspflicht                                                                                                     | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Erklärung zur Sorgfaltspflicht</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| GOV-5                                    | Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung                                                       | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Governance &gt; Interne Kontrollen und Risiken der Nachhaltigkeitsberichterstattung</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| SBM-1                                    | Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette                                                                                 | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Strategie &gt; Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette</a><br><a href="#">Grundlagen des Konzerns &gt; Geschäftsmodell &gt; Überblick über den Konzern</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| SBM-2                                    | Interessen und Standpunkte der Interessenträger                                                                                    | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Strategie &gt; Interessen und Standpunkte der Stakeholder</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| SBM-3                                    | Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell                              | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Strategie &gt; Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen</a><br><a href="#">Umweltinformationen &gt; Klimawandel &gt; Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell</a><br><a href="#">Umweltinformationen &gt; Umweltverschmutzung &gt; Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell</a><br><a href="#">Umweltinformationen &gt; Wasser- und Meeresressourcen &gt; Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell</a><br><a href="#">Umweltinformationen &gt; Biologische Vielfalt und Ökosysteme &gt; Interaktion wesentlicher Themen mit Strategie und Geschäftsmodell</a><br><a href="#">Umweltinformationen &gt; Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft &gt; Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Eigene Beschäftigte &gt; Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette &gt; Interaktion wesentlicher Themen mit Strategie und Geschäftsmodell</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Betroffene Gemeinschaften &gt; Interaktion wesentlicher Themen mit Strategie und Geschäftsmodell</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Verbraucher und Endnutzer &gt; Interaktion wesentlicher Themen mit Strategie und Geschäftsmodell</a><br><a href="#">Governance-Informationen &gt; Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell</a> |



| Angabepflicht                                             |                                                                                                                                                    | Verortung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| IRO-1                                                     | Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen                                        | <a href="#">Allgemeine Informationen</a> > <a href="#">Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| IRO-2                                                     | In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten                                                    | <a href="#">Anhang (IRO-2 Index)</a> > <a href="#">Index der Angabepflichten</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Umweltinformationen, ESRS E1 – Klimawandel</b>         |                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| ESRS 2, GOV-3                                             | Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme                                                                                | Vergütungsbericht > Vergütungsbestandteile des Vorstands im Geschäftsjahr 2025                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| E1-1                                                      | Übergangsplan für den Klimaschutz                                                                                                                  | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Übergangsplan für den Klimaschutz</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| ESRS 2, SBM-3                                             | Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell                                              | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodell</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| ESRS 2, IRO-1                                             | Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen                          | <a href="#">Allgemeine Informationen</a> > <a href="#">Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse</a> > <a href="#">Besonderheiten der Ermittlung wesentlicher klimabezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| E1-2                                                      | Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel                                                                  | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette</a> > <a href="#">Konzepte</a><br><a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten</a> > <a href="#">Konzepte</a><br><a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Klimaschutz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette</a> > <a href="#">Konzepte</a>    |
| E1-3                                                      | Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakzepten                                                                                          | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Klimaschutz in der vorgelagerten Wertschöpfungskette</a> > <a href="#">Maßnahmen</a><br><a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Klimaschutz in den eigenen Geschäftstätigkeiten</a> > <a href="#">Maßnahmen</a><br><a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Klimaschutz in der nachgelagerten Wertschöpfungskette</a> > <a href="#">Maßnahmen</a> |
| E1-4                                                      | Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel                                                                     | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Ambition</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| E1-5                                                      | Energieverbrauch und Energiemix                                                                                                                    | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Kennzahlen – Energieverbrauch</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| E1-6                                                      | Treibhausgasbruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie Treibhausgasgesamtemissionen                                                    | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Kennzahlen – Treibhausgasbruttoemissionen</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| E1-7                                                      | Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO <sub>2</sub> -Zertifikate                         | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Kennzahlen</a> > <a href="#">CO<sub>2</sub>-Kompensation und -Entnahme</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| E1-8                                                      | Interne CO <sub>2</sub> -Bepreisung                                                                                                                | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Kennzahlen</a> > <a href="#">Interne CO<sub>2</sub>-Bepreisung</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Umweltinformationen, ESRS E2 – Umweltverschmutzung</b> |                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| ESRS 2, IRO-1                                             | Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung | <a href="#">Allgemeine Informationen</a> > <a href="#">Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| E2-1                                                      | Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung                                                                                                   | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Umweltverschmutzung</a> > <a href="#">Konzepte</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| E2-2                                                      | Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung                                                                                       | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Umweltverschmutzung</a> > <a href="#">Maßnahmen</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| E2-4                                                      | Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung                                                                                                              | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Umweltverschmutzung</a> > <a href="#">Kennzahlen – Luftemissionen</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |



| Angabepflicht                                                                   |                                                                                                                                                                          | Verortung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Umweltinformationen, ESRS E3 – Wasser- und Meeresressourcen</b>              |                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| ESRS 2, IRO-1                                                                   | Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen              | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| E3-1                                                                            | Konzepte im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen                                                                                                                | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Wasser- und Meeresressourcen &gt; Konzepte</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| E3-2                                                                            | Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen                                                                                                    | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Wasser- und Meeresressourcen &gt; Maßnahmen</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| E3-3                                                                            | Ziele im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen                                                                                                                   | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Wasser- und Meeresressourcen &gt; Ziele</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| E3-4                                                                            | Wasserverbrauch                                                                                                                                                          | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Wasser- und Meeresressourcen &gt; Kennzahlen – Wasserverbrauch und -bezug</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Umweltinformationen, ESRS E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme</b>       |                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| ESRS 2.17                                                                       | Anwendung der Erleichterungen »Quick Fix« im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen                                                                      | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Strategie &gt; Wesentliche Themen, Auswirkungen Risiken und Chancen</a><br><a href="#">Umweltinformationen &gt; Biologische Vielfalt und Ökosysteme &gt; Interaktion wesentlicher Themen mit Strategie und Geschäftsmodell</a><br><a href="#">Umweltinformationen &gt; Biologische Vielfalt und Ökosysteme &gt; Konzepte</a><br><a href="#">Umweltinformationen &gt; Biologische Vielfalt und Ökosysteme &gt; Maßnahmen</a> |
| <b>Umweltinformationen, ESRS E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft</b> |                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| ESRS 2, IRO-1                                                                   | Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| E5-1                                                                            | Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft                                                                                                   | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft &gt; Konzepte</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| E5-2                                                                            | Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft                                                                                       | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft &gt; Maßnahmen</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| E5-3                                                                            | Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft                                                                                                      | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft &gt; Ziele</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| E5-4                                                                            | Ressourcenzuflüsse                                                                                                                                                       | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft &gt; Kennzahlen &gt; Ressourcenzuflüsse</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| E5-5                                                                            | Ressourcenabflüsse                                                                                                                                                       | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft &gt; Kennzahlen &gt; Abfallmengen</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

| Angabepflicht                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Verortung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Soziale Informationen, ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| ESRS 2, SBM-2                                                          | Interessen und Standpunkte der Stakeholder                                                                                                                                                                                                                                                | <a href="#">Allgemeine Informationen</a> > <a href="#">Strategie</a> > <a href="#">Interessen und Standpunkte der Stakeholder</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ESRS 2, SBM-3                                                          | Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell                                                                                                                                                                                     | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Interaktion wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen mit Strategie und Geschäftsmodelle</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| S1-1                                                                   | Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens                                                                                                                                                                                                                          | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Übergreifende Konzepte</a><br><a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Verantwortungsvolle Transformation</a> > <a href="#">Konzepte</a><br><a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Aus- und Weiterbildung</a> > <a href="#">Konzepte</a><br><a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Vergütung und Leistungen</a> > <a href="#">Konzepte</a><br><a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Flexible Arbeitsmodelle</a> > <a href="#">Konzepte</a><br><a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Gesundheit und Arbeitsschutz</a> > <a href="#">Konzepte</a><br><a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Gleichbehandlung und Chancengleichheit</a> > <a href="#">Konzepte</a> |
| S1-2                                                                   | Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen                                                                                                                                                                    | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Arbeitnehmervertretung und sozialer Dialog</a> > <a href="#">Konzepte</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| S1-3                                                                   | Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können                                                                                                                                                          | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Beschäftigte Bedenken äußern können</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| S1-4                                                                   | Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Verantwortungsvolle Transformation</a> > <a href="#">Maßnahmen</a><br><a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Aus- und Weiterbildung</a> > <a href="#">Maßnahmen</a><br><a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Vergütung und Leistungen</a> > <a href="#">Maßnahmen</a><br><a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Flexible Arbeitsmodelle</a> > <a href="#">Maßnahmen</a><br><a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Gesundheit und Arbeitsschutz</a> > <a href="#">Maßnahmen</a><br><a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Gleichbehandlung und Chancengleichheit</a> > <a href="#">Maßnahmen</a>                                                                                                                   |
| S1-5                                                                   | Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen                                                                                                                   | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Aus- und Weiterbildung</a> > <a href="#">Ziele</a><br><a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Gesundheit und Arbeitsschutz</a> > <a href="#">Ziele</a><br><a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Gleichbehandlung und Chancengleichheit</a> > <a href="#">Ziele</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| S1-6                                                                   | Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens                                                                                                                                                                                                                                                | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Merkmale der Beschäftigten der Mercedes-Benz Group</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| S1-8                                                                   | Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog                                                                                                                                                                                                                                           | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Arbeitnehmervertretung und sozialer Dialog</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| S1-9                                                                   | Diversitätskennzahlen                                                                                                                                                                                                                                                                     | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Gleichbehandlung und Chancengleichheit</a> > <a href="#">Kennzahlen</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| S1-10                                                                  | Angemessene Entlohnung                                                                                                                                                                                                                                                                    | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Vergütung und Leistungen</a> > <a href="#">Kennzahlen</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| S1-14                                                                  | Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit                                                                                                                                                                                                                                           | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Gesundheit und Arbeitsschutz</a> > <a href="#">Kennzahlen</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| S1-16                                                                  | Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)                                                                                                                                                                                                                          | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Vergütung und Leistungen</a> > <a href="#">Kennzahlen</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| S1-17                                                                  | Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten                                                                                                                                                                                                 | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Beschäftigte Bedenken äußern können</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

| Angabepflicht                                                                    |                                                                                                            | Verortung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Soziale Informationen, ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette</b> |                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| ESRS 2.17                                                                        | Anwendung der Erleichterungen »Quick Fix« im Zusammenhang mit Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette     | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Strategie &gt; Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette &gt; Interaktion wesentlicher Themen mit Strategie und Geschäftsmodell</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette &gt; Konzepte</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette &gt; Maßnahmen</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette &gt; Ziele</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Soziale Informationen, ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften</b>                |                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| ESRS 2.17                                                                        | Anwendung der Erleichterungen »Quick Fix« im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften                   | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Strategie &gt; Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Betroffene Gemeinschaften &gt; Interaktion wesentlicher Themen mit Strategie und Geschäftsmodell</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Betroffene Gemeinschaften &gt; Gesellschaftliches Engagement &gt; Konzepte</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Betroffene Gemeinschaften &gt; Rechte betroffener Gemeinschaften und indigener Völker &gt; Konzepte</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Betroffene Gemeinschaften &gt; Gesellschaftliches Engagement &gt; Maßnahmen</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Betroffene Gemeinschaften &gt; Rechte betroffener Gemeinschaften und indigener Völker &gt; Maßnahmen</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Betroffene Gemeinschaften &gt; Rechte betroffener Gemeinschaften und indigener Völker &gt; Ziele</a> |
| <b>Soziale Informationen, ESRS S4 – Verbraucher und Endnutzer</b>                |                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| ESRS 2.17                                                                        | Anwendung der Erleichterungen »Quick Fix« im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern                  | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Strategie &gt; Wesentliche Themen, Auswirkungen, Risiken und Chancen</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Verbraucher und Endnutzer &gt; Interaktion wesentlicher Themen mit Strategie und Geschäftsmodell</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Verbraucher und Endnutzer &gt; Kundinnen und Kunden im Fokus &gt; Konzepte</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Verbraucher und Endnutzer &gt; Verkehrssicherheit &gt; Konzepte</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Verbraucher und Endnutzer &gt; Kundinnen und Kunden im Fokus &gt; Maßnahmen</a><br><a href="#">Soziale Informationen &gt; Verbraucher und Endnutzer &gt; Verkehrssicherheit &gt; Maßnahmen</a><br><a href="#">Risiko- und Chancenbericht &gt; Informationstechnische Risiken und Chancen</a>                                                                                                                          |
| <b>Governance-Informationen, ESRS G1 – Unternehmensführung</b>                   |                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| ESRS 2, GOV-1                                                                    | Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane                                                  | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Governance &gt; Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| ESRS 2, IRO-1                                                                    | Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen | <a href="#">Allgemeine Informationen &gt; Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| G1-1                                                                             | Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung                                                | <a href="#">Governance-Informationen &gt; Unternehmenskultur</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Unternehmens-spezifisch                                                          | Einhaltung von Gesetzen und Vorschriften                                                                   | <a href="#">Governance-Informationen &gt; Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| G1-3                                                                             | Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung                                                  | <a href="#">Governance-Informationen &gt; Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien &gt; Prävention von Korruption und Bestechung</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| G1-4                                                                             | Korruptions- oder Bestechungsfälle                                                                         | <a href="#">Governance-Informationen &gt; Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien &gt; Prävention von Korruption und Bestechung</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| G1-5                                                                             | Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten                                                              | <a href="#">Governance-Informationen &gt; Politische Einflussnahme und Interessenvertretung</a>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |



## Liste der Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben

Die nachstehende Tabelle enthält alle Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben, wie sie in ESRS 2 Anhang B aufgeführt sind, und gibt an, wo die Datenpunkte im Bericht zu finden sind und welche Datenpunkte als »nicht wesentlich« oder »nicht zutreffend« eingestuft wurden oder die »Phase-In«-Option genutzt wurde.

| Angabepflicht | Datenpunkt  | SFDR-Referenz <sup>1</sup>                                                                            | Säule-3-Referenz <sup>2</sup> | Benchmark-Verordnungs-Referenz <sup>3</sup> | EU-Klimagesetz-Referenz <sup>4</sup> | Abschnitt im Bericht                                                                                                                                       |
|---------------|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ESRS 2, GOV-1 | 21 (d)      | Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen                                             | x                             | x                                           |                                      | <a href="#">Allgemeine Informationen</a> > <a href="#">Governance</a> > <a href="#">Diversität in Vorstand und Aufsichtsrat</a>                            |
| ESRS 2, GOV-1 | 21 (e)      | Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind                                          |                               | x                                           |                                      | <a href="#">Allgemeine Informationen</a> > <a href="#">Governance</a> > <a href="#">Unabhängigkeit des Aufsichtsrats</a>                                   |
| GOV-4         | 30          | Erklärung zur Sorgfaltspflicht                                                                        | x                             |                                             |                                      | <a href="#">Allgemeine Informationen</a> > <a href="#">Erklärung zur Sorgfaltspflicht</a>                                                                  |
| SBM-1         | 40 (d) i.   | Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen                                  | x                             | x                                           | x                                    | Nicht zutreffend                                                                                                                                           |
| SBM-1         | 40 (d) ii.  | Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien                        | x                             |                                             | x                                    | Nicht zutreffend                                                                                                                                           |
| SBM-1         | 40 (d) iii. | Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen                                    | x                             |                                             | x                                    | Nicht zutreffend                                                                                                                                           |
| SBM-1         | 40 (d) iv.  | Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak                 |                               |                                             | x                                    | Nicht zutreffend                                                                                                                                           |
| E1-1          | 14          | Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050                                        |                               |                                             | x                                    | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Übergangsplan für den Klimaschutz</a>                                      |
| E1-1          | 16 (g)      | Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind                           |                               | x                                           | x                                    | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Übergangsplan für den Klimaschutz</a>                                      |
| E1-4          | 34          | Treibhausgasemissionsreduktionsziele                                                                  | x                             | x                                           | x                                    | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Ambition</a>                                                               |
| E1-5          | 38          | Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren) | x                             |                                             |                                      | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Kennzahlen</a> > <a href="#">Energieverbrauch</a>                          |
| E1-5          | 37          | Energieverbrauch und Energiemix                                                                       | x                             |                                             |                                      | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Kennzahlen</a> > <a href="#">Energieverbrauch</a>                          |
| E1-5          | 40–43       | Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren                         | x                             |                                             |                                      | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Kennzahlen</a> > <a href="#">Energieverbrauch</a>                          |
| E1-6          | 44          | Treibhausgasbruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie Treibhausgasgesamtemissionen       | x                             | x                                           | x                                    | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Kennzahlen</a> > <a href="#">Treibhausgasbruttoemissionen</a>              |
| E1-6          | 53–55       | Intensität der Treibhausgasbruttoemissionen                                                           | x                             | x                                           | x                                    | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Kennzahlen</a> > <a href="#">Treibhausgasbruttoemissionen</a>              |
| E1-7          | 56          | Entnahme von Treibhausgasen und CO <sub>2</sub> -Zertifikate                                          |                               |                                             | x                                    | <a href="#">Umweltinformationen</a> > <a href="#">Klimawandel</a> > <a href="#">Kennzahlen</a> > <a href="#">CO<sub>2</sub>-Kompensation und -Entnahme</a> |

Fußnoten sind am Ende der Tabelle dargestellt.



| Angabepflicht   | Datenpunkt        | SFDR-Referenz <sup>1</sup> | Säule-3-Referenz <sup>2</sup> | Benchmark-Verordnungs-Referenz <sup>3</sup> | EU-Klimagesetz-Referenz <sup>4</sup> | Abschnitt im Bericht                                                                                                 |
|-----------------|-------------------|----------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| E1-9            | 66 (a);<br>66 (c) |                            | x                             |                                             |                                      | Phase-in                                                                                                             |
| E1-9            | 67 (c)            |                            | x                             |                                             |                                      | Phase-in                                                                                                             |
| E1-9            | 69                |                            |                               | x                                           |                                      | Phase-in                                                                                                             |
| E2-4            | 28                | x                          |                               |                                             |                                      | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Umweltverschmutzung &gt; Kennzahlen &gt; Luftemissionen</a>                     |
| E3-1            | 9                 | x                          |                               |                                             |                                      | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Wasser- und Meeresressourcen &gt; Konzepte</a>                                  |
| E3-1            | 13                | x                          |                               |                                             |                                      | Nicht zutreffend                                                                                                     |
| E3-1            | 14                | x                          |                               |                                             |                                      | Nicht wesentlich                                                                                                     |
| E3-4            | 28 (c)            | x                          |                               |                                             |                                      | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Wasser- und Meeresressourcen &gt; Kennzahlen - Wasserverbrauch und -bezug</a>   |
| E3-4            | 29                | x                          |                               |                                             |                                      | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Wasser- und Meeresressourcen &gt; Kennzahlen - Wasserverbrauch und -bezug</a>   |
| ESRS 2 SBM-3 E4 | 16 (a) i.         | x                          |                               |                                             |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                               |
| ESRS 2 SBM-3 E4 | 16 (b)            | x                          |                               |                                             |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                               |
| ESRS 2 SBM-3 E4 | 16 (c)            | x                          |                               |                                             |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                               |
| E4-2            | 24 (b)            | x                          |                               |                                             |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                               |
| E4-2            | 24 (c)            | x                          |                               |                                             |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                               |
| E4-2            | 24 (d)            | x                          |                               |                                             |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                               |
| E5-5            | 37 (d)            | x                          |                               |                                             |                                      | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft &gt; Kennzahlen &gt; Abfallmengen</a> |
| E5-5            | 39                | x                          |                               |                                             |                                      | <a href="#">Umweltinformationen &gt; Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft &gt; Kennzahlen &gt; Abfallmengen</a> |

Fußnoten sind am Ende der Tabelle dargestellt.

| Angabepflicht   | Datenpunkt     | SFDR-Referenz <sup>1</sup>                                                                                                                                    | Säule-3-Referenz <sup>2</sup> | Benchmark-Verordnungs-Referenz <sup>3</sup> | EU-Klimagesetz-Referenz <sup>4</sup> | Abschnitt im Bericht                                                                                                                                                                          |
|-----------------|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ESRS 2 SBM3 S1  | 14 (f)         | Risiko von Zwangsarbeit                                                                                                                                       | x                             |                                             |                                      | Nicht wesentlich                                                                                                                                                                              |
| ESRS 2 SBM3 S1  | 14 (g)         | Risiko von Kinderarbeit                                                                                                                                       | x                             |                                             |                                      | Nicht wesentlich                                                                                                                                                                              |
| S1-1            | 20             | Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik                                                                                                          | x                             |                                             |                                      | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Übergeordnete Konzepte</a> > <a href="#">Soziale Verantwortung und Menschenrechte</a>               |
| S1-1            | 21             | Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden |                               | x                                           |                                      | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Übergeordnete Konzepte</a> > <a href="#">Soziale Verantwortung und Menschenrechte</a>               |
| S1-1            | 22             | Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels                                                                                                    | x                             |                                             |                                      | Nicht wesentlich                                                                                                                                                                              |
| S1-1            | 23             | Konzept oder Managementsystem zur Verhütung von Arbeitsunfällen                                                                                               | x                             |                                             |                                      | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Gesundheit und Arbeitsschutz</a> > <a href="#">Konzepte</a>    |
| S1-3            | 32 (c)         | Bearbeitung von Beschwerden                                                                                                                                   | x                             |                                             |                                      | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Beschäftigte Bedenken äußern können</a> |
| S1-14           | 88 (b), 88 (c) | Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle                                                                                                     | x                             | x                                           |                                      | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Gesundheit und Arbeitsschutz</a> > <a href="#">Kennzahlen</a>  |
| S1-14           | 88 (e)         | Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage                                                                     | x                             |                                             |                                      | Phase-In                                                                                                                                                                                      |
| S1-16           | 97 (a)         | Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle                                                                                                        | x                             | x                                           |                                      | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Vergütung und Leistungen</a> > <a href="#">Kennzahlen</a>      |
| S1-16           | 97 (b)         | Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane                                                                                                        | x                             |                                             |                                      | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Arbeitsbedingungen</a> > <a href="#">Vergütung und Leistungen</a> > <a href="#">Kennzahlen</a>      |
| S1-17           | 103 (a)        | Fälle von Diskriminierung                                                                                                                                     | x                             |                                             |                                      | <a href="#">Soziale Informationen</a> > <a href="#">Eigene Beschäftigte</a> > <a href="#">Behebung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die eigene Beschäftigte Bedenken äußern können</a> |
| S1-17           | 104 (a)        | Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien                                           | x                             | x                                           |                                      | Nicht zutreffend                                                                                                                                                                              |
| ESRS 2 SBM-3 S2 | 11 (b)         | Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette                                                                              | x                             |                                             |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                                                                                                        |
| S2-1            | 17             | Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik                                                                                                          | x                             |                                             |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                                                                                                        |
| S2-1            | 18             | Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette                                                                                        | x                             |                                             |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                                                                                                        |
| S2-1            | 19             | Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden |                               | x                                           |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                                                                                                        |

Fußnoten sind am Ende der Tabelle dargestellt.



| Angabepflicht | Datenpunkt | SFDR-Referenz <sup>1</sup>                                                                                                                   | Säule-3-Referenz <sup>2</sup> | Benchmark-Verordnungs-Referenz <sup>3</sup> | EU-Klimagesetz-Referenz <sup>4</sup> | Abschnitt im Bericht                                                                                                                |
|---------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| S2-4          | 36         | Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette                          | x                             |                                             |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                                              |
| S3-1          | 16         | Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte                                                                                                | x                             |                                             |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                                              |
| S3-1          | 17         | Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien | x                             | x                                           |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                                              |
| S3-4          | 36         | Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten                                                                                    | x                             |                                             |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                                              |
| S4-1          | 16         | Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern                                                                                     | x                             |                                             |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                                              |
| S4-1          | 17         | Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien                          | x                             | x                                           |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                                              |
| S4-4          | 35         | Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten                                                                                    | x                             |                                             |                                      | Phase-in (»Quick Fix«)                                                                                                              |
| G1-1          | 10 (b)     | Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption                                                                                        | x                             |                                             |                                      | <a href="#">Governance-Informationen &gt; Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien &gt; Prävention von Korruption und Bestechung</a> |
| G1-1          | 10 (d)     | Schutz von Hinweisgebern (Whistleblower)                                                                                                     | x                             |                                             |                                      | Nicht zutreffend                                                                                                                    |
| G1-4          | 24 (a)     | Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften                                                                      | x                             | x                                           |                                      | <a href="#">Governance-Informationen &gt; Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien &gt; Prävention von Korruption und Bestechung</a> |
| G1-4          | 24 (b)     | Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung                                                                                       | x                             |                                             |                                      | <a href="#">Governance-Informationen &gt; Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien &gt; Prävention von Korruption und Bestechung</a> |

1 Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungspflichten im Finanzdienstleistungssektor (ABl. L 317 vom 9.12.2019, S. 1).

2 Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über Aufsichtsanforderungen an Kreditinstitute und Wertpapierfirmen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 648/2012 (Eigenmittelverordnung) (ABl. L 176 vom 27.6.2013, S. 1).

3 Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über Indizes, die bei Finanzinstrumenten und Finanzkontrakten als Referenzwert oder zur Messung der Wertentwicklung eines Investmentfonds verwendet werden, und zur Änderung der Richtlinien 2008/48/EG und 2014/17/EU sowie der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 (ABl. L 171 vom 29.6.2016, S. 1).

4 Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 (»Europäisches Klimagesetz«) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).





## Zusammengefasste Nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group und der Mercedes-Benz Group AG

Die Nutzung der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) als Rahmenwerk gem. §§ 315c Abs. 3 i. V. m. 289d HGB für die Nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group erfolgt aufgrund der Bedeutung der ESRS als durch die Europäische Kommission angenommene Berichtsstandards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Folgende Inhalte der **Nichtfinanziellen Erklärung der Mercedes-Benz Group** nach den Vorschriften der §§ 315b, 315c HGB i. V. m. §§ 289b bis 289e HGB sind in den jeweils genannten Kapiteln beschrieben:

- die Wesentlichkeitsanalyse im Kapitel »[Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse](#)«; dabei deckt die Wesentlichkeitsanalyse gemäß den methodischen Anforderungen der CSRD und ESRS grundsätzlich die Anforderungen für die Nichtfinanzielle Erklärung mit ab.
- das Geschäftsmodell der Mercedes-Benz Group im Kapitel »Allgemeine Informationen« unter »[Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#)«.
- Umweltbelange mit den entsprechenden Managementkonzepten, Zielen, Maßnahmen und Ergebnissen im Kapitel »[Umweltinformationen](#)«.
- Arbeitnehmerbelange mit den entsprechenden Managementkonzepten, Zielen, Maßnahmen und Ergebnissen im Kapitel »[Eigene Beschäftigte](#)« sowie in Bezug auf Arbeitnehmer in der Lieferkette im Kapitel »[Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette](#)«.
- Sozialbelange mit den entsprechenden Managementkonzepten, Zielen, Maßnahmen und Ergebnissen in den Kapiteln »[Betroffene Gemeinschaften](#)«, »[Verbraucher und Endnutzer](#)« sowie »[Verkehrssicherheit](#)«.
- Korruption und Bestechung mit den entsprechenden Managementkonzepten, Maßnahmen und Ergebnissen im Kapitel »[Governance-Informationen](#)«.
- Informationen zur Achtung der Menschenrechte mit den entsprechenden Zielen, Strategien, Konzepten, Maßnahmen und Ergebnissen im Kapitel »[Soziale Informationen](#)«.
- Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« unter »[Bedeutsamste Leistungsindikatoren](#)«.

Bezüglich der Inhalte der **Nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG** nach §§ 289b bis 289e HGB verweisen wir auf die oben aufgeführten Inhalte des Konzerns. Die Mercedes-Benz Group AG ist Mutterunternehmen des Mercedes-Benz Konzerns. Die Konzepte, Maßnahmen und Ziele auf Konzernebene werden grundsätzlich auch auf Ebene des Mutterunternehmens verfolgt.

Für die Nichtfinanzielle Erklärung der Muttergesellschaft wurde kein Rahmenwerk verwendet, da für die Inhalte auf die Nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group verwiesen wird, die unter Anwendung der ESRS als Rahmenwerk aufgestellt wurde.



## Der neue Mercedes-Maybach SL Monogram Series

Mercedes-Maybach SL 680 Monogram Series | Energieverbrauch (kombiniert): 13,6 l/100km, CO<sub>2</sub>-Emissionen gesamt (kombiniert): 309,0 g/km, CO<sub>2</sub>-Klasse (kombiniert): G



## ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

### **226 Erklärung zur Unternehmensführung**

226 Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

227 Vergütungsbericht, Vergütungssystem

227 Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmensführung

230 Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands

231 Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

236 Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

238 Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

244 Aktionäre und Hauptversammlung



# Erklärung zur Unternehmensführung

In der Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f, 315d HGB erläutern Vorstand und Aufsichtsrat die Corporate Governance des Unternehmens im Berichtsjahr 2025. Die Ausführungen gelten für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern, soweit nachfolgend nicht anders dargestellt. Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Erklärung zur Unternehmensführung durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die gesetzlich geforderten Angaben gemacht wurden.

Die aktuelle Erklärung zur Unternehmensführung sowie die aktuelle Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex sind neben den nicht mehr aktuellen Erklärungen der vergangenen fünf Jahre auf der Internetseite der Gesellschaft unter [group.mercedes-benz.com/euf](https://group.mercedes-benz.com/euf) verfügbar.

## Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Mercedes-Benz Group AG hat seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2024 den vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 (»Kodex«) mit Ausnahme der Empfehlungen C.4 und C.5 (Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten) entsprochen und wird diesen Empfehlungen mit den genannten Ausnahmen auch künftig 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 Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften und vergleichbaren Funktionen noch angemessen erscheint, ist im Wege der Einzelfallbetrachtung sachgerechter zu bewerten als durch eine starre Obergrenze, zumal die Abgrenzung der in die Betrachtung einzubeziehenden Mandate nicht immer trennscharf möglich ist. Die individuell zu erwartende Arbeitsbelastung durch die wahrgenommenen Mandate kann unterschiedlich sein und steigt nicht zwingend proportional zu deren Zahl.

Stuttgart, im Dezember 2025

Für den Aufsichtsrat

Für den Vorstand

Dr. Martin Brudermüller  
Vorsitzender

Ola Källenius  
Vorsitzender





## Vergütungsbericht, Vergütungssystem

Unter [group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand](https://group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand) ist der Vergütungsbericht für das Jahr 2025 mit dem Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 Aktiengesetz zugänglich. Dort kann auch das für das Jahr 2025 geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands gemäß § 87a Abs. 1 und 2 Satz 1 Aktiengesetz abgerufen werden, das von der Hauptversammlung am 3. Mai 2023 gebilligt wurde. Die von der Hauptversammlung am 7. Mai 2025 beschlossene Anpassung des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands gilt erst mit Wirkung zum 1. Januar 2026. Der ebenfalls von der Hauptversammlung am 7. Mai 2025 rückwirkend zum 1. Januar 2024 gefasste Beschluss gemäß § 113 Abs. 3 Aktiengesetz über die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats steht unter [group.mercedes-benz.com/verguetung-ar](https://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 gemäß § 161 AktG genannten und begründeten Ausnahmen von den Empfehlungen C.4 und C.5.

Den Anregungen des Kodex entsprach und entspricht die Mercedes-Benz Group AG vollumfänglich.

### Grundsätze des unternehmerischen Handelns

Die Mercedes-Benz Group ist überzeugt, dass dauerhaft erfolgreich nur bleibt, wer ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt – das gilt insbesondere in Zeiten des Umbruchs und Wandels. Integrität und Compliance nehmen bei der Mercedes-Benz Group daher einen hohen Stellenwert ein. Um auf diesem Fundament einen langfristigen und nachhaltigen Unternehmenserfolg zu erreichen, ist es ihr Ziel, dass ihre Aktivitäten im Einklang mit den Belangen der Umwelt und der Gesellschaft stehen. Die wichtigsten Grundsätze seines Handelns definiert das Unternehmen in seiner Verhaltensrichtlinie, die allen Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und

des Konzerns Orientierung bietet und sie dabei unterstützt, auch in schwierigen Geschäftssituationen richtige Entscheidungen zu treffen.

### Die Verhaltensrichtlinie

Die Verhaltensrichtlinie ist für alle Führungskräfte und Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und auch der konsolidierten Konzerngesellschaften weltweit gültig. Die Richtlinie legt die zentralen Unternehmensgrundsätze für das Verhalten im Geschäftsalltag, den Umgang miteinander im Unternehmen, mit Geschäftspartnern und Kunden fest. Zu diesen Unternehmensgrundsätzen gehören neben der Achtung von Recht und Gesetz zum Beispiel auch Fairness, Transparenz, gelebte Vielfalt und Verantwortung. Ergänzend zu den Unternehmensgrundsätzen enthält die Verhaltensrichtlinie unter anderem Regelungen zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie zum Umgang mit Interessenkonflikten und untersagt Korruption in jeder Form. Sie ist im Internet unter [group.mercedes-benz.com/compliance/verhaltensrichtlinie](https://group.mercedes-benz.com/compliance/verhaltensrichtlinie) zugänglich.

### Die Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte

Die Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte ergänzt und konkretisiert die Verhaltensrichtlinie zu Menschenrechten und guten Arbeitsbedingungen und ist für alle Führungskräfte und Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG sowie der konsolidierten Konzerngesellschaften weltweit verbindlich. Die Mercedes-Benz Group verpflichtet sich mit der Grundsatzerklärung zudem dazu, weltweit negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte



innerhalb ihres eigenen Geschäftsbereichs sowie gegenüber ihren Partnern und Lieferanten vorzubeugen und diese negativen Auswirkungen zu reduzieren beziehungsweise, soweit möglich, zu beenden. Die Grundsatzzerklärung ist in verschiedenen Sprachen [group.mercedes-benz.com/menschenrechte/grundsatzzerklaerung](https://group.mercedes-benz.com/menschenrechte/grundsatzzerklaerung) öffentlich verfügbar.

### Erwartungen an Geschäftspartner

Die Mercedes-Benz Group formuliert klare Anforderungen auch an ihre Geschäftspartner, denn integres und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Deshalb achtet sie bei der Auswahl der Geschäftspartner darauf, dass sie die Gesetze einhalten, ethische Grundsätze befolgen, diese Vorgaben auch an ihre Lieferanten weitergeben und sich für deren Einhaltung einsetzen. Weitere Informationen zu den Erwartungen der Mercedes-Benz Group an ihre Geschäftspartner sind auch unter [group.mercedes-benz.com/nh/ugb](https://group.mercedes-benz.com/nh/ugb) zu finden.

### Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit

Die Mercedes-Benz Group hat einen Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit eingerichtet. Seine Mitglieder sind unabhängige Expertinnen und Experten aus den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie Menschenrechte und Ethik und begleiten die Mercedes-Benz Group konstruktiv-kritisch in Fragen der Integrität, Nachhaltigkeit und Unternehmensverantwortung. Weitere Angaben zum Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit sind im zusammengefassten Lagebericht im Kapitel

»**Nachhaltigkeitsbericht**« des Geschäftsberichts 2025 zu finden.

### Internes Risikomanagementsystem, internes Kontroll- und Compliance-Management-System im Konzern

Die Mercedes-Benz Group verfügt über interne Kontroll-, Risiko- und Compliance-Management-Systeme, die der Größe und globalen Präsenz des Unternehmens, dem Umfang seiner Geschäftstätigkeit sowie seiner Risikolage gerecht werden und auf das kontinuierliche und systematische Management unternehmerischer Risiken und Chancen ausgerichtet sind. Diese Prozesse und Systeme unterliegen der fortlaufenden Überwachung, um identifizierte Schwächen zu beheben und die Prozesse und Systeme fortlaufend zu verbessern. Dabei werden auch mit Sozial- und Umweltfaktoren verbundene Risiken und Chancen berücksichtigt. Deren Identifikation erfolgt über den regulären Risikomanagementprozess und die Wesentlichkeitsanalyse gemäß den Anforderungen der CSRD und ESRS. Nähere Erläuterungen zur Wesentlichkeitsanalyse stehen im zusammengefassten Lagebericht im Kapitel »**Nachhaltigkeitsbericht**« des Geschäftsberichts 2025 zur Verfügung.

Das Risikomanagementsystem ist Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll erreicht werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann. Die Interne Revision führt zielgerichtete Prüfungen bezüglich der Einhaltung

gesetzlicher Rahmenbedingungen und Unternehmensstandards durch, initiiert bei Bedarf angemessene Maßnahmen und hält diese durch Follow-up-Aktivitäten nach. Weitergehende Informationen zum Risikomanagement sind im zusammengefassten Lagebericht im Kapitel »**Risiko- und Chancenbericht**« enthalten.

Das interne Kontrollsystem beinhaltet neben dem rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem insbesondere auch das Compliance-Management-System sowie eine unabhängige und risikoorientierte Prüfung des Aufbaus und der Prozesse des internen Kontrollsystems durch die Interne Revision im Rahmen verschiedener Prozessprüfungen. Weitergehende Erläuterungen zum internen Kontrollsystem sind im zusammengefassten Lagebericht im Kapitel »**Risiko- und Chancenbericht**« verfügbar.

Ziel des Compliance-Management-Systems (CMS) ist es, auf dem Fundament der Integritätskultur die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen sowie bei seinen Mitarbeitenden zu fördern, Fehlverhalten vorzubeugen und Compliance-Risiken systematisch zu reduzieren. Ausführliche Informationen zum Mercedes-Benz Compliance-Management-System stehen im zusammengefassten Lagebericht im Kapitel »**Nachhaltigkeitsbericht**« des Geschäftsberichts 2025 zur Verfügung.



Mindestens einmal jährlich diskutiert der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des internen Revisionssystems und des Compliance-Management-Systems. Dies schließt jeweils in diesen oder in vergleichbaren Systemen oder Prozessen abgedeckte Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen, auch unter Berücksichtigung der strategischen Fokusfelder der Nachhaltigkeit sowie der ökologischen und sozialen Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit der Mercedes-Benz Group AG und des Konzerns, mit ein. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses der Mercedes-Benz Group AG berichtet dem Aufsichtsrat spätestens in der nächstfolgenden Aufsichtsratssitzung über die Arbeit des Ausschusses. Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG 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 Ver-

fahren im Zusammenhang mit kartellrechtlichen Fragestellungen und Fragen bezüglich Abgasemissionen, mit denen die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen konfrontiert sind.

### Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Mercedes-Benz Group erstellt den Konzernabschluss und die Zwischenfinanzberichte (Halbjahresfinanzbericht sowie Quartalsfinanzberichte) 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. Konzernabschluss und Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG werden von einem Abschlussprüfer geprüft, Zwischenfinanzberichte einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Der Konzernabschluss und die Konzernlageberichte sind binnen 90 Tagen, die Zwischenfinanzberichte binnen 45 Tagen nach Ende des jeweiligen Berichtszeitraums über die Homepage der Gesellschaft öffentlich zugänglich.

Gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses unterbreitet der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG der Hauptversammlung einen Vorschlag für die Bestellung des Abschlussprüfers, des Konzernabschlussprüfers und des Prüfers für die prüferische Durchsicht der Zwischenfinanzberichte.

Vor Abgabe seiner Empfehlung für den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung holt der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats eine Erklärung des vorgesehenen

Prüfers darüber ein, ob und gegebenenfalls welche geschäftlichen, finanziellen oder persönlichen Beziehungen zwischen dem Prüfer, seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits sowie dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die die Besorgnis der Befangenheit begründen könnten.

Der Abschlussprüfer unterrichtet den Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG unverzüglich über alle für dessen Aufgaben wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse, die bei der Durchführung der Abschlussprüfung zur Kenntnis des Abschlussprüfers gelangen. Der Abschlussprüfer informiert den Aufsichtsrat und vermerkt im Prüfungsbericht, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat abgegebenen Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex ergeben.

Nach Durchführung eines Auswahl- und Vorschlagverfahrens gemäß EU-Abschlussprüferverordnung zur Einhaltung der Rotationspflicht der Prüfungsgesellschaft wurde erstmals für das Geschäftsjahr 2024 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer bestellt. Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer ist seit dem Geschäftsjahr 2024 Thomas Tandetzki.



## 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 2025 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern.

Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands führen die einzelnen Vorstandsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG ihre Ressorts im Rahmen der vom Gesamtvorstand beschlossenen Vorgaben in eigener Verantwortung. Bestimmte, vom Gesamtvorstand definierte Angelegenheiten werden gleichwohl im Gesamtvorstand behandelt und bedürfen seiner Zustimmung.

Darüber hinaus ist jedes Vorstandsmitglied berechtigt, zu ihm wichtig erscheinenden Angelegenheiten eine vorherige Behandlung oder Beschlussfassung im Gesamtvorstand zu verlangen. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende. Ausschüsse des Vorstands bestanden im Berichtszeitraum nicht.

Informationen über Aufgabenbereiche und Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Internetseite der Mercedes-Benz Group AG unter [group.mercedes-benz.com/vorstand](https://group.mercedes-benz.com/vorstand) verfügbar.

Der Vorstand leitet die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, der Arbeitnehmer und der übrigen Stakeholder mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestimmt er die strategische Ausrichtung des Unternehmens, die neben den langfristigen wirtschaftlichen Zielen auch ökologische und soziale Ziele berücksichtigt. Auch die vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossene Unternehmensplanung und das vom Vorstand eingerichtete interne Kontroll- und Risikomanagementsystem umfassen – neben finanziellen Zielen – entsprechende nachhaltigkeitsbezogene Ziele.

Der Vorstand hat für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der internen Richtlinien in der Gesellschaft zu sorgen und wirkt darauf hin, dass sie auch von den Konzernunternehmen beachtet werden (Compliance). Er hat ein umfassendes, an der Risikolage des Unternehmens ausgerichtetes Compliance-Management-System etabliert. Bestandteil des Compliance-Management-Systems ist auch das Hinweisgebersystem BPO (Business & People Protection Office), das weltweit Mitarbeitenden und externen Hinweisgebenden die Möglichkeit eröffnet, Regelverstöße zu melden.

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll zusammen. Regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert der Vorstand den Aufsichtsrat über alle für das Gesamtunternehmen relevanten Fragen der Strategie (einschließlich der Nachhaltigkeitsstrategie), der Planung, der Rentabilität, der Geschäftsentwicklung, der Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance-Fragen. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt.

Für bestimmte, vom Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG definierte Arten von Geschäften bedarf der Vorstand der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats.





Die Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet und unterliegen während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Auch konzernexterne Nebentätigkeiten dürfen sie nur mit Zustimmung des Präsidialausschusses des Aufsichtsrats übernehmen. Die Vorstandsmitglieder dürfen bei ihren Entscheidungen keine persönlichen Interessen verfolgen und Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, nicht für sich nutzen. Jegliches persönliche Interesse an Geschäften des Unternehmens und alle sonstigen Interessenkonflikte haben sie unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden und dem Vorstandsvorsitzenden offenzulegen und alle anderen Vorstandsmitglieder darüber zu informieren.

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG hat sich eine auf der Internetseite der Gesellschaft unter [group.mercedes-benz.com/corpgov/de](https://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 und Chancengleichheit**

Die Mercedes-Benz Group bekennt sich zu Toleranz, Offenheit und Fairness und fördert mit entsprechenden Rahmenbedingungen, Maßnahmen und Prozessen Vielfalt und Chancengleichheit, weil sie die Grundlage eines leistungsfähigen und erfolgreichen Unternehmens bilden.

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. Unabhängig von gesetzlichen Vorgaben setzte sich das Unternehmen das Ziel, bis 2030 leitende Führungspositionen zu mindestens 30 % mit Frauen zu besetzen. Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bei der Mercedes-Benz Group weltweit lag zum 31. Dezember 2025 bei 26,7 % (bezogen auf die aktive Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte). Einzelheiten zu den gemäß den gesetzlichen Vorgaben bestimmten Zielgrößen für den Frauenanteil auf den beiden Managementebenen der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands und deren Erfüllung sind in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

## **Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse**

### **Aufsichtsrat**

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG besteht nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz aus 20 Mitgliedern. Sie werden jeweils zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung und von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Lebensläufe der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder und ihre sonstigen Mandate werden im Internet unter [group.mercedes-benz.com/aufsichtsrat](https://group.mercedes-benz.com/aufsichtsrat) veröffentlicht und jährlich aktualisiert.

Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sind, in dem die Gesellschaft tätig ist, und über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlich sind. Kraft Gesetzes muss sich der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Die Einzelheiten hierzu sind im Kapitel »[Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen](#)« dargestellt.



Darüber hinaus erarbeitete der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG für seine eigene Zusammensetzung ein gesamthafte Anforderungsprofil, das ein Kompetenzprofil und ein Diversitätskonzept für das Gesamtgremium einschließlich einer Altersgrenze beinhaltet. Die Einzelheiten des gesamthaften Anforderungsprofils sind im Kapitel [»Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat«](#) 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.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. Überwachung und Beratung umfassen auch Nachhaltigkeitsfragen. In regelmäßigen Abständen erörtert der Aufsichtsrat die Geschäftsentwicklung, die Lage des Unternehmens, die Planung und die Strategie einschließlich der Nachhaltigkeitsstrategie sowie deren Umsetzung. Der Aufsichtsrat befasst sich ferner mit dem internen Kontroll- und dem Risikomanagementsystem einschließlich deren Nachhaltigkeitsdimension sowie mit der Überwachung der Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und unternehmensinternen Richtlinien (Compliance).

Die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und – zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden hat der

Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG näher festgelegt. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat er sich Zustimmungsrechte vorbehalten.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und gegebenenfalls abzurufen. Erstbestellungen erfolgen längstens für drei Jahre. Darüber hinaus beschloss der Aufsichtsrat für Bestellungen und Wiederbestellungen ab einem Alter von 58 Jahren zu Beginn einer Amtszeit eine flexibel ausgestaltete weitere Verkürzung der Bestelldauer.

Im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands beachtet der Aufsichtsrat die gesetzlichen Vorgaben für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern. Die Einzelheiten hierzu sind im Kapitel [»Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen«](#) dargestellt. Darüber hinaus verabschiedete der Aufsichtsrat für die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthafte Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept. Dessen Einzelheiten sind im Kapitel [»Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat«](#) zusammengefasst.

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG legt auf Vorschlag des Präsidialausschusses das System der Vorstandsvergütung fest, definiert die Zielvorgaben für die variablen Vergütungsbestandteile einschließlich nichtfinanzieller, auch nachhaltigkeitsorientierter Parameter und legt das Vergütungssystem der Hauptversammlung zur Billigung vor. Die individuelle Ver-

gütung der Vorstandsmitglieder setzt der Aufsichtsrat in Übereinstimmung mit einem der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegten Vergütungssystem fest. Er überprüft sowohl das Vergütungssystem als auch die individuellen Gesamtvergütungen regelmäßig auf ihre Angemessenheit. Das von der Hauptversammlung 2023 mit einer Mehrheit von 91 % gebilligte Vergütungssystem des Vorstands, das für den Berichtszeitraum Anwendung fand, steht unter [group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand](https://group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand) zur Verfügung. Dort wird auch der von Vorstand und Aufsichtsrat gemeinsam erstellte Vergütungsbericht 2025 nebst Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 Aktiengesetz bereitgestellt.

Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss, den Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Gesellschaft und des Konzerns sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns. Nach Erörterung mit dem Abschlussprüfer und unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Prüfungsergebnisse des Prüfungsausschusses erklärt der Aufsichtsrat, ob nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung Einwendungen zu erheben sind. Ist dies nicht der Fall, billigt der Aufsichtsrat die Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht; mit der Billigung des Aufsichtsrats ist der Jahresabschluss festgestellt. Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse seiner eigenen Prüfung sowie über Art und Umfang der Überwachung des Vorstands während des zurückliegenden Geschäftsjahres. Der Bericht des



Aufsichtsrats zum Berichtsjahr 2025 steht im Geschäftsbericht und unter [group.mercedes-benz.com/aufsichtsrat](https://group.mercedes-benz.com/aufsichtsrat) zur Verfügung.

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG 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](https://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. Der Vorstand nimmt insoweit nicht an Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse teil, als der Abschlussprüfer als Sachverständiger zugezogen wird, es sei denn, der Aufsichtsrat oder der Ausschuss erachtet seine Teilnahme für erforderlich. Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sollen in der Regel als Präsenzsitzung stattfinden. In begründeten Ausnahmefällen können die Sitzungen als Video- oder Telefonkonferenz oder unter Nutzung anderer vergleichbarer Telekommunikationsmittel durchgeführt werden oder es können einzelne Mitglieder auf diesem Weg an einer Sitzung teilnehmen.

Jedes Aufsichtsratsmitglied hat Interessenkonflikte unverzüglich gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung wird im Bericht des Aufsichtsrats informiert.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam er selbst und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Basierend auf den positiven Erfahrungen 2023 wird im Geschäftsjahr 2026 erneut unter Einbindung eines externen Beraters auf Basis eines umfangreichen Fragebogens und zusätzlich geführter Interviews eine umfassende Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse erfolgen, bei der auch die Perspektive des Vorstands einbezogen werden wird. Zusätzlich führte der Prüfungsausschuss auch im Jahr 2025 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung des Prüfungsausschusses am 10. Februar 2026 vorgestellt und diskutiert.

Zum 31. Dezember 2025 bestehen neben dem kraft Gesetzes einzurichtenden Vermittlungsausschuss vier weitere Ausschüsse des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG, die im Namen und in Vertretung des Gesamtaufichtsrats die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Über die Arbeit der Ausschüsse berichten die jeweiligen Aus-

schussvorsitzenden dem Aufsichtsratsplenum spätestens in der nächsten Aufsichtsratssitzung, die auf die Ausschusssitzung folgt. Der Aufsichtsrat erließ für alle seine Ausschüsse eigene Geschäftsordnungen. Diese stehen im Internet unter [group.mercedes-benz.com/corpgov/de](https://group.mercedes-benz.com/corpgov/de) zur Verfügung.

### Präsidialausschuss

Der Präsidialausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden sowie zwei weiteren, vom Aufsichtsrat gewählten Mitgliedern. Zum 31. Dezember 2025 gehören dem Präsidialausschuss Dr. Martin Brudermüller (Vorsitzender), Ergun Lümali (stellvertretender Vorsitzender), Ben van Beurden und Barbara Resch an.

Der Präsidialausschuss gibt dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern und berücksichtigt dabei das vom Aufsichtsrat definierte gesamthafte Anforderungsprofil mit dem Diversitätskonzept einschließlich gesetzlicher Mindestquote für den Frauenanteil im Vorstand. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand und für die angemessene individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Der Präsidialausschuss ist für die vertraglichen Angelegenheiten der Vorstandsmitglieder verantwortlich und entscheidet über erforderliche Zustimmungen zur Übernahme weiterer Mandate und konzernexterner Nebentätigkeiten durch Vorstandsmitglieder.



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 2025 sind dies Dr. Martin Brudermüller (Vorsitzender des Nominierungsausschusses), Ben van Beurden und Liz Centoni. Der Nominierungsausschuss ist der einzige Ausschuss des Aufsichtsrats, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite. Dabei berücksichtigt er die gesetzlichen Anforderungen für die Teilhabe von Frauen und strebt die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufichtsrat an.

### Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss besteht aus vier Mitgliedern, die vom Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2025 sind dies die Anteilseignervertreter Olaf Koch (Vorsitzender des Prüfungs-

ausschusses) und Timotheus Höttges sowie die Arbeitnehmervertreter Ergun Lümalı und Sebastian Fay.

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sind in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, bestens vertraut.

Nach dem Aktiengesetz muss mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen. Nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex sollen der Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen und der Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen derselben bestehen. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung sollen danach auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung gehören. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll zumindest auf einem der beiden Gebiete entsprechend sachverständig sein.

Olaf Koch war im Lauf seines beruflichen Werdegangs nach Führungspositionen im Finanz- und Controllingbereich als Finanzvorstand und anschließend über viele Jahre als Vorstandsvorsitzender der Metro AG und darüber hinaus als Vorsitzender des Prüfungsausschusses der Hugo Boss AG tätig. Dem Prüfungsausschuss der Mercedes-Benz Group AG gehört er seit 2021 an, seit 2022 als dessen Vorsitzender. Er verfügt daher

über besondere Kenntnisse und Erfahrungen sowohl in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen als auch in der Abschlussprüfung. Dies schließt fundierte Kenntnisse der Nachhaltigkeitsberichterstattung und ihrer Prüfung ein. So führte Olaf Koch beispielsweise bei der Metro AG ein Nachhaltigkeitszielsystem und die Nachhaltigkeitsberichterstattung ein, die mit langjähriger Führerschaft der Metro AG im Dow Jones Sustainability Index honoriert wurde. Er verfolgt und begleitet die Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung im Allgemeinen und bei der Mercedes-Benz Group AG im Besonderen und bringt seine Expertise aktiv in den Prüfungsausschuss ein.

Aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit in leitenden Positionen im Finanzbereich, zuletzt als Finanzvorstand der Deutschen Telekom AG und seit 2014 als deren Vorstandsvorsitzender, verfügt auch Timotheus Höttges über besondere Kenntnisse und Erfahrungen sowohl in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen als auch in der Abschlussprüfung. Dies schließt auch in seiner Person vertiefte Kenntnisse der Nachhaltigkeitsberichterstattung und ihrer Prüfung ein, die seine hauptamtliche Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der Deutschen Telekom AG mit sich bringt. Auch er verfolgt und begleitet die Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringt seine Expertise aktiv in den Prüfungsausschuss ein, dem er seit 2022 angehört.



Sowohl Olaf Koch, der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, als auch Timotheus Höttges als weiterer Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss sind unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand. Weitergehende Informationen zur Bewertung der Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder sind im Abschnitt [»Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat«](#) in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegung sowie des Rechnungslegungsprozesses einschließlich des Prozesses der Nachhaltigkeitsberichterstattung und mit der Abschlussprüfung und Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung, hier insbesondere der Auswahl und Unabhängigkeit des Prüfers sowie der Qualität der Prüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des internen Revisionssystems und des Compliance-Management-Systems, jeweils einschließlich der dort adressierten Themen mit Nachhaltigkeitsbezug. Über die Arbeit der Internen Revision und der Compliance-Organisation lässt er sich regelmäßig berichten. Darüber hinaus kann jedes Mitglied des Prüfungsausschusses über den Ausschussvorsitzenden unmittelbar bei den Leitern derjenigen Zentralbereiche, die in der Gesellschaft für die Aufgaben zuständig sind, die den Prüfungsausschuss nach seiner Geschäftsordnung betreffen, Auskünfte einholen. Der Ausschussvor-

sitzende hat die eingeholte Auskunft allen Mitgliedern des Prüfungsausschusses mitzuteilen. Werden solche Auskünfte eingeholt, ist der Vorstand hierüber unverzüglich zu unterrichten.

Die Zwischenfinanzberichte und die Erläuterungen des Abschlussprüfers über deren prüferische Durchsicht erörtert der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer. Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung 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 und des Nachhaltigkeitsprüfers sowie des Prüfers für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten, beurteilt dessen Eignung, Qualifikation sowie Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Prüfungsauftrag. Dabei vereinbart er das Honorar und stimmt mit dem Prüfer die Prüfungsschwerpunkte ab.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses tauscht sich mit dem Abschlussprüfer regelmäßig über den Fortgang der Prüfung aus und berichtet dem Ausschuss darüber. Der Prüfungsausschuss berät regelmäßig auch ohne den Vorstand mit dem Abschlussprüfer.

Der Abschlussprüfer berichtet dem Prüfungsausschuss über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über eventuelle, im Rahmen der Prüfung festgestellte wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems bezogen auf den Rechnungslegungsprozess.

Schließlich trifft der Prüfungsausschuss Vorkehrungen, damit seitens des Abschlussprüfers keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen erbracht werden. Die Erbringung zulässiger Nichtprüfungsleistungen bedarf der vorherigen Billigung des Prüfungsausschusses.

Geschäfte zwischen der Mercedes-Benz Group AG und ihr nahestehenden Personen im Sinne von § 111b Aktiengesetz bedürfen der vorherigen Zustimmung des Prüfungsausschusses, soweit nicht nach Gesetz oder Bestimmung des Aufsichtsrats ein Zustimmungsvorbehalt des Gesamtaufsichtsrats oder eines anderen Ausschusses begründet ist.

Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Hinweisgebersystems BPO (Business & People Protection Office) über Beschwerden und Informationen zu etwaigen Regelverstößen oberster Führungskräfte und zu Verstößen sonstiger Mitarbeitenden gegen einen definierten Katalog von Rechtsvorschriften entgegen. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.



### Ausschuss für Rechtsangelegenheiten

Der Ausschuss für Rechtsangelegenheiten setzt sich aus sechs Mitgliedern zusammen, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Mitglieder des Ausschusses sind zum 31. Dezember 2025 die Anteilseignervertreter Olaf Koch (Vorsitzender), Dame Polly Courtice und Dr. Doris Höpke sowie die Arbeitnehmervertreter Ergun Lümalı, Sebastian Fay und Michael Häberle. Der Ausschuss koordiniert die Wahrnehmung der Rechte und Pflichten des Aufsichtsrats im Hinblick auf die laufenden emissions- und kartellbezogenen Verfahren gegen die Gesellschaft und Konzerngesellschaften. Er bereitet diesbezügliche Beschlussfassungen des Aufsichtsrats vor und spricht entsprechende Beschlussempfehlungen aus. Die besonderen Aufgaben des Ausschusses im Rahmen der im Jahr 2020 erzielten Grundsatzvereinigung mit verschiedenen US-Behörden zur Beendigung zivil- und umweltrechtlicher Verfahren im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge sind erledigt.

### Vermittlungsausschuss

Der Vermittlungsausschuss besteht kraft Gesetzes aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Martin Brudermüller, dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden Ergun Lümalı sowie je einem Mitglied, das jeweils von den Arbeitnehmer- beziehungsweise Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt wird. Zum 31. Dezember 2025 sind dies Ben van Beurden für die Anteilseigner und Barbara Resch für die Arbeitnehmerseite. Der Ausschuss ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz genannte Aufgabe wahrzunehmen. Wie in den Vorjahren hatte der Vermittlungsausschuss auch im Jahr 2025 keinen Anlass, tätig zu werden.

## Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Fassung des Zweiten Führungspositionen-Gesetzes

Die Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen sind auf Gesellschaftsebene zu erfüllen. Nachfolgende Angaben beziehen sich mithin auf den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG, zwei Managementebenen der Mercedes-Benz Group AG unterhalb ihres Vorstands sowie den Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG.

In paritätisch mitbestimmten börsennotierten Unternehmen, deren Vorstand aus mehr als drei Personen besteht, besteht ein gesetzliches Mindestbeteiligungsgebot von einer Frau und einem Mann. Im Berichtszeitraum gehörte dem Vorstand durchgehend mindestens eine Frau an. Zum 31. Dezember 2025 ist dies Britta Seeger.

Mit Beschluss vom 25. November 2020 bestimmte der Vorstand bei einem Frauenanteil von 11,8 % auf der ersten (zwei Frauen von insgesamt 17 Führungskräften) und 22,5 % (16 Frauen von insgesamt 71 Führungskräften) auf der zweiten Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands im Zeitpunkt der Beschlussfassung eine Zielgröße für den Frauenanteil



von mindestens 20 % (entsprechend für die erste und mindestens 25 % für die zweite Ebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands bis zum 31. Dezember 2025. Zum 31. Dezember 2025 besteht die erste Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands aus 10 Führungskräften, davon vier Frauen, entsprechend einem prozentualen Frauenanteil von 40 %. Auf der zweiten Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands sind zum 31. Dezember 2025 15 von insgesamt 46 Führungskräften Frauen, entsprechend 32,6 %.

Die Veränderung der Gesamtzahl der Führungskräfte der jeweiligen Managementebene der Mercedes-Benz Group AG zwischen dem 25. November 2020 und dem 31. Dezember 2025 beruht im Wesentlichen auf der zwischenzeitlichen Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts und damit verbundenen Wechsels zu Daimler Truck sowie auf der Neuausrichtung im Rahmen der strategischen Initiative »Next Level Performance« (NLP).

Mit Beschluss vom 18. November 2025 bestimmte der Vorstand bei einem Frauenanteil von 40 % auf der ersten (vier Frauen von insgesamt zehn Führungskräften) und 34 % (16 Frauen von insgesamt 47 Führungskräften) auf der zweiten Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands im Zeitpunkt der Beschlussfassung eine Zielgröße für den Frauenanteil von mindestens 25 % für die erste und mindestens 30 % für die zweite Ebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands bis zum 31. Dezember 2030.

Auf der Grundlage der Annahme einer geplanten Gesamtzahl von neun Führungskräften der ersten Führungsebene zum 31. Dezember 2030 ergibt sich aus der Zielquote von 25 % eine Zielgröße von drei Frauen. Auf der Grundlage der Annahme einer gleichbleibenden Gesamtzahl von 47 Führungskräften der zweiten Führungsebene zum 31. Dezember 2030 ergibt sich aus der Zielquote von 30 % die Zielgröße von 15 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 Hinblick auf die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung vom 7. Mai 2025 wurde der Gesamterfüllung nicht widersprochen.

Im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG sind auf Anteilseignerseite mit Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Dr. Doris Höpke und Prof. Dr. Helene Svahn zum 31. Dezember 2025 40 % Frauen und 60 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Nadine Boguslawski, Gabriela Neher-Merkel, Barbara Resch, Pia Simon und Monika Tielsch 50 % Frauen und 50 % Männer. Die gesetzliche Frauenquote für den Aufsichtsrat ist damit zum 31. Dezember 2025 erfüllt.

Im Fall der Wahl der in der ordentlichen Hauptversammlung 2026 vom Aufsichtsrat vorgeschlagenen Kandidatinnen und Kandidaten bleibt die Geschlechterquote auf Anteilseignerseite unverändert bei 40 % Frauen und 60 % Männern. Im Hinblick auf diese Wahl wurde der Gesamterfüllung nicht widersprochen.

Außer der Mercedes-Benz Group AG selbst unterliegen weitere Konzerngesellschaften der Mitbestimmung. Sie legen eigene Zielgrößen für den Frauenanteil in den jeweiligen Aufsichtsräten, Geschäftsleitungsorganen und auf den jeweiligen beiden Ebenen unterhalb des Geschäftsleitungsorgans sowie eine Frist für deren Erreichung fest und veröffentlichen diese entsprechend den gesetzlichen Vorgaben.

Die Richtlinie (EU) 2022/2381 zur Gewährleistung einer ausgewogeneren Vertretung von Frauen und Männern unter den Direktoren börsennotierter Gesellschaften und über damit zusammenhängende Maßnahmen sieht für große börsennotierte Unternehmen in der EU ein Ziel von 40 % des unterrepräsentierten Geschlechts unter den nicht geschäftsführenden Direktoren und von 33 % unter allen Direktoren vor. Die Ziele sind bis zum 30. Juni 2026 zu erreichen. Die Frist zur Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht ist am 28. Dezember 2024 ausgelaufen. Die Bundesregierung setzte im November 2024 sowohl die verbindlichen Ziele für Unternehmen als auch die Mittel zu deren Erreichung gemäß Richtlinie aus.

## Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Mercedes-Benz Group AG verfolgt im Hinblick auf die Zusammensetzung ihres Vorstands und ihres Aufsichtsrats neben Kompetenzprofilen Diversitätskonzepte in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Alter und Geschlecht. Diese Profile und Konzepte führte der Aufsichtsrat in den nachstehend beschriebenen gesamthafte Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat zusammen. Die Anforderungsprofile werden jährlich überprüft und dienen auch als Basis für eine langfristige Nachfolgeplanung.

### Vorstand

Ziel des Anforderungsprofils für den Vorstand ist es, eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung eines führungsstarken Vorstands sicherzustellen. Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen und zugleich aufgrund unterschiedlicher persönlicher Prägungen und Kompetenzen seiner Mitglieder die Managementphilosophie des Unternehmens verkörpern. Maßgeblich für die Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Vorstand umfasste im Berichtszeitraum 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 Dr. Jörg Burzer gehört dem Vorstand zum 31. Dezember 2025 ein Diplom-Ingenieur an. Ola Källenius stellte seit Übernahme des Ressorts Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung zum 1. Januar 2017 seine technische Expertise nachhaltig unter Beweis.
- Dem Vorstand hat entsprechend der gesetzlichen Vorgabe für Vorstände börsennotierter, paritätisch mitbestimmter Unternehmen, die aus mehr als drei Personen bestehen, mindestens eine Frau und mindestens ein Mann anzugehören. Im Berichtszeitraum gehörte dem Vorstand durchgehend mindestens eine Frau an. Zum 31. Dezember 2025 ist dies Britta Seeger.
- Für die **altersbedingt letztmögliche Bestellung bzw. Wiederbestellung** eines Vorstandsmitglieds dient in der Regel die Vollendung des 62. Lebensjahrs im Zeitpunkt des Beginns einer (neuen) Amtszeit als Orientierung. Bei Festlegung dieser Altersgrenze entschied sich der Aufsichtsrat bewusst für eine flexible Orientierungsgröße, um den notwendigen Spielraum für angemessene Einzelfallentscheidungen zu wahren. Diese Regelaltersgrenze wird zum 31. Dezember 2025 von allen Vorstandsmitgliedern unterschritten.
- Ergänzend soll auf einen hinreichenden **Generationenmix** unter den Vorstandsmitgliedern geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens zwei Mitglieder des Vorstands zu Beginn ihres laufenden Beststellungszeitraums 52 Jahre oder jünger sein sollen. Damit soll auch mit Blick auf die Altersstruktur im Vorstand Diversität und die Berücksichtigung unterschiedlicher Perspektiven gefördert werden. Das trifft zum 31. Dezember 2025 auf Mathias Geisen, Michael Schiebe und Oliver Thöne zu.
- Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auch auf **Internationalität** im Sinne unterschiedlicher kultureller Hintergründe oder internationaler Erfahrungen durch mehrjährige Auslandsaufenthalte geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens ein Mitglied des Vorstands internationaler Herkunft sein soll. Aufgrund der mehrjährigen internationalen Erfahrung der überwiegenden Mehrheit der Vorstandsmitglieder, des Tätigkeitsschwerpunkts von Oliver Thöne in China und der internationalen Herkunft von Ola Källenius ist dieses Ziel zum 31. Dezember 2025 erreicht.
- Die Vorstandsmitglieder in ihrer Gesamtheit sollen über Kenntnisse und Erfahrungen im Bereich **Nachhaltigkeit/ESG** verfügen, die für das Unternehmen von Relevanz sind. Damit soll der zunehmenden regulatorischen und praktischen Bedeutung dieses Themas Rechnung getragen werden. Alle Vorstandsmitglieder verfügen in unterschiedlichen Bereichen über Kenntnisse und Erfahrungen im Bereich Nachhaltigkeit. Je nach Ressortzuständigkeit ergibt sich somit nachweislich





anhand der Geschäftsverteilung ein breites Spektrum, welches dem Unternehmen gesamthaft zugutekommt.

Bei der Besetzung von Vorstandspositionen sollen die Kriterien des Anforderungsprofils berücksichtigt werden. Der Präsidialausschuss erstellt auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und des Anforderungsprofils eine engere Auswahl verfügbarer Kandidaten 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 Gesamtaufichtsrat ist es, darüber hinaus eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung des Aufsichtsrats sicherzustellen. Der Aufsichtsrat soll in seiner Gesamtheit das Geschäftsmodell des Unternehmens verstehen und über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung einer qualifizierten Aufsicht und Beratung des Vorstands erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen einschließlich Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen verfügen.

In Summe sollen sich die Mitglieder des Aufsichtsrats im Hinblick auf ihre Fachkenntnisse und beruflichen Erfahrungen so ergänzen, dass das Gremium auf einen möglichst breit gefächerten Erfahrungsfundus und unterschiedliche Spezialkenntnisse zurückgreifen kann. Darüber hinaus betrachtet der Aufsichtsrat die Vielfalt seiner Mitglieder bezüglich Alter, Geschlecht, Internationalität und anderer persönlicher Eigenschaften als wichtige Voraussetzung für die effektive Zusammenarbeit. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über einen Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat umfasste im Berichtszeitraum die nachfolgenden Aspekte:



### – Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer

Zur Wahl in den Aufsichtsrat für eine volle Amtszeit sollen in der Regel nur solche Kandidaten vorgeschlagen werden, die dem Aufsichtsrat zum Zeitpunkt ihrer (Wieder-)Wahl nicht bereits zwölf Jahre angehören. Als volle Amtszeit in diesem Sinne gilt eine vierjährige Amtszeit. Das entspricht der Praxis des Aufsichtsrats, der Hauptversammlung Aufsichtsratskandidaten nur noch für eine Amtszeit von höchstens vier statt der gesetzlich zulässigen fünf Jahre vorzuschlagen. Diese Anforderung ist für alle am 31. Dezember 2025 amtierenden Aufsichtsratsmitglieder erfüllt.

### – Diversität

- **Geschlechterverhältnis:** Kraft Gesetzes müssen mindestens 30 % der Mitglieder des Aufsichtsrats Frauen und mindestens 30 % Männer sein. Einzelheiten zur Erfüllung dieser Quote sind im Abschnitt [»Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Fassung des Zweiten Führungspositionen-Gesetzes«](#) dieser Erklärung zur Unternehmensführung erläutert.
- **Generationenmix:** Mindestens 30 % der Aufsichtsratsmitglieder sollen zum Zeitpunkt ihrer Wahl beziehungsweise Wiederwahl 62 Jahre alt oder jünger sein. Von den zum 31. Dezember 2025 amtierenden Aufsichtsratsmitgliedern waren außer Dr. Martin Brudermüller, Ben van Beurden, Dame Polly Courtice, Marco Gobetti, Timotheus Höttges und Stefan Pierer alle anderen, mithin 14 Mitglieder, also mehr als

30 %, zum Zeitpunkt ihrer Wahl bzw. Wiederwahl für die laufende Amtsdauer 62 Jahre alt oder jünger.

- **Internationalität:** Mindestens 30 % der Anteilseignervertreter sollen internationaler Herkunft (Staatsangehörigkeit) sein oder über internationale Erfahrung verfügen. Alle zum 31. Dezember 2025 amtierenden Anteilseignervertreter verfügen über internationale Erfahrung. Zudem ist die Zielvorgabe schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Ben van Beurden, Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Marco Gobetti, Stefan Pierer und Prof. Dr. Helene Svahn mit sechs Anteilseignervertretern, entsprechend 60 %, übertroffen.
- **Ausbildungs-/Berufshintergrund:** Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen. Im Aufsichtsrat ist zum 31. Dezember 2025 ein breites Spektrum an Ausbildungs- und Berufshintergründen vertreten. Dr. Martin Brudermüller, Ben van Beurden, Liz Centoni, Stefan Pierer und Prof. Dr. Helene Svahn verfügen über Hochschulabschlüsse in Chemie, Betriebs- und Energiewirtschaft, Biotechnologie bzw. Elektrotechnik. Einige Arbeitnehmervertreter absolvierten verschiedene technische Berufsausbildungen. Zudem sind unter anderem mit Timotheus Höttges und Olaf Koch auf Anteilseigner- sowie Pia Simon und Michael Bettag auf Arbeitnehmerseite mehrere Hochschulabsolventen der Wirtschaftswissenschaften

vertreten. Dame Polly Courtice und Marco Gobetti sind ausgewiesene Experten im Bereich Nachhaltigkeit bzw. im internationalen Management. Sowohl der Anteilseigner- als auch der Arbeitnehmerseite gehört jeweils eine Juristin bzw. ein Jurist an. Eine Sozialökonomin und eine Fertigungsmechanikerin runden die diversen Ausbildungs- und Berufshintergründe im Aufsichtsrat ab.

### – Formelle Eignung

- **Unabhängigkeit:** Um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat zu gewährleisten, soll 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.

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 gelten sowohl in Bezug auf das Aufsichtsratsmitglied selbst als auch auf seine nahen Familienangehörigen). Es ist der Anteilseignerseite aber ausdrücklich unbenommen, das betreffende Aufsichtsratsmitglied auch bei Erfüllung eines oder sogar mehrerer dieser Negativindikatoren als unabhängig anzusehen – nur soll diese Einschätzung dann in der Erklärung zur Unternehmensführung begründet werden.

Auf Grundlage der dem Aufsichtsrat bekannten Informationen sind nach Einschätzung der Anteilseignervertreter keine konkreten Anhaltspunkte für relevante persönliche oder geschäftliche Beziehungen oder Umstände, insbesondere in Bezug auf die Gesellschaft, Mitglieder des Vorstands oder andere Aufsichtsratsmitglieder, ersichtlich, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen könnten und deshalb gegen die Unabhängigkeit eines Anteilseignerververtreters im Aufsichtsrat sprechen würden. Insbesondere unterhielten die Anteilseignervertreter Dr. Martin Bruder Müller, Liz Centoni und Timotheus Höttges im Berichtszeitraum in ihren verantwortlichen Funktionen

bei konzernfremden Unternehmen keine solchermaßen wesentliche geschäftliche Beziehung zur Mercedes-Benz Group AG oder zu einem von der Mercedes-Benz Group AG abhängigen Unternehmen (etwa als Lieferant, Kunde, Kreditgeber oder Berater). Entsprechendes gilt auch unter Berücksichtigung der im Konzernabschluss im Kapitel »Konzernanhang« in der Anmerkung »Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen« gemachten Angaben für Stefan Pierer in seiner Eigenschaft als Gesellschafter und/oder Organmitglied von Gesellschaften der Pierer-Gruppe. Die Mehrheit der LEONI-Gruppe gab Stefan Pierer im September 2024 ab. Auch nach Vollzug der Transaktion bleibt die LEONI AG ein nahestehendes Unternehmen der Mercedes-Benz Group.

Dem Aufsichtsrat gehörte im Berichtszeitraum kein ehemaliges Mitglied des Vorstands an. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus.

Im Ergebnis sind deshalb nach Einschätzung der Anteilseignerseite sämtliche zum 31. Dezember 2025 amtierenden Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat als unabhängig einzuschätzen, namentlich Dr. Martin Bruder Müller, Ben van Beurden, Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Marco Gobetti, Dr. Doris Höpke, Timotheus Höttges, Olaf Koch, Stefan Pierer und Prof. Dr. Helene Svahn.

- **Regelaltersgrenze:** Zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit sollen in der Regel nur Kandidaten vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl für eine volle Amtszeit nicht älter als 72 Jahre sind. Als volle Amtszeit in diesem Sinne gilt bereits eine vierjährige Amtszeit. Das entspricht der Praxis des Aufsichtsrats, der Hauptversammlung Aufsichtsratskandidaten nur noch für eine Amtszeit von höchstens vier Jahren statt für die gesetzlich zulässigen fünf Jahre vorzuschlagen. Bei der Festlegung dieser Altersgrenze entschied sich der Aufsichtsrat bewusst gegen eine starre Höchstaltersgrenze und für eine flexible Regelgrenze, die den notwendigen Spielraum für eine angemessene Würdigung der Umstände des Einzelfalls erhält, den Kreis potenzieller Kandidaten hinreichend weit fasst und auch die Wiederwahl ermöglicht. Kein am 31. Dezember 2025 amtierendes Mitglied des Aufsichtsrats überschritt zum Zeitpunkt seiner Wahl für eine volle Amtszeit die Regelaltersgrenze.
- **Kompetenzen/Erfahrungen**
- **Zwei Finanzexperten:** Mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses verfügt über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Prüfungsausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung. Dabei besteht der Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von



Rechnungslegungsgrundsätzen sowie internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen, der Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen derselben. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung sollen danach auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung zählen. Mit Olaf Koch und Timotheus Höttges gehören dem Prüfungsausschuss auf Anteilseignerseite zwei Finanzexperten an, die aufgrund ihrer aktuellen bzw. früheren einschlägigen Tätigkeiten bei anderen (börsennotierten) Unternehmen und laufender Fortbildung jeweils sowohl über besondere Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet der Rechnungslegung als auch auf dem Gebiet der Abschlussprüfung verfügen. Entsprechendes gilt auch in Bezug auf die besonderen Kenntnisse und Erfahrungen in der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Weitere Einzelheiten zur Expertise der beiden Finanzexperten sind in den Angaben zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Prüfungsausschusses in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst.

- **Weitere besondere Kompetenzfelder:** Der Aufsichtsrat soll in seiner Gesamtheit über Kompetenzen/Erfahrungen in den für das Unternehmen besonders relevanten Bereichen verfügen. So sollen jeweils mindestens drei Mitglieder des Aufsichtsrats Kenntnisse/Erfahrungen in den folgenden Bereichen mitbringen:

- Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risikomanagement, Abschlussprüfung, M&A)
- Strategie
- Industrie & Digitalisierung/IT (z. B. Produktion, Einkauf, Software, Prozesse, Datensicherheit)
- Transformation (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)
- Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)
- Nachhaltigkeit/ESG (insbesondere: Environment – grüne Produktion und Logistik, Klima- und Dekarbonisierungsstrategie; Social – People Plan, nachhaltige Lieferketten; Governance – nachhaltige Corporate Governance, nachhaltige Finanzen)
- Innovation, Forschung und Entwicklung, Technik
- Vertrieb/Marke
- Kapitalmarkt

Die beispielhafte Konkretisierung der vorstehend aufgeführten Bereiche in den Klammerzusätzen ist nicht abschließend; zugleich ist es für die Kompetenz in dem jeweiligen Bereich nicht erforderlich, dass Expertise in Bezug auf sämtliche Konkretisierungen besteht.

Gemäß der Tabelle »Qualifikationsmatrix der Aufsichtsratsmitglieder« erfüllt der Gesamtaufsichtsrat in seiner Zusammensetzung zum 31. Dezember 2025 die definierten Anforderungen an seine Kompetenzen/Erfahrungen. In jedem der oben aufgeführten Kompetenzfelder verfügen mehr als drei Aufsichtsratsmitglieder über einschlägige Kenntnisse und/oder Erfahrungen. Die nachfolgenden Erläuterungen zu namentlich genannten Aufsichtsratsmitgliedern sind insofern beispielhaft zu verstehen.

Im Bereich **Finanzen** verfügen neben den beiden Finanzexperten Olaf Koch und Timotheus Höttges sowie den weiteren Mitgliedern des Prüfungsausschusses Ergun Lümalı und Sebastian Fay insbesondere Ben van Beurden und Dr. Doris Höpke über besondere Expertise.

Im Bereich **Strategie** weist insbesondere Dr. Martin Brudermüller aufgrund seiner beruflichen Vorerfahrungen ausgewiesene Kenntnisse auf. Zudem sind hinsichtlich der nachhaltigen Geschäftsstrategie die ESG-Expertise von Dame Polly Courtice und die unternehmerische Erfahrung von Marco Gobetti zu nennen. Ferner verfügen Ben van Beurden aufgrund seiner Mandate in verschiedenen Aufsichtsräten und Ergun Lümalı aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit im Aufsichtsrat der Gesellschaft über ausgeprägte Erfahrung in Strategiefragen.

Im Bereich **Industrie und Digitalisierung/IT** ist insbesondere die langjährige Erfahrung von Dr. Martin Brudermüller in der chemischen Industrie hervorzuheben. Seine branchenspezifischen Kenntnisse hat er seit der Übernahme des Aufsichtsratsvorsitzes weiter vertieft. Über fundierte Industriekenntnisse



verfügt auch Stefan Pierer. Darüber hinaus ist für das Kompetenzfeld Industrie unter anderem die Expertise von Ergun Lümali als langjährigem Vorsitzenden des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Sindelfingen zu nennen.

Unter anderem Liz Centoni und Timotheus Höttges bringen ihre Erfahrungen in Digitalisierung/IT ein, die sie im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit für Cisco bzw. Deutsche Telekom erwarben. Entsprechendes gilt unter anderem für Monika Tielsch aufgrund ihrer Tätigkeit als Betriebsrätin im Bereich R&D, in dem auch die Entwicklung des Betriebssystems MB.OS verortet ist.

Im Bereich **Transformation** verfügen insbesondere Dr. Martin Bruder Müller und Ben van Beurden über umfangreiche Expertise. Als Vorstandsvorsitzende waren sie in besonderer Weise für die Transformation der von ihnen geleiteten Unternehmen verantwortlich. Mit einschlägigem Sachverstand begleiten auch Ergun Lümali und Michael Häberle als Betriebsratsvorsitzende wichtiger Produktionsstandorte die Transformation bei der Mercedes-Benz Group.

Im Bereich **Personal** verfügt unter anderem Dr. Doris Höpke aufgrund ihrer Vorerfahrungen als Personalvorständin und Arbeitsdirektorin eines börsennotierten Unternehmens über profunde Kenntnisse. Als Vertreterin der leitenden Angestellten verfügt zudem Pia Simon über entsprechenden Sachverstand. Ferner sind insbesondere die einschlägigen Kenntnisse und Erfahrungen, die seitens der IG-Metall-Vertreter

Nadine Boguslawski, Sebastian Fay und Barbara Resch im Bereich Personal eingebracht werden, wertvoll für die Arbeit des Aufsichtsrats.

Im Bereich **Nachhaltigkeit/ESG** ist Dame Polly Courtice aufgrund ihrer langjährigen Tätigkeit als Direktorin des University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership eine Expertin mit Sachverstand in den unter ESG zusammengefassten Themenfeldern. Kenntnisse und Erfahrungen zu den für das Unternehmen unter »E« wie »Environment« relevanten Themen bringen insbesondere Dr. Martin Bruder Müller, Ben van Beurden und Timotheus Höttges mit. Sie alle sind beziehungsweise waren in den Unternehmen, welchen sie als Vorstandsvorsitzende vorstehen beziehungsweise vorstanden, ganz maßgeblich mit Nachhaltigkeitsthemen (insbesondere Klima und Dekarbonisierung) befasst. Über Sachverstand in Bezug auf die unter »S« wie »Social« fallenden besonders relevanten Themen verfügen neben Dame Polly Courtice insbesondere auch die Vertreter der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat. Für die unter »G« wie »Governance« aufgeführten Themen bringen auch Olaf Koch und Sebastian Fay aufgrund ihrer jeweiligen beruflichen Tätigkeit Expertise in den Aufsichtsrat ein.

Im Bereich **Innovation, Forschung und Entwicklung** ist zunächst die ausgewiesene Expertise von Prof. Dr. Helene Svahn herauszustellen. Außerdem verfügt Liz Centoni aufgrund ihrer langjährigen Tätigkeit bei Cisco

über besondere Kenntnisse auf diesem Gebiet. Schließlich bringen unter anderem auch Monika Tielsch und Michael Häberle aufgrund ihrer beruflichen Tätigkeit einschlägigen Sachverstand in den Aufsichtsrat ein.

Im Bereich **Vertrieb/Marke** sind zunächst die branchennahen Kenntnisse von Stefan Pierer hervorzuheben. Zudem bereichert Marco Gobetti mit besonderer Expertise im Bereich Marke den Aufsichtsrat. Michael Bettag verfügt über langjährige berufliche Erfahrungen im Vertrieb.

Mit dem Bereich **Kapitalmarkt** sind insbesondere Dr. Martin Bruder Müller, Ben van Beurden, Olaf Koch und Timotheus Höttges als (ehemalige) Vorstandsvorsitzende börsennotierter Unternehmen bestens vertraut. Zudem ist unter anderem Ergun Lümali zu nennen, der aufgrund seiner langjährigen Mitgliedschaft im Aufsichtsrat ebenfalls über einschlägigen Sachverstand verfügt.

- **Regionale Kompetenzen/Erfahrung:** Der Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit soll über Kompetenzen/Erfahrungen in den für das Unternehmen besonders relevanten Regionen Deutschland, Europa, Amerika, Asien-Pazifik (insbesondere China) verfügen. Regionale Kompetenzen in diesem Sinne sind eine berufliche Tätigkeit in der Region oder berufliche Erfahrungen die Region betreffend. Dr. Martin Bruder Müller verfügt über ausgewiesene Erfahrung in den Regionen Asien und Europa, die er im Rahmen seiner langjährigen Auslandstätigkeiten u. a. in China und Italien in einem anderen



Industrieunternehmen gesammelt hat. Über fundierte Kompetenzen/Erfahrungen in der Region Europa verfügt auch Stefan Pierer, der die von ihm gegründete Pierer Industrie AG aufgebaut hat. Tim Höttges und Olaf Koch zeichnen sich aufgrund ihrer Erfahrungen im Rahmen der von ihnen begleiteten weltweiten Expansion in anderen Industrieunternehmen aus. Liz Centoni und Ben van Beurden runden in der Gesamtheit die Kompetenzen/Erfahrungen durch ihre internationalen Erfahrungen in multinationalen Großkonzernen u. a. mit US Bezug ab.

Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, sollen die oben dargestellten Aspekte berücksichtigen und die Erfüllung des Anforderungsprofils für das Gesamtgremium anstreben. Der Nominierungsausschuss soll auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl verfügbarer Kandidaten erstellen und sich dabei auch Gewissheit verschaffen, dass der vorgeschlagene Kandidat ausreichend Zeit hat, um das Mandat mit der gebotenen Sorgfalt ausüben zu können. Im Anschluss unterbreitet der Nominierungsausschuss dem Aufsichtsrat einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Die Amtszeiten der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG enden zu unterschiedlichen Zeitpunkten (»Staggered Board«). Jährlich wählt die Hauptversammlung einen oder mehrere Anteilseignervertreter. Das Staggered Board eröffnet zum einen die Möglichkeit, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats flexibler an ein sich veränderndes Umfeld anzupassen. Zum anderen erleichtert es die Suche nach geeigneten Kandidatinnen und Kandidaten, weil nicht alle Sitze der Anteilseignerseite in einer einzigen Hauptversammlung zu besetzen sind. Der Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats überprüft regelmäßig, welche Mandate zu welchem Zeitpunkt enden und ob die jeweiligen Mandatsinhaber unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien für eine weitere Amtszeit in Betracht kommen und dazu auch bereit sind. Bei der Suche nach neuen Kandidatinnen und Kandidaten kann der Nominierungsausschuss unabhängige externe Personalberatung in Anspruch nehmen.

## Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre üben ihre mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Stimmrecht, in der Hauptversammlung aus. Jede Aktie der Mercedes-Benz Group AG gewährt eine Stimme. Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter [group.mercedes-benz.com/hv](https://group.mercedes-benz.com/hv) verfügbar.

Im Rahmen umfassender Investor-Relations- und Öffentlichkeitsarbeit steht das Unternehmen in enger Verbindung mit seinen Anteilseignern. Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit werden umfassend und regelmäßig über die Lage des Unternehmens und unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen informiert. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende führt mit Investoren Gespräche über aufsichtsratspezifische Themen wie z. B. die Arbeit und Zusammenarbeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, Vorstandsbesetzungen, Vergütung, die Unternehmensstrategie sowie wirtschaftliche und geopolitische Herausforderungen. Solche Gespräche fanden im Vorfeld der Hauptversammlungen 2025 und 2026 im April, November und Dezember 2025 statt.



Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzt das Unternehmen für seine Investor-Relations-Arbeit intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Unter [group.mercedes-benz.com/investoren](https://group.mercedes-benz.com/investoren) sind alle wesentlichen im Jahr 2025 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Pressemitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen bedeutender Aktionäre, Präsentationen und Audioaufzeichnungen aus Analysten- und Investorenveranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie der Finanzkalender abrufbar. Im Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen, beispielsweise des Geschäftsberichts und der Zwischenfinanzberichte, sowie die Termine der Hauptversammlung, der Jahrespressekonferenz und der Analystenkonferenzen frühzeitig bekannt gegeben.



## Qualifikationsmatrix der Aufsichtsratsmitglieder

|                                                                                                                | Dr. Martin Brudermüller | Ben van Beurden      | Liz Centoni                     | Dame Polly Courtice                     | Marco Gobbetti                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------------|---------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|
| <b>Zugehörigkeitsdauer</b>                                                                                     |                         |                      |                                 |                                         |                                         |
| Mitglied seit                                                                                                  | 2021                    | 2021                 | 2021                            | 2022                                    | 2022                                    |
| Regelgrenze Zugehörigkeit                                                                                      | ✓                       | ✓                    | ✓                               | ✓                                       | ✓                                       |
| <b>Diversität</b>                                                                                              |                         |                      |                                 |                                         |                                         |
| Geschlecht                                                                                                     | männlich                | männlich             | weiblich                        | weiblich                                | männlich                                |
| Geburtsjahr                                                                                                    | 1961                    | 1958                 | 1964                            | 1952                                    | 1958                                    |
| Staatsangehörigkeit                                                                                            | deutsch                 | niederländisch       | US-amerikanisch                 | britisch/südafrikanisch                 | italienisch                             |
| Internationale Erfahrung <sup>1</sup>                                                                          | ✓                       | ✓                    | ✓                               | ✓                                       | ✓                                       |
| Ausbildungs-/Berufshintergrund                                                                                 | Chemie                  | Chemieingenieurwesen | Chemie/MBA/Software-Engineering | Geschichte/Marketing/<br>Nachhaltigkeit | Internationales Management/<br>Vertrieb |
| <b>Formelle Eignung</b>                                                                                        |                         |                      |                                 |                                         |                                         |
| Unabhängigkeit <sup>2</sup>                                                                                    | ✓                       | ✓                    | ✓                               | ✓                                       | ✓                                       |
| Regelaltersgrenze                                                                                              | ✓                       | ✓                    | ✓                               | ✓                                       | ✓                                       |
| <b>Kompetenzen/Erfahrung</b>                                                                                   |                         |                      |                                 |                                         |                                         |
| <b>Finanzen</b><br>(z. B. Rechnungslegung, Controlling,<br>Risikomanagement, Abschlussprüfung,<br>M&A)         | ✓                       | ✓                    | ✓                               |                                         | ✓                                       |
| <b>Strategie</b>                                                                                               | ✓                       | ✓                    | ✓                               | ✓                                       | ✓                                       |
| <b>Industrie und Digitalisierung/IT</b><br>(z. B. Produktion, Einkauf; Software,<br>Prozesse, Datensicherheit) | ✓                       | ✓                    | ✓                               |                                         |                                         |
| <b>Transformation</b><br>(z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)                                                       | ✓                       | ✓                    | ✓                               | ✓                                       | ✓                                       |
| <b>Personal</b><br>(z. B. Personalmanagement,<br>Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)                             | ✓                       | ✓                    | ✓                               | ✓                                       | ✓                                       |
| <b>Nachhaltigkeit/ESG<sup>4</sup></b>                                                                          | ✓                       | ✓                    | ✓                               | ✓                                       | ✓                                       |
| <b>Innovation, Forschung und<br/>Entwicklung, Technik</b>                                                      | ✓                       | ✓                    | ✓                               | ✓                                       | ✓                                       |
| <b>Vertrieb/Marke</b>                                                                                          | ✓                       |                      | ✓                               | ✓                                       | ✓                                       |
| <b>Kapitalmarkt</b>                                                                                            | ✓                       | ✓                    |                                 |                                         | ✓                                       |
| <b>Regionale Kompetenzen/Erfahrung</b>                                                                         |                         |                      |                                 |                                         |                                         |
| Deutschland                                                                                                    | ✓                       | ✓                    | ✓                               |                                         |                                         |
| Europa                                                                                                         | ✓                       | ✓                    | ✓                               | ✓                                       | ✓                                       |
| Amerika                                                                                                        | ✓                       | ✓                    | ✓                               |                                         | ✓                                       |
| Asien-Pazifik (insbesondere China)                                                                             | ✓                       | ✓                    | ✓                               |                                         | ✓                                       |

Fußnoten siehe am Ende der Tabelle.





|                                                                                     | Dr. Doris Höpke                | Timotheus Höttges                            | Olaf Koch          | Stefan Pierer                                          | Prof. Dr. Helene Svahn        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------------------|--------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------|
| <b>Zugehörigkeitsdauer</b>                                                          |                                |                                              |                    |                                                        |                               |
| Mitglied seit                                                                       | 2024                           | 2020                                         | 2021               | 2023                                                   | 2021                          |
| Regelgrenze Zugehörigkeit                                                           | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| <b>Diversität</b>                                                                   |                                |                                              |                    |                                                        |                               |
| Geschlecht                                                                          | weiblich                       | männlich                                     | männlich           | männlich                                               | weiblich                      |
| Geburtsjahr                                                                         | 1966                           | 1962                                         | 1970               | 1956                                                   | 1974                          |
| Staatsangehörigkeit                                                                 | deutsch                        | deutsch                                      | deutsch            | österreichisch                                         | schwedisch                    |
| Internationale Erfahrung <sup>1</sup>                                               | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| Ausbildungs-/Berufshintergrund                                                      | Rechtswissenschaften/Mediation | Betriebswirtschaftslehre/<br>Diplom-Kaufmann | Betriebswirtschaft | Diplom-Ingenieur in<br>Betriebs- und Energiewirtschaft | Biotechnologie/Elektrotechnik |
| <b>Formelle Eignung</b>                                                             |                                |                                              |                    |                                                        |                               |
| Unabhängigkeit <sup>2</sup>                                                         | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| Regelaltersgrenze                                                                   | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| <b>Kompetenzen/Erfahrung</b>                                                        |                                |                                              |                    |                                                        |                               |
| <b>Finanzen</b>                                                                     |                                |                                              |                    |                                                        |                               |
| (z. B. Rechnungslegung, Controlling,<br>Risikomanagement, Abschlussprüfung,<br>M&A) | ✓                              | ✓ <sup>3</sup>                               | ✓ <sup>3</sup>     | ✓                                                      | ✓                             |
| <b>Strategie</b>                                                                    | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| <b>Industrie und Digitalisierung/IT</b>                                             |                                |                                              |                    |                                                        |                               |
| (z. B. Produktion, Einkauf; Software,<br>Prozesse, Datensicherheit)                 | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| <b>Transformation</b>                                                               |                                |                                              |                    |                                                        |                               |
| (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)                                                     | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| <b>Personal</b>                                                                     |                                |                                              |                    |                                                        |                               |
| (z. B. Personalmanagement,<br>Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)                     | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| <b>Nachhaltigkeit/ESG<sup>4</sup></b>                                               | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| <b>Innovation, Forschung und<br/>Entwicklung, Technik</b>                           | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| <b>Vertrieb/Marke</b>                                                               | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| <b>Kapitalmarkt</b>                                                                 | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| <b>Regionale Kompetenzen/Erfahrung</b>                                              |                                |                                              |                    |                                                        |                               |
| Deutschland                                                                         | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| Europa                                                                              | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| Amerika                                                                             | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |
| Asien-Pazifik (insbesondere China)                                                  | ✓                              | ✓                                            | ✓                  | ✓                                                      | ✓                             |

Fußnoten siehe am Ende der Tabelle.



|                                                                                                                | Ergun Lümalı                                              | Michael Bettag     | Nadine Boguslawski      | Sebastian Fay        | Michael Häberle                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------|----------------------|----------------------------------------|
| <b>Zugehörigkeitsdauer</b>                                                                                     |                                                           |                    |                         |                      |                                        |
| Mitglied seit                                                                                                  | 2014                                                      | 2015               | 2021                    | 2024                 | 2018                                   |
| Regelgrenze Zugehörigkeit                                                                                      | ✓                                                         | ✓                  | ✓                       | ✓                    | ✓                                      |
| <b>Diversität</b>                                                                                              |                                                           |                    |                         |                      |                                        |
| Geschlecht                                                                                                     | männlich                                                  | männlich           | weiblich                | männlich             | männlich                               |
| Geburtsjahr                                                                                                    | 1962                                                      | 1961               | 1977                    | 1984                 | 1969                                   |
| Staatsangehörigkeit                                                                                            | deutsch                                                   | deutsch            | deutsch                 | deutsch              | deutsch                                |
| Ausbildungs-/Berufshintergrund                                                                                 | Konstruktionsmechaniker/<br>Entgelt- und Leistungspolitik | Betriebswirtschaft | Industrieelektronikerin | Rechtswissenschaften | Maschinenbautechniker/<br>Betriebswirt |
| <b>Formelle Eignung</b>                                                                                        |                                                           |                    |                         |                      |                                        |
| Regelaltersgrenze                                                                                              | ✓                                                         | ✓                  | ✓                       | ✓                    | ✓                                      |
| <b>Kompetenzen/Erfahrung</b>                                                                                   |                                                           |                    |                         |                      |                                        |
| <b>Finanzen</b><br>(z. B. Rechnungslegung, Controlling,<br>Risikomanagement, Abschlussprüfung,<br>M&A)         | ✓                                                         | ✓                  | ✓                       | ✓                    | ✓                                      |
| <b>Strategie</b>                                                                                               | ✓                                                         | ✓                  | ✓                       | ✓                    | ✓                                      |
| <b>Industrie und Digitalisierung/IT</b><br>(z. B. Produktion, Einkauf; Software,<br>Prozesse, Datensicherheit) | ✓                                                         | ✓                  | ✓                       | ✓                    | ✓                                      |
| <b>Transformation</b><br>(z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)                                                       | ✓                                                         | ✓                  | ✓                       | ✓                    | ✓                                      |
| <b>Personal</b><br>(z. B. Personalmanagement,<br>Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)                             | ✓                                                         | ✓                  | ✓                       | ✓                    | ✓                                      |
| <b>Nachhaltigkeit/ESG<sup>4</sup></b>                                                                          | ✓                                                         | ✓                  | ✓                       | ✓                    | ✓                                      |
| <b>Innovation, Forschung und<br/>Entwicklung, Technik</b>                                                      | ✓                                                         |                    | ✓                       |                      | ✓                                      |
| <b>Vertrieb/Marke</b>                                                                                          |                                                           | ✓                  |                         |                      |                                        |
| <b>Kapitalmarkt</b>                                                                                            | ✓                                                         |                    |                         | ✓                    |                                        |
| <b>Regionale Kompetenzen/Erfahrung</b>                                                                         |                                                           |                    |                         |                      |                                        |
| Deutschland                                                                                                    | ✓                                                         | ✓                  | ✓                       | ✓                    | ✓                                      |
| Europa                                                                                                         | ✓                                                         | ✓                  |                         | ✓                    |                                        |
| Amerika                                                                                                        | ✓                                                         |                    |                         |                      |                                        |
| Asien-Pazifik (insbesondere China)                                                                             | ✓                                                         |                    | ✓                       | ✓                    |                                        |

Fußnoten siehe am Ende der Tabelle.



|                                                                                                                | Gabriela Neher-Merkel                       | Michael Peters | Barbara Resch                               | Pia Simon          | Monika Tielsch            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------|---------------------------------------------|--------------------|---------------------------|
| <b>Zugehörigkeitsdauer</b>                                                                                     |                                             |                |                                             |                    |                           |
| Mitglied seit                                                                                                  | 2023                                        | 2023           | 2025                                        | 2024               | 2021                      |
| Regelgrenze Zugehörigkeit                                                                                      | ✓                                           | ✓              | ✓                                           | ✓                  | ✓                         |
| <b>Diversität</b>                                                                                              |                                             |                |                                             |                    |                           |
| Geschlecht                                                                                                     | weiblich                                    | männlich       | weiblich                                    | weiblich           | weiblich                  |
| Geburtsjahr                                                                                                    | 1995                                        | 1968           | 1975                                        | 1971               | 1967                      |
| Staatsangehörigkeit                                                                                            | deutsch                                     | deutsch        | deutsch                                     | deutsch            | deutsch                   |
| Ausbildungs-/Berufshintergrund                                                                                 | Fertigungsmechanikerin/<br>Grafikdesignerin | Feinblechner   | Kommunikationselektronikerin/<br>Management | Betriebswirtschaft | Sozialökonomie/Mediatorin |
| <b>Formelle Eignung</b>                                                                                        |                                             |                |                                             |                    |                           |
| Regelaltersgrenze                                                                                              | ✓                                           | ✓              | ✓                                           | ✓                  | ✓                         |
| <b>Kompetenzen/Erfahrung</b>                                                                                   |                                             |                |                                             |                    |                           |
| <b>Finanzen</b><br>(z. B. Rechnungslegung, Controlling,<br>Risikomanagement, Abschlussprüfung,<br>M&A)         |                                             | ✓              | ✓                                           | ✓                  |                           |
| <b>Strategie</b>                                                                                               |                                             | ✓              | ✓                                           | ✓                  | ✓                         |
| <b>Industrie und Digitalisierung/IT</b><br>(z. B. Produktion, Einkauf; Software,<br>Prozesse, Datensicherheit) | ✓                                           | ✓              | ✓                                           | ✓                  | ✓                         |
| <b>Transformation</b><br>(z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)                                                       | ✓                                           | ✓              | ✓                                           | ✓                  | ✓                         |
| <b>Personal</b><br>(z. B. Personalmanagement,<br>Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)                             | ✓                                           | ✓              | ✓                                           | ✓                  | ✓                         |
| <b>Nachhaltigkeit/ESG<sup>4</sup></b>                                                                          | ✓                                           | ✓              | ✓                                           | ✓                  | ✓                         |
| <b>Innovation, Forschung und<br/>Entwicklung, Technik</b>                                                      |                                             |                | ✓                                           |                    | ✓                         |
| <b>Vertrieb/Marke</b>                                                                                          |                                             |                |                                             |                    | ✓                         |
| <b>Kapitalmarkt</b>                                                                                            |                                             |                |                                             |                    |                           |
| <b>Regionale Kompetenzen/Erfahrung</b>                                                                         |                                             |                |                                             |                    |                           |
| Deutschland                                                                                                    | ✓                                           | ✓              | ✓                                           | ✓                  | ✓                         |
| Europa                                                                                                         |                                             |                |                                             | ✓                  |                           |
| Amerika                                                                                                        |                                             |                |                                             |                    |                           |
| Asien-Pazifik (insbesondere China)                                                                             |                                             |                |                                             |                    |                           |

1 Nur für Anteilseignervertreter relevant.

2 Im Sinne des DCGK (Deutscher Corporate Governance Kodex); nur für Anteilseignervertreter relevant.

3 Finanzexperte gem. §100 Abs.5 AktG, Empfehlung D.3 DCGK (Deutscher Corporate Governance Kodex).

4 Insbesondere: Environment - grüne Produktion und Logistik, Klima- und Dekarbonisierungsstrategie; Social - People Plan, nachhaltige Lieferketten; Governance - nachhaltige Corporate Governance, nachhaltige Finanzen.



CONCEPT AMG GT XX



## KONZERNABSCHLUSS

### **252 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

### **253 Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

### **254 Konzernbilanz**

### **256 Konzern-Kapitalflussrechnung**

### **258 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals**

### **259 Konzernanhang**

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung
3. Konsolidierungskreis
4. Umsatzerlöse
5. Funktionskosten
6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen
7. Übriges Finanzergebnis
8. Zinserträge und Zinsaufwendungen
9. Ertragsteuern
10. Immaterielle Vermögenswerte
11. Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte
12. Vermietete Gegenstände
13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen
14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen
15. Verzinliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen
16. Übrige finanzielle Vermögenswerte
17. Übrige Vermögenswerte
18. Vorräte
19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
20. Eigenkapital
21. Aktienorientierte Vergütung
22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
23. Rückstellungen für sonstige Risiken
24. Finanzierungsverbindlichkeiten
25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten
26. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten
27. Übrige Verbindlichkeiten
28. Konzern-Kapitalflussrechnung
29. Rechtliche Verfahren
30. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen
31. Finanzinstrumente
32. Management von Finanzrisiken
33. Segmentberichterstattung
34. Kapitalmanagement
35. Ergebnis je Aktie
36. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
37. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
38. Honorare des Abschlussprüfers
39. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
40. Deutscher Corporate Governance Kodex
41. Anteilsbesitz





# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

|                                                                          | Anmerkung | 2025            | 2024     |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------|----------|
| in Millionen €                                                           |           |                 |          |
| Umsatzerlöse                                                             | 4         | <b>132.214</b>  | 145.594  |
| Umsatzkosten                                                             | 5         | <b>-109.881</b> | -117.018 |
| <b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>                                         |           | <b>22.333</b>   | 28.576   |
| Vertriebskosten                                                          | 5         | <b>-9.718</b>   | -9.993   |
| Allgemeine Verwaltungskosten                                             | 5         | <b>-2.477</b>   | -2.529   |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten                      | 5         | <b>-6.055</b>   | -5.580   |
| Sonstige betriebliche Erträge                                            | 6         | <b>1.551</b>    | 2.507    |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen                                       | 6         | <b>-1.025</b>   | -483     |
| Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen                    | 13        | <b>1.118</b>    | 1.138    |
| Übriges Finanzergebnis                                                   | 7         | <b>93</b>       | -37      |
| <b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>                | 33        | <b>5.820</b>    | 13.599   |
| Zinserträge                                                              | 8         | <b>623</b>      | 738      |
| Zinsaufwendungen                                                         | 8         | <b>-159</b>     | -190     |
| <b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>                                        |           | <b>6.284</b>    | 14.147   |
| Ertragsteuern                                                            | 9         | <b>-953</b>     | -3.738   |
| <b>Konzernergebnis</b>                                                   |           | <b>5.331</b>    | 10.409   |
| davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis              |           | <b>190</b>      | 202      |
| davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Konzernergebnis |           | <b>5.141</b>    | 10.207   |
| <b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>                                          |           |                 |          |
| auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG   | 35        |                 |          |
| <b>Unverwässert</b>                                                      |           | <b>5,34</b>     | 10,19    |
| <b>Verwässert</b>                                                        |           | <b>5,34</b>     | 10,19    |



# Konzern-Gesamtergebnisrechnung

|                                                                                                            | 2025          | 2024   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------|
| in Millionen €                                                                                             |               |        |
| <b>Konzernergebnis</b>                                                                                     | <b>5.331</b>  | 10.409 |
| Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung                                                                | <b>-1.525</b> | 1.001  |
| Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten                                                              | <b>3</b>      | 9      |
| Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten <sup>1</sup>                                           | <b>808</b>    | -1.181 |
| Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen                                              | <b>-508</b>   | 3      |
| <b>Posten, die zukünftig/möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b> | <b>-1.222</b> | -168   |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen                    | <b>1.020</b>  | 1.045  |
| Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten                                                              | <b>-57</b>    | -126   |
| Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen                                              | <b>157</b>    | 23     |
| <b>Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>          | <b>1.120</b>  | 942    |
| <b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern<sup>2</sup></b>                                                         | <b>-102</b>   | 774    |
| davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis nach Steuern                         | <b>-114</b>   | 5      |
| davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am sonstigen Ergebnis nach Steuern                   | <b>12</b>     | 769    |
| <b>Gesamtergebnis</b>                                                                                      | <b>5.229</b>  | 11.183 |
| davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis                                          | <b>76</b>     | 207    |
| davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Gesamtergebnis                                    | <b>5.153</b>  | 10.976 |

<sup>1</sup> Umgliederungen von Gewinnen/Verlusten aus dem sonstigen Ergebnis in die Gewinn- und Verlustrechnung, die derivative Finanzinstrumente betreffen, sind in [Anmerkung 31](#) zu finden.

<sup>2</sup> Informationen zu im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragsteuern sind in [Anmerkung 9](#) enthalten.



# Konzernbilanz

|                                                   |           |                | 31. Dezember |
|---------------------------------------------------|-----------|----------------|--------------|
|                                                   | Anmerkung | 2025           | 2024         |
| in Millionen €                                    |           |                |              |
| <b>Aktiva</b>                                     |           |                |              |
| Immaterielle Vermögenswerte                       | 10        | <b>20.547</b>  | 19.436       |
| Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte         | 11        | <b>27.340</b>  | 26.537       |
| Vermietete Gegenstände                            | 12        | <b>39.472</b>  | 45.220       |
| At-equity bewertete Finanzinvestitionen           | 13        | <b>10.037</b>  | 12.786       |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen            | 14        | <b>41.902</b>  | 48.547       |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 15        | <b>626</b>     | 644          |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte                 | 16        | <b>2.953</b>   | 3.020        |
| Aktive latente Steuern                            | 9         | <b>6.090</b>   | 4.335        |
| Ertragsteueransprüche                             |           | <b>426</b>     | 327          |
| Übrige Vermögenswerte                             | 17        | <b>3.941</b>   | 2.391        |
| <b>Summe langfristige Vermögenswerte</b>          |           | <b>153.334</b> | 163.243      |
| Vorräte                                           | 18        | <b>23.933</b>  | 26.234       |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen        | 19        | <b>5.851</b>   | 6.973        |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen            | 14        | <b>34.387</b>  | 39.320       |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente      |           | <b>12.254</b>  | 14.511       |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 15        | <b>6.940</b>   | 7.086        |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte                 | 16        | <b>2.852</b>   | 2.868        |
| Ertragsteueransprüche                             |           | <b>1.257</b>   | 1.034        |
| Übrige Vermögenswerte                             | 17        | <b>3.645</b>   | 3.581        |
| Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte          | 3         | <b>11.013</b>  | 160          |
| <b>Summe kurzfristige Vermögenswerte</b>          |           | <b>102.132</b> | 101.767      |
| <b>Summe Aktiva</b>                               |           | <b>255.466</b> | 265.010      |





|                                                                           |           |                | 31. Dezember   |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------|----------------|
|                                                                           | Anmerkung | 2025           | 2024           |
| in Millionen €                                                            |           |                |                |
| <b>Passiva</b>                                                            |           |                |                |
| Gezeichnetes Kapital                                                      |           | 3.070          | 3.070          |
| Kapitalrücklagen                                                          |           | 11.718         | 11.718         |
| Gewinnrücklagen                                                           |           | 77.631         | 75.469         |
| Übrige Rücklagen                                                          |           | 1.163          | 2.368          |
| Eigene Aktien                                                             |           | -325           | -              |
| <b>Den Aktionären der Mercedes-Benz Group AG zustehendes Eigenkapital</b> |           | <b>93.257</b>  | <b>92.625</b>  |
| Nicht beherrschende Anteile                                               |           | 983            | 1.005          |
| <b>Eigenkapital</b>                                                       |           | <b>94.240</b>  | <b>93.630</b>  |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen                 | 20        | 807            | 952            |
| Rückstellungen für sonstige Risiken                                       | 23        | 7.612          | 7.332          |
| Finanzierungsverbindlichkeiten                                            | 24        | 62.410         | 73.487         |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten                                      | 25        | 1.278          | 1.490          |
| Passive latente Steuern                                                   | 9         | 10.201         | 7.497          |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten                            | 26        | 2.942          | 3.100          |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten                                             |           | 1.020          | 1.342          |
| Übrige Verbindlichkeiten                                                  | 27        | 1.188          | 1.354          |
| <b>Summe langfristige Schulden</b>                                        |           | <b>87.458</b>  | <b>96.554</b>  |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                          |           | 10.665         | 11.312         |
| Rückstellungen für sonstige Risiken                                       | 23        | 7.846          | 7.688          |
| Finanzierungsverbindlichkeiten                                            | 24        | 37.596         | 39.311         |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten                                      | 25        | 4.277          | 4.071          |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten                            | 26        | 7.955          | 8.146          |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten                                             |           | 646            | 705            |
| Übrige Verbindlichkeiten                                                  | 27        | 3.443          | 3.547          |
| Zur Veräußerung bestimmte Schulden                                        | 3         | 1.340          | 46             |
| <b>Summe kurzfristige Schulden</b>                                        |           | <b>73.768</b>  | <b>74.826</b>  |
| <b>Summe Passiva</b>                                                      |           | <b>255.466</b> | <b>265.010</b> |



# Konzern-Kapitalflussrechnung

|                                                                                   | 2025          | 2024          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| in Millionen €                                                                    |               |               |
| Ergebnis vor Ertragsteuern                                                        | 6.284         | 14.147        |
| Abschreibungen/Wertminderungen                                                    | 7.223         | 6.772         |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge                              | -1.204        | -1.362        |
| Ergebnis aus der Veräußerung langfristiger Vermögenswerte                         | 65            | 18            |
| Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva                                      |               |               |
| Vorräte                                                                           | 724           | 737           |
| Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                  | 895           | -1.199        |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen                                            | 5.828         | 3.280         |
| Vermietete Fahrzeuge                                                              | -4.060        | -3.110        |
| Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva                                          | 2.585         | 986           |
| Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen                 | 1.330         | 1.918         |
| Gezahlte Ertragsteuern                                                            | -1.664        | -4.452        |
| <b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>                                       | <b>18.006</b> | <b>17.735</b> |
| Erwerb von Sachanlagen                                                            | -5.482        | -4.039        |
| Erwerb von immateriellen Vermögenswerten                                          | -4.260        | -4.626        |
| Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten     | 191           | 188           |
| Erwerb von Anteilsbesitz                                                          | -304          | -363          |
| Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilsbesitz und sonstiger Geschäftsaktivitäten | 413           | 716           |
| Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen                        | -12.303       | -6.785        |
| Einzahlungen aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen  | 12.557        | 6.160         |
| Sonstige Ein- und Auszahlungen                                                    | -12           | -1            |
| <b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>                                    | <b>-9.200</b> | <b>-8.750</b> |



|                                                                                                                   | 2025           | 2024           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| in Millionen €                                                                                                    |                |                |
| Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten                                                      | -3.558         | -3.171         |
| Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten                                                             | 28.598         | 38.338         |
| Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten                                                              | -30.970        | -35.355        |
| Dividendenzahlung an Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG                                                         | -4.140         | -5.486         |
| Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile                                                                | -183           | -239           |
| Erwerb eigener Aktien                                                                                             | -360           | -4.921         |
| Sonstige Einzahlungen                                                                                             | 160            | 82             |
| <b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>                                                                   | <b>-10.453</b> | <b>-10.752</b> |
| Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente                           | -593           | 311            |
| <b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>                                               | <b>-2.240</b>  | <b>-1.456</b>  |
| <b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang</b>                                              | <b>14.516</b>  | <b>15.972</b>  |
| abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresanfang | 5              | 10             |
| <b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang (Konzernbilanz)</b>                              | <b>14.511</b>  | <b>15.962</b>  |
| <b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende</b>                                                | <b>12.276</b>  | <b>14.516</b>  |
| abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresende   | 22             | 5              |
| <b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende (Konzernbilanz)</b>                                | <b>12.254</b>  | <b>14.511</b>  |



# Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

|                                       | Gezeichnetes<br>Kapital | Kapital-<br>rücklagen | Gewinn-<br>rücklagen | Übrige Rücklagen                                            |                                                |                                      | Eigene<br>Aktien | Den<br>Aktionären<br>der Mercedes-<br>Benz Group AG<br>zustehendes<br>Eigenkapital | Nicht<br>beherrschende<br>Anteile | Summe<br>Eigenkapital |
|---------------------------------------|-------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|
|                                       |                         |                       |                      | Unter-<br>schieds-<br>betrag aus<br>Währungs-<br>umrechnung | Eigenkapital-/<br>Fremdkapital-<br>instrumente | Derivative<br>Finanz-<br>instrumente |                  |                                                                                    |                                   |                       |
| in Millionen €                        |                         |                       |                      |                                                             |                                                |                                      |                  |                                                                                    |                                   |                       |
| <b>Stand zum 1. Januar 2024</b>       | 3.070                   | 11.718                | 76.670               | 1.199                                                       | -142                                           | 1.514                                | -2.256           | 91.773                                                                             | 1.043                             | 92.816                |
| Konzernergebnis                       | -                       | -                     | 10.207               | -                                                           | -                                              | -                                    | -                | 10.207                                                                             | 202                               | 10.409                |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern       | -                       | -                     | 1.045                | 1.048                                                       | -93                                            | -1.231                               | -                | 769                                                                                | 5                                 | 774                   |
| Gesamtergebnis                        | -                       | -                     | 11.252               | 1.048                                                       | -93                                            | -1.231                               | -                | 10.976                                                                             | 207                               | 11.183                |
| Dividenden                            | -                       | -                     | -5.486               | -                                                           | -                                              | -                                    | -                | -5.486                                                                             | -242                              | -5.728                |
| Änderungen des Konsolidierungskreises | -                       | -                     | 138                  | -                                                           | -                                              | -                                    | -                | 138                                                                                | -10                               | 128                   |
| Kapitalerhöhung                       | -                       | -                     | -                    | -                                                           | -                                              | -                                    | -                | -                                                                                  | 5                                 | 5                     |
| Erwerb eigener Aktien                 | -                       | -                     | -                    | -                                                           | -                                              | -                                    | -4.809           | -4.809                                                                             | -                                 | -4.809                |
| Ausgabe und Verwendung eigener Aktien | -                       | -                     | -6.992               | -                                                           | -                                              | -                                    | 7.065            | 73                                                                                 | -                                 | 73                    |
| Sonstiges                             | -                       | -                     | -113                 | -                                                           | 87                                             | -14                                  | -                | -40                                                                                | 2                                 | -38                   |
| <b>Stand zum 31. Dezember 2024</b>    | 3.070                   | 11.718                | 75.469               | 2.247                                                       | -148                                           | 269                                  | -                | 92.625                                                                             | 1.005                             | 93.630                |
| <b>Stand zum 1. Januar 2025</b>       | <b>3.070</b>            | <b>11.718</b>         | <b>75.469</b>        | <b>2.247</b>                                                | <b>-148</b>                                    | <b>269</b>                           | <b>-</b>         | <b>92.625</b>                                                                      | <b>1.005</b>                      | <b>93.630</b>         |
| Konzernergebnis                       | -                       | -                     | <b>5.141</b>         | -                                                           | -                                              | -                                    | -                | <b>5.141</b>                                                                       | <b>190</b>                        | <b>5.331</b>          |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern       | -                       | -                     | <b>1.174</b>         | <b>-1.967</b>                                               | <b>-53</b>                                     | <b>858</b>                           | -                | <b>12</b>                                                                          | <b>-114</b>                       | <b>-102</b>           |
| Gesamtergebnis                        | -                       | -                     | <b>6.315</b>         | <b>-1.967</b>                                               | <b>-53</b>                                     | <b>858</b>                           | -                | <b>5.153</b>                                                                       | <b>76</b>                         | <b>5.229</b>          |
| Dividenden                            | -                       | -                     | <b>-4.140</b>        | -                                                           | -                                              | -                                    | -                | <b>-4.140</b>                                                                      | <b>-185</b>                       | <b>-4.325</b>         |
| Änderungen des Konsolidierungskreises | -                       | -                     | <b>4</b>             | -                                                           | -                                              | -                                    | -                | <b>4</b>                                                                           | -                                 | <b>4</b>              |
| Kapitalerhöhung                       | -                       | -                     | -                    | -                                                           | -                                              | -                                    | -                | -                                                                                  | <b>89</b>                         | <b>89</b>             |
| Erwerb eigener Aktien                 | -                       | -                     | -                    | -                                                           | -                                              | -                                    | <b>-381</b>      | <b>-381</b>                                                                        | -                                 | <b>-381</b>           |
| Ausgabe und Verwendung eigener Aktien | -                       | -                     | -                    | -                                                           | -                                              | -                                    | <b>56</b>        | <b>56</b>                                                                          | -                                 | <b>56</b>             |
| Sonstiges                             | -                       | -                     | <b>-17</b>           | -                                                           | <b>-12</b>                                     | <b>-31</b>                           | -                | <b>-60</b>                                                                         | <b>-2</b>                         | <b>-62</b>            |
| <b>Stand zum 31. Dezember 2025</b>    | <b>3.070</b>            | <b>11.718</b>         | <b>77.631</b>        | <b>280</b>                                                  | <b>-213</b>                                    | <b>1.096</b>                         | <b>-325</b>      | <b>93.257</b>                                                                      | <b>983</b>                        | <b>94.240</b>         |



# Konzernanhang

## 1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

### Grundlagen der Bilanzierung

#### Allgemeine Angaben

Die Mercedes-Benz Group ist ein Automobilhersteller mit einem weltweiten Produktangebot hochwertiger Personenkraftwagen und Transportern. Finanzdienstleistungen rund um diese Produkte ergänzen das Portfolio. Der Konzern umfasst die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Financial Services.

Der Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen (»Mercedes-Benz Group« oder »der Konzern«) zum 31. Dezember 2025 wurde unter Anwendung von § 315e HGB (Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) zum 31. Dezember 2025 verpflichtend anzuwenden sind.

Die Mercedes-Benz Group AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart, Deutschland.

Der Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils gerundet.

Zum Zwecke einer klareren Darstellung wurden Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzernbilanz zusammengefasst. Im Konzernanhang werden die Posten gesondert ausgewiesen und erläutert.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt. Die Konzernbilanz ist nach Fristigkeiten gegliedert.

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG gab den Konzernabschluss am 3. März 2026 zur Veröffentlichung frei.

#### Im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS sowie Gesetzesänderungen

Im Dezember 2024 veröffentlichte das IASB Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 für »**Verträge über naturabhängige Stromversorgung**« (Power Purchase Agreements). Die Änderungen ermöglichen unter bestimmten Voraussetzungen die Klassifizierung von langfristigen Verträgen über naturabhängige Stromversorgung, die zur Eigennutzung dienen, als derivative Finanzinstrumente im Anwendungsbereich von IFRS 9 zu vermeiden und erweitern die Möglichkeiten zur Bildung von Sicherungsbeziehungen in Bezug auf die Energielieferungen aus naturabhängigen Quellen. Die Anwendung ist für Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2026 verpflichtend. Die Mercedes-Benz Group wendete die Änderungen von IFRS 9 und IFRS 7 vorzeitig zum 1. Juli 2025 an. Im dritten Quartal 2025 erfolgte deshalb die Umbuchung der bisher erfolgswirksam bilanzierten derivativen Finanzinstrumente in die Gewinnrücklagen. Die Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sind aufgrund der vorzeitigen Anwendung nicht wesentlich.



Am 18. Juli 2025 wurde das **Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland** verkündet. Der Körperschaftsteuersatz wird beginnend ab dem Veranlagungsjahr 2028 bis zum Jahr 2032 jährlich schrittweise von 15 % auf 10 % abgesenkt werden. Zukünftige Steuersatzänderungen wirken sich bereits mit der Verabschiedung des neuen Gesetzes auf die Höhe der latenten Steuern aus. Der im Rahmen der Neubewertung der latenten Steuern zum 31. Dezember 2025 ermittelte Steuerertrag von rund 0,7 Mrd. € betrifft im Wesentlichen die aktivierten Entwicklungskosten, die Sachanlagen sowie die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Des Weiteren wurde die Gewinnrücklage im Zusammenhang mit latenten Steuern aus Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen zum 31. Dezember 2025 um einen Betrag von knapp 0,3 Mrd. € ergebnisneutral verringert.

### **Veröffentlichte, von der EU übernommene und noch nicht angewendete IFRS**

Im April 2024 veröffentlichte das IASB den Standard **IFRS 18 »Darstellung und Angaben im Abschluss«**. Ziel des Standards ist es, die Darstellung finanzieller Informationen zu verbessern sowie die Transparenz und Vergleichbarkeit von Abschlüssen zu erhöhen. IFRS 18 wird künftig IAS 1 »Darstellung des Abschlusses«

ersetzen und enthält Regelungen zur Darstellung und Gliederung von Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzernbilanz und Konzern-Kapitalflussrechnung. Darüber hinaus sollen bestimmte vom Vorstand festgelegte Leistungskennzahlen (sogenannte Management Performance Measures) in einer gesonderten Anhangangabe im Konzernabschluss angegeben werden und es werden verbesserte Leitlinien für die Zusammenfassung und Aufteilung von Posten eingeführt. Als Startpunkt für die Konzern-Kapitalflussrechnung wird das neu definierte Betriebsergebnis verwendet werden. Die Anwendung wird für die Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2027 verpflichtend sein. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, in der Mercedes-Benz Group jedoch nicht vorgesehen. Der Konzern analysiert derzeit vor allem die Auswirkungen des IFRS 18 auf die Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung sowie die Notwendigkeit und den Umfang der zusätzlich geforderten Anhangangaben und die Erfordernis für eine geänderte Zusammenfassung oder Aufteilung von Posten. Der Konzern prüft zudem die Auswirkungen auf die derzeit vom Vorstand festgelegten Leistungskennzahlen und die daraus resultierenden Angabepflichten.

Daneben wurden im Berichtsjahr weitere Standards und Interpretationen veröffentlicht, die voraussichtlich keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben werden.

### **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 aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten die maßgebliche Entscheidungsgewalt über das Tochterunternehmen hat, es an positiven und negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann.

Bei strukturierten Unternehmen handelt es sich um Unternehmen, die so konzipiert wurden, dass Stimmrechte und vergleichbare Rechte für die Beherrschung nicht ausschlaggebend sind. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn sich die Stimmrechte nur auf Verwaltungsaufgaben beziehen und die maßgeblichen Tätigkeiten durch Vertragsvereinbarungen geregelt werden.



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

#### **Unternehmenszusammenschlüsse und Anteilsveränderungen**

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert. Im Rahmen der Erlangung der Beherrschung werden nicht beherrschende Anteile grundsätzlich mit dem entsprechenden Anteil des zu Zeitwerten bewerteten identifizierbaren Nettovermögens angesetzt.

Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns ohne Änderung der Beherrschung vermindert bzw. erhöht, werden als erfolgsneutrale Transaktion zwischen Eigenkapitalgebern abgebildet.

Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, wird grundsätzlich die Differenz zwischen den Buchwerten der abgehenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten sowie der erhaltenen Gegenleistung erfolgswirksam im sonstigen betrieblichen Ertrag oder Aufwand ausgewiesen.

Beträge, die zuvor im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, werden beim Verlust der Beherrschung im sonstigen betrieblichen Ertrag oder Aufwand realisiert. Sofern eine Realisierung nicht zulässig ist, erfolgt eine Umgliederung in die Gewinnrücklagen.

#### **Anteile an assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten**

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken. Assoziierte Unternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert.

Für Unternehmen, bei denen die Mercedes-Benz Group die Führung mit einem Partner gemeinschaftlich ausübt (Joint Arrangement), ist zu unterscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Nettovermögen. Für Gemeinschaftsunternehmen ist die Equity-Methode anzuwenden. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit besteht, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In diesem Fall sind grundsätzlich die anteiligen Vermögenswerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen (quotale Konsolidierung).

Sofern die Abschlüsse assoziierter Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlicher Tätigkeiten nicht rechtzeitig vorliegen, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von bis zu drei Monaten, unter Berücksichtigung wesentlicher aktueller Entwicklungen und bedeutender Geschäftsvorfälle, in den Konzernabschluss einbezogen.

#### **Zu fortgeführten Anschaffungskosten einbezogene Unternehmen**

Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage einzeln und in Summe von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen.



## Fremdwährungsumrechnung und -bewertung

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden finanzielle Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit den Stichtagskursen umgerechnet; die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst (mit Ausnahme der Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalanteilen, die direkt im sonstigen Ergebnis erfasst werden).

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Umrechnungsdifferenzen werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen. Die Posten des Eigenkapitals werden mit historischen Kursen geführt. Die Gewinn- und Verlustrechnungen sowie die Kapitalflussrechnungen werden grundsätzlich mit den jeweiligen Periodendurchschnittskursen der Quartale in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse der für die Mercedes-Benz Group wesentlichsten ausländischen Währungen (US-Dollar, Chinesischer Renminbi, Japanischer Yen und Südkoreanischer Won) entwickelten sich wie in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

### Wechselkurse

|                            | 2025          |               |                 |                   | 2024   |        |          |            |
|----------------------------|---------------|---------------|-----------------|-------------------|--------|--------|----------|------------|
|                            | USD           | CNY           | JPY             | KRW               | USD    | CNY    | JPY      | KRW        |
| 1 € =                      | 1 € =         | 1 € =         | 1 € =           | 1 € =             | 1 € =  | 1 € =  | 1 € =    | 1 € =      |
| Mittelkurs am 31. Dezember | <b>1,1750</b> | <b>8,2262</b> | <b>184,0900</b> | <b>1.696,9400</b> | 1,0389 | 7,5833 | 163,0600 | 1.532,1500 |
| Periodendurchschnittskurse |               |               |                 |                   |        |        |          |            |
| 1. Quartal                 | <b>1,0523</b> | <b>7,6551</b> | <b>160,4500</b> | <b>1.528,3300</b> | 1,0858 | 7,8048 | 161,1500 | 1.444,2100 |
| 2. Quartal                 | <b>1,1338</b> | <b>8,1968</b> | <b>163,8100</b> | <b>1.585,1300</b> | 1,0767 | 7,7974 | 167,7700 | 1.476,4200 |
| 3. Quartal                 | <b>1,1681</b> | <b>8,3599</b> | <b>172,2900</b> | <b>1.620,0400</b> | 1,0983 | 7,8701 | 163,9500 | 1.489,3000 |
| 4. Quartal                 | <b>1,1634</b> | <b>8,2581</b> | <b>179,2200</b> | <b>1.686,0200</b> | 1,0681 | 7,6754 | 162,5486 | 1.490,7788 |





## 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. Nach der Entkonsolidierung der Mercedes-Benz Argentina S.A.U. im Jahr 2025 ist zum Bilanzstichtag im Konsolidierungskreis lediglich die Türkei als Hochinflationsland eingestuft.

Die Effekte aus der Berücksichtigung der Geldentwertung der monetären Bilanzpositionen von Tochterunternehmen in Hochinflationsländern werden ergebniswirksam abgebildet und sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung grundsätzlich in den sonstigen betrieblichen Erträgen bzw. sonstigen betrieblichen Aufwendungen sowie den Zinserträgen und -aufwendungen enthalten.

Infolge des engen ökonomischen Zusammenhangs werden die Effekte aus der Berücksichtigung des Inflationseffekts zusammen mit dem Umrechnungseffekt aus der Translation insgesamt als Währungseffekt dargestellt. Die saldierte Darstellung beider Effekte erfolgt im sonstigen Ergebnis bzw. in der Rücklage für Währungsumrechnung.

Die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen werden im Rahmen der Hochinflations-Periodenende in Euro umgerechnet.

## Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

### Umsatzrealisierung

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit im Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn die Verfügungsgewalt an den Kunden übergeht. Dies ist grundsätzlich dann gegeben, wenn der Kunde Besitz an den Produkten erlangt. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt in der Regel auch die Zahlung, es sei denn es handelt sich um Erlöse aus Leasing- und Finanzierungsangeboten für Endkunden und Händler.

Soweit ein Händler nicht als Prinzipal, sondern als Vermittler zu klassifizieren ist und daher die Verfügungsgewalt an Fahrzeugen nicht an ihn übergeht, werden Umsatzerlöse erst dann gebucht, wenn der Endkunde die Verfügungsgewalt erlangt. Die an den Händler zu leistenden Vermittlungsprovisionen werden in den Vertriebskosten ausgewiesen.

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

Fahrzeugverkäufe, bei denen die Mercedes-Benz Group zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating Leases bilanziert.

Dies gilt auch bei einer Kaufoption, die der Mercedes-Benz Group das Recht zum Rückkauf einräumt.

Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Anderenfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung seines Rechts gibt. Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem vereinbarten Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswerts und Rückgabequoten.



Vereinbarungen, in denen die Mercedes-Benz Group ihrem Kunden einen Mindestverkaufswert garantiert, den dieser beim Verkauf erzielen wird (Restwertgarantie), schränken den Kunden nicht in seiner Fähigkeit ein, die Nutzung des Vermögenswerts zu bestimmen und im Wesentlichen den verbleibenden Nutzen aus ihm zu ziehen. Bei Vertragsabschluss eines Verkaufs mit einer Restwertgarantie ist daher der Umsatz zu erfassen, der um die erforderliche Abgrenzung für die potenzielle Ausgleichszahlung an den Kunden zu mindern ist.

Bei Materialbeistellungen verkauft die Mercedes-Benz Group Vermögenswerte an einen Dienstleister und kauft im Anschluss die erstellten Produkte des Dienstleisters zurück. Sofern die Materialbeistellung nicht mit dem Übergang der Verfügungsmacht auf den Dienstleister verbunden ist, werden keine Umsatzerlöse realisiert.

Der Konzern bietet für bestimmte, von ihm verkaufte Produkte eine verlängerte, separat berechnete und über die gesetzliche Frist hinausgehende Gewährleistung sowie Service- und Wartungsverträge an. Üblich für derartige Verträge ist eine Vorabzahlung oder die Zahlung gleichbleibender Raten über die Vertragslaufzeit. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden, soweit der Kunde eine Vorauszahlung geleistet hat, als Vertragsverbindlichkeit abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam als Umsatzerlöse realisiert. Die Realisierung erfolgt grundsätzlich proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten.

Ein zukünftiger Verlust aus diesen Verträgen wird im aktuellen Berichtsjahr berücksichtigt, wenn die noch zu erwartenden Kosten für vertragliche Leistungen die noch zu realisierenden Umsatzerlöse übersteigen.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen (Mehrkomponentenverträge) erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen grundsätzlich auf Grundlage ihrer geschätzten relativen Einzelveräußerungspreise. Für fahrzeugbezogene Zusatzleistungen setzt die Mercedes-Benz Group aus Wesentlichkeitsgründen regelmäßig deren Einzelveräußerungspreis an.

In Abhängigkeit vom Vertriebsmodell können Fahrzeuge zunächst an konzernunabhängige Händler verkauft werden. Wenn die Verfügungsgewalt an dem Fahrzeug auf den konzernunabhängigen Händler übergeht, realisiert die Mercedes-Benz Group Umsatz aus diesem Fahrzeugverkauf. Davon unabhängig kann sich ein Endkunde entscheiden, mit Mercedes-Benz Financial Services einen Leasingvertrag über ein solches Fahrzeug abzuschließen. Das Fahrzeug wird dann vom konzernunabhängigen Händler an Mercedes-Benz Financial Services verkauft.

Die zusätzlichen Kosten einer Vertragsanbahnung werden bei ihrem Entstehen sofort als Aufwand erfasst, wenn der Abschreibungszeitraum nicht mehr als ein Jahr beträgt.

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 Financial Services. Die aus Operating Leases generierten Erlöse werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Zudem werden am Ende der Vertragslaufzeit Verwertungserlöse generiert. Die Realisierung von Umsatzerlösen aus Finance Leases, denen selbst hergestellte Fahrzeuge zugrunde liegen, erfolgt entsprechend den Regelungen für Leasinggeber, die Hersteller oder Händler sind. Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert.



In Abhängigkeit von unterschiedlichen Marktgegebenheiten in einzelnen Ländern, den jeweiligen Produktlebenszyklen und produktabhängigen Faktoren (wie z. B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden) setzt die Mercedes-Benz Group unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Die Programme umfassen finanzielle Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen, die wie folgt ausgewiesen werden:

- Die Umsatzerlöse werden abzüglich Erlösschmälerungen, wie z. B. Skonti und Preisnachlässe, ausgewiesen.
- Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der Forderungen in Höhe des Barwerts (unter Verwendung eines marktgerechten Zinssatzes), und die Umsatzerlöse werden um die gewährten Zinsvorteile gekürzt.
- Sofern subventionierte Leasinggebühren im Rahmen von Finance Leases vereinbart werden, wird der Umsatz aus dem Fahrzeugverkauf um die Höhe des gewährten Zinsvorteils gekürzt.

### **Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten**

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Immaterielle Vermögenswerte« nicht zu aktivieren sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls erfolgswirksam erfasst.

### **Fremdkapitalkosten**

Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst, sofern sie nicht dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können und deshalb zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts gehören. Die Abschreibungen auf die aktivierten Fremdkapitalkosten werden in den Umsatzkosten ausgewiesen.

### **Zuwendungen der öffentlichen Hand**

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden vom Buchwert des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Ergebnis erfasst.

Zuwendungen der öffentlichen Hand, die die entstandenen Aufwendungen für den Konzern kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam als sonstige betriebliche Erträge erfasst, in der auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

### **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen**

In diesem Posten werden alle Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen. Er beinhaltet neben den anteiligen Ergebnissen der Finanzinvestitionen auch die Ergebnisse, welche sich im Fall eines Verkaufs der Anteile oder aus der Neubewertung der Anteile bei einem Verlust des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinsamen Beherrschung ergeben. Der Anteil der Mercedes-Benz Group an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern an Kapitalerhöhungen von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nur unterproportional teilnimmt, wird ebenfalls im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen berücksichtigt. Nimmt der Konzern nicht oder nur unterproportional an Kapitalherabsetzungen teil, so erfolgt eine Erfassung als fiktiver Anschaffungsvorgang. Darüber hinaus beinhaltet der Posten Ergebnisse aus der Wertminderung bzw. Wertaufholung at-equity bewerteter Finanzinvestitionen.



## Übriges Finanzergebnis

Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die weder in den Zinserträgen noch in den Zinsaufwendungen bzw. bei Mercedes-Benz Financial Services weder in den Umsatzerlösen noch in den Umsatzkosten enthalten sind.

Weiterhin sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis enthalten, sofern diese nicht im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen werden.

## Zinserträge und Zinsaufwendungen

In den Zinserträgen und Zinsaufwendungen sind Zinserträge aus Wertpapieranlagen und 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 leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Verpflichtungen, den zur Deckung dieser Verpflichtungen vorhandenen Planvermögen sowie Zinsen im Zusammenhang mit Ertragsteuernachzahlungen bzw. -erstattungen sind ebenfalls unter diesen Posten ausgewiesen.

Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft werden in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken sind im übrigen Finanzergebnis enthalten.

## Ertragsteuern

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag als auch die latenten Steuern.

Die tatsächlichen Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen berechnet. Für die Berechnung der Ertragsteuern der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen werden die in den einzelnen Ländern gültigen Gesetze und Verordnungen zugrunde gelegt. Darüber hinaus beinhalten die im Berichtsjahr ausgewiesenen tatsächlichen Steuern auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht endgültig veranlagte Jahre, allerdings ohne Zinszahlungen bzw. Zinserstattungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge wahrscheinlich nicht realisiert werden können

(unsichere Steuerpositionen), werden Steuerverbindlichkeiten gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Steuerzahlung (Erwartungswert bzw. wahrscheinlichster Wert der Steuerunsicherheit). Steuerforderungen aus unsicheren Steuerpositionen werden dann bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags oder einer ungenutzten Steuergutschrift wird keine Steuerverbindlichkeit oder Steuerforderung für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert. Stattdessen wird die aktive Latenz für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften angepasst.

Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern spiegeln sich grundsätzlich erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den latenten Steuern wider. Eine Ausnahme hiervon stellen die im sonstigen Ergebnis oder erfolgsneutral direkt im Eigenkapital vorzunehmenden Veränderungen dar.

Aktive und passive latente Steuern werden auf temporäre Unterschiede zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen einschließlich der Unterschiede aus der Konsolidierung sowie für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften ermittelt. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der



ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig sind oder in Kürze gelten werden. Aktive latente Steuern werden bis zu der Höhe angesetzt, in der es wahrscheinlich ist, dass ein zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können. Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftlichen Tätigkeiten werden dann nicht angesetzt, wenn der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung bestimmen kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird.

Für die Ermittlung aktiver latenter Steuern sind die künftig zu versteuernden Einkommen sowie die Zeitpunkte, zu denen die aktiven latenten Steuern realisiert werden, einzuschätzen. Dabei werden unter anderem die geplanten Ergebnisse aus der operativen Geschäftstätigkeit, die Ergebniswirkungen aus der Umkehrung zu versteuernder temporärer Differenzen sowie realisierbare Steuerstrategien berücksichtigt. Die Mercedes-Benz Group beurteilt zu jedem Bilanzstichtag die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Jahren. Aktive latente Steuern werden nur dann angesetzt, wenn davon ausgegangen werden kann, die künftigen Steuervorteile mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50 % realisieren zu können.

### Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG durch den gewogenen Durchschnitt der sich im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird.

### Immaterielle Vermögenswerte

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

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

Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien nach IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierter Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Die aktivierten Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden linear über die geplante Produktlebensdauer abgeschrieben. Die geplante Produktlebensdauer über-

steigt zehn Jahre nur in Einzelfällen. 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 Berichtsjahrs überprüft. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderungen behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Als Geschäftswert wird der Betrag angesetzt, um den die Summe der übertragenen Gegenleistung im Rahmen einer Unternehmensakquisition die anteiligen Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt. Geschäftswerte werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt.



Emissionsberechtigungen (beispielsweise Emissionszertifikate aus dem EU-Emissionshandelssystem) zur Kompensation des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes werden zu Anschaffungskosten angesetzt und bei Rückgabe, Verfall oder Veräußerung ausgebucht. Verpflichtungen zur Abgabe von Emissionsberechtigungen werden als Rückstellungen erfasst und mit den Anschaffungskosten bereits erworbener Emissionsberechtigungen bewertet. Ein gegebenenfalls bestehender Verpflichtungsüberhang wird mit dem Marktwert der noch zu erwerbenden Emissionsberechtigungen bewertet.

## Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Soweit relevant, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts sowie Fremdkapitalkosten.

Abnutzbares Sachanlagevermögen wird um planmäßige Abschreibungen über die entsprechende Nutzungsdauer in der Regel linear abgeschrieben. Die Nutzungsdauern für die Sachanlagen können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

### Nutzungsdauer für Sachanlagen

|                                                    |                 |
|----------------------------------------------------|-----------------|
| Gebäude und Grundstückseinrichtungen               | 10 bis 50 Jahre |
| Technische Anlagen und Maschinen                   | 6 bis 25 Jahre  |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 3 bis 30 Jahre  |

## Leasing

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

## Konzern als Leasingnehmer

Die Mercedes-Benz Group bilanziert als Leasingnehmer grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse einen Vermögenswert für das Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit für die ausstehenden Leasingzahlungen. Variable Leasingzahlungen, die nicht im erstmaligen Ansatz des Nutzungsrechts einbezogen werden, werden als Aufwand der Periode berücksichtigt.

Die Mercedes-Benz Group nimmt für Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten (kurzfristige Leasingverhältnisse) sowie für Leasingverträge über geringwertige Vermögenswerte das Wahlrecht in Anspruch, auf eine Erfassung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zu verzichten. Die mit diesen Leasingverhältnissen verbundenen Leasingzahlungen werden überwiegend linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst.

Die in den Sachanlagen ausgewiesenen Nutzungsrechte werden bei der erstmaligen Bewertung zu Anschaffungskosten angesetzt. Die Anschaffungskosten des Nutzungsrechts enthalten den Betrag aus der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit, zuzüglich sämtlicher Leasingzahlungen, die zu oder vor Beginn der Laufzeit des Leasingverhältnisses getätigt werden, sowie der Vertragsabschlusskosten und der geschätzten Kosten für die Demontage oder Wiederherstellung des Leasinggegenstands. Zum Abzug kommen sämtliche vom Leasinggeber bereits erhaltenen Leasinganreize.



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

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

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

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

Das Nutzungsrecht wird im Rahmen der Folgebewertung mit den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen sowie gegebenenfalls erforderlicher kumulierter Wertminderungen bewertet. Sofern die zu berücksichtigenden Leasingzahlungen auch den Eigentumsübergang an dem zugrunde liegenden Vermögenswert zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses umfassen, einschließlich der Wahrnehmung einer Kaufoption, erfolgt die Abschreibung über die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Anderenfalls wird das Nutzungsrecht über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben. Die Abschreibung des Nutzungsrechts ist den Funktionskosten zugeordnet.

In der Folgebewertung wird der Buchwert der Leasingverbindlichkeit aufgezinnt und um die geleisteten Leasingzahlungen vermindert. Die Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit erfolgt in den Zinsaufwendungen. Eine Reihe von Leasingverträgen, insbesondere von Immobilien, enthalten Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Bei der Festlegung der Laufzeit werden solche Optionen nur berücksichtigt,

wenn ihre Ausübung hinreichend sicher ist. Während der Laufzeit erfolgt eine regelmäßige Überprüfung dieser Optionen hinsichtlich ihrer Ausübungswahrscheinlichkeit.

### Konzern als Leasinggeber (vermietete Gegenstände)

Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand im Rahmen der Vermietung eines Konzernprodukts dem Leasinggeber (sogenannte Operating Leases) oder dem Leasingnehmer (sogenannte Finance Leases) zuzurechnen ist.

Beim **Operating Lease** verbleibt das wirtschaftliche Eigentum am Fahrzeug bei der Mercedes-Benz Group. Zudem kann ein Operating Lease bei einem Verkauf von Fahrzeugen, bei dem der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, zu bilanzieren sein.

Insbesondere bei Operating Lease-Verträgen werden regelmäßig bestimmte Annahmen über den Restwert der Rückläufe aus Leasinggeschäften getroffen. Sollte aufgrund sich verändernder Marktentwicklungen zum Bilanzstichtag eine negative Abweichung zum bisher geschätzten Restwert eintreten, ist die Höhe der Abschreibungen anzupassen oder eine Wertminderung vorzunehmen. Maßnahmen zur Risikosenkung umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Restwertschätzung wird grundsätzlich durch



Vergleiche interner und externer Quellen verifiziert und bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

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

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Fahrzeuge, im Wesentlichen Konzernprodukte, die Mercedes-Benz Financial Services von konzern-unabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Anschaffungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Segment Mercedes-Benz Financial Services ausgewiesen. Sofern diese Fahrzeuge Konzernprodukte sind und subventioniert werden, wird die Subvention im Rahmen des Leasingvertrags an den externen Kunden weitergereicht. Dies führt zu einer Reduzierung der Anschaffungskosten und zu einer entsprechenden Kürzung des Umsatzes aus dem Fahrzeugverkauf. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Konzernprodukte aufgrund der separat abge-

schlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse.

Im Fall von **Finance Leases** weist der Konzern Forderungen in Höhe der Nettoinvestition aus dem Leasingverhältnis unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen aus. Die Nettoinvestition in ein Leasingverhältnis ergibt sich aus der Bruttoinvestition (zukünftige Leasingzahlungen und nicht garantierter Restwert), die mit dem Zinssatz abgezinst wird, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt.

#### **Wertminderung langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte**

Die Mercedes-Benz Group überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen beziehungsweise Wertaufholungen von Vermögenswerten vorliegen. Bestehen Anhaltspunkte, 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. Wertminderungen werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesen Fällen wird eine teilweise oder vollständige

Wertaufholung durchgeführt; dabei wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht. Der erhöhte Buchwert darf jedoch den Buchwert nicht übersteigen, der ermittelt worden wäre (abzüglich planmäßiger Abschreibungen), wenn in früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre. Wertaufholungen werden in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst.

Für Geschäftswerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird mindestens einmal jährlich eine Überprüfung auf Wertminderung durchgeführt. Diese erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans entsprechen grundsätzlich den Segmenten. Bei Mercedes-Benz Financial Services wird die Überprüfung auf Wertminderung unterhalb der Segmentebene durchgeführt. Hierbei wird zwischen der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Mercedes-Benz Financial Services Classic (klassisches Finanzdienstleistungsgeschäft) und mehreren regionenspezifischen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, denen die Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Laden von Elektrofahrzeugen zugeordnet sind, unterschieden. Da die diese Charging-Aktivitäten betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten sowohl im Berichtsjahr als auch im Vorjahr weder Geschäftswerte noch sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer aufwiesen und zusätzlich keine Indikation für eine Wertminderung vorlag, war keine Berechnung des erzielbaren Betrags erforderlich.





Ist das Ergebnis der Überprüfung, dass der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag übersteigt, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen.

Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten bestimmt die Mercedes-Benz Group den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Ist der Nutzungswert niedriger als der Buchwert, wird zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zusätzlich der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ermittelt. Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (Cash Flows) aus der fortgeführten Nutzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Management verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt.

Diese Planung, welche den Zeitraum bis einschließlich 2030 umfasst, basiert auf Annahmen unter anderem in Hinblick auf das zukünftige Absatzvolumen und die Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie die Profitabilität der Produkte unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Transformation der Automobilindustrie und der erwarteten makroökonomischen

sowie gesetzlichen und regulatorischen Entwicklungen. Die für die Planung herangezogenen Annahmen werden sowohl mit der historischen Entwicklung als auch mit externen Informationsquellen (z. B. Marktstudien) auf Plausibilität geprüft. Im Planungszeitraum wird hierbei für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans insgesamt von einem Anstieg des Absatz- und Umsatzvolumens ausgegangen. Basierend auf der Absatzplanung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans stellt die Planung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Mercedes-Benz Financial Services Classic einen Anstieg des Portfolios im Planungszeitraum. Weitere Informationen zu den klimabezogenen Annahmen und den damit verbundenen Unsicherheiten finden sich innerhalb dieser Anmerkung im Abschnitt »Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte bei Ansatz und Bewertung von Vermögenswerten und Schulden«.

Die gerundeten, spezifisch für die jeweilige zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelten, zur Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze betragen 9,5 (2024: 9,5) % nach Steuern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Mercedes-Benz Financial Services Classic wird ein risikoangepasster Zinssatz von 10 (2024: 10) % nach Steuern verwendet. Die vorstehend genannten Nach-Steuer-Zinssätze entsprechen Zinssätzen vor Steuern zwischen 12,6 % und 14,1 % (2024: 12,8 % und 14 %).

Während für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Mercedes-Benz Financial Services Classic der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (WACC – Weighted Average Cost of Capital) zugrunde. Deren Ermittlung erfolgt auf Basis des Capital-Asset-Pricing-Modells (CAPM) unter Berücksichtigung der aktuellen Markterwartungen. Zur Ermittlung des risikoangepassten Zinssatzes für Zwecke des Werthaltigkeitstests werden spezifische Peer-Group-Informationen für Betafaktoren, Kapitalstrukturdaten sowie für den Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value) abgebildet, der keine Zuwächse umfasst.

Während bei den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans der erzielbare Betrag den Buchwert deutlich übersteigt, liegt der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Mercedes-Benz Financial Services Classic nahe dem Buchwert.

Darüber hinaus werden Sensitivitätsanalysen durchgeführt (u. a. hinsichtlich des Diskontierungssatzes und der bewertungsrelevanten Cash Flows). Bei der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Mercedes-Benz Financial Services Classic würde der Buchwert den erzielbaren Betrag in zwei Szenarien übersteigen: Bei einer Erhöhung der Eigenkapitalkosten um einen



Prozentpunkt auf 11 % um rd. 0,35 Mrd. € sowie bei einer Reduzierung des Cash Flows vor Steuern um 10 % um rd. 0,3 Mrd. €. Ein Eigenkapitalkostensatz von 10,7 % nach Steuern sowie ein um 7,8 % reduzierter Cash Flow vor Steuern würde zu einer Gleichsetzung von Buchwert und erzielbarem Betrag führen.

### **Anteile an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen**

Die erstmalige Erfassung von Anteilen an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen erfolgt grundsätzlich zu Anschaffungskosten. Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen und bezieht es in der Folge at-equity ein, so stellt der beizulegende Zeitwert der zurückbehaltenen Anteile die Anschaffungskosten dar.

Zum Erwerbszeitpunkt wird eine positive Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens ermittelt und als Geschäftswert (»Investor Level Goodwill«) angesetzt. Der Geschäftswert wird in den Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen.

Wird ein zusätzlicher Anteil an einem bereits bestehenden assoziierten Unternehmen erworben und ändert sich dadurch der maßgebliche Einfluss nicht, wird nur für den zusätzlich erworbenen Anteil ein Geschäftswert ermittelt; die bisherige Finanzinvestition wird nicht neu zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die Mercedes-Benz Group überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob objektive Hinweise auf Wertminderungen bzw. Wertaufholungen bei at-equity bilanzierten Unternehmen vorliegen. Liegen solche Hinweise vor, ermittelt der Konzern den Wertanpassungsbedarf. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer 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 und werden im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen.

### **Zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen**

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als zur Veräußerung bestimmt, wenn der Buchwert überwiegend durch einen höchstwahrscheinlichen Verkauf und nicht durch eine fortgesetzte Nutzung realisiert wird. In diesem Fall werden die Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern mit dem niedrigeren Betrag aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet.

Unmittelbar vor der Klassifizierung als zur Veräußerung bestimmt werden die Vermögenswerte anhand der jeweils anzuwendenden Einzelregelungen auf einen Wertminderungsbedarf überprüft. Im Fall einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine Wertaufholung; diese ist auf die zuvor für den Vermögenswert oder die Veräußerungsgruppe erfasste Wertminderung begrenzt.

## Vorräte

Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich aus dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich noch anfallender Kosten. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten werden grundsätzlich nach der Einzelzuordnungsmethode ermittelt und beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Bei gleichartigen Vorräten, die in einer größeren Stückzahl vorliegen und untereinander austauschbar sind, erfolgt die Zuordnung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten nach der Durchschnittsmethode.

Bei selbst erstellten unfertigen und fertigen Erzeugnissen beinhalten die Herstellungskosten auch produktionsbezogene Gemeinkosten basierend auf einer Normalauslastung.

## Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Als finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten erfasste Finanzinstrumente werden grundsätzlich getrennt ausgewiesen. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald die Mercedes-Benz Group AG oder ein Tochterunternehmen Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Bei marktüblichen Käufen oder Verkäufen finanzieller Vermögenswerte wählt die Mercedes-Benz Group sowohl für die erstmalige bilanzielle Erfassung als auch für den bilanziellen Abgang den Handelstag.

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Für die Folgebewertung werden die Finanzinstrumente einer der in IFRS 9 »Finanzinstrumente« 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 hier auch finanzielle Vermögenswerte enthalten, die weder dem Geschäftsmodell »Halten« noch dem Geschäftsmodell »Halten und Veräußern« zugeordnet wurden.



Ebenfalls hier enthalten sind Derivate (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sowie Aktien oder verzinsliche Wertpapiere, die mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben wurden. Gewinne oder Verluste aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden erfolgswirksam erfasst.

**Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden**

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die mit dem Ziel gehalten werden, sowohl die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen als auch Verkäufe zu tätigen, z. B. um ein definiertes Liquiditätsziel zu erreichen (Geschäftsmodell »Halten und Veräußern«).

Diese Kategorie enthält außerdem Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken und in der Regel ohne direkten Bezug zu operativen Aktivitäten gehalten werden und für die die Option zur Erfassung von Änderungen des Zeitwerts im sonstigen Ergebnis ausgeübt wurde.

Nach der erstmaligen Bewertung werden finanzielle Vermögenswerte dieser Kategorie erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert angesetzt, wobei nicht reali-

sierte Gewinne oder Verluste in das sonstige Ergebnis einbezogen werden.

Mit dem Abgang von Schuldinstrumenten dieser Kategorie werden die über das sonstige Ergebnis erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam berücksichtigt. Erhaltene Zinsen aus finanziellen Vermögenswerten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden grundsätzlich als Zinserträge unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam berücksichtigt.

Zeitwertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden nicht erfolgswirksam erfasst, sondern bei Abgang in die Gewinnrücklage umgebucht. Dividenden werden mit Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfolgswirksam erfasst.

**Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden**

Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, wie z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (Geschäftsmodell »Halten«).

Nach dem erstmaligen Ansatz werden diese finanziellen Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich Wertminderungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte wertgemindert oder ausgebucht werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode sowie Effekte aus der Währungsumrechnung werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen insbesondere Kassenbestände, Schecks, Sichteinlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagenzertifikate mit einer Restlaufzeit zum Anschaffungszeitpunkt von bis zu drei Monaten, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stimmen mit dem Zahlungsmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung überein.

Die verfügbungsbeschränkten Finanzmittel betreffen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.



## Wertminderung finanzieller Vermögenswerte

Zu jedem Bilanzstichtag wird eine Wertminderung für finanzielle Vermögenswerte, Kreditzusagen und Finanzgarantien, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, erfasst, welche die erwarteten Kreditverluste für diese Instrumente reflektiert. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste nutzt ein dreistufiges Vorgehen zur Allokation von Wertminderungen:

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

Stufe 1 beinhaltet alle Verträge ohne wesentlichen Anstieg des Kreditrisikos seit der erstmaligen Erfassung und beinhaltet regelmäßig neue Verträge und solche, deren Zahlungen weniger als 31 Tage überfällig sind. Der Anteil an den erwarteten Kreditverlusten über die Laufzeit des Instruments, welcher auf einen Ausfall innerhalb der nächsten zwölf Monate zurückzuführen ist, wird erfasst.

Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität

Wenn ein finanzieller Vermögenswert nach seiner erstmaligen Erfassung eine signifikante Steigerung des Kreditrisikos erfahren hat, allerdings nicht in seiner Bonität beeinträchtigt ist, wird er der Stufe 2 zuge-

ordnet. 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 berücksichtigt. Für Schuldinstrumente, die keine Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind, wird eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos maßgeblich anhand von Überfälligkeitinformationen oder Ausfallwahrscheinlichkeiten festgestellt.

Ein finanzieller Vermögenswert wird in Stufe 2 überführt, wenn das Kreditrisiko im Vergleich zu seinem Kreditrisiko zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung signifikant angestiegen ist. Indikatoren für einen wesentlichen Anstieg des Kreditrisikos können Überfälligkeiten von mehr als 30 Tagen oder der Anstieg von schulderspezifischen Risikoprämien sein. 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 sind sowie ein Investment-Grade-Rating besitzen, und ordnet diese stets der Stufe 1 zu.

In den Stufen 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,
- c) angemessene und belastbare Informationen (sofern diese ohne unangemessenen Kosten- und Zeitaufwand zur Verfügung stehen) zum Abschlussstichtag über vergangene Ereignisse, gegenwärtige Umstände und Vorhersagen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

Erwartete Kreditverluste werden als wahrscheinlichkeitsgewichteter Barwert aller Zahlungsausfälle über die erwartete Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts berechnet. Bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden die erwarteten Kreditverluste über ein statistisches Modell berechnet, welches drei wesentliche Risikoparameter einbezieht: Ausfallwahrscheinlichkeit, Verlustquote bei Ausfall und Kredithöhe bei Ausfall.

Die Schätzung dieser Risikoparameter bezieht sämtliche zur Verfügung stehenden relevanten Informationen mit ein. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z. B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost-Performance-Index) und

Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenarioanalyse ermittelt (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 finanzieller Vermögenswerte (beispielsweise bei Veränderung des Barwerts der vertraglichen Zahlungsströme von 10 %) führen ebenfalls zur Ausbuchung bei gleichzeitiger Einbuchung eines neuen finanziellen Vermögenswerts. Sofern die Vertragsbedingungen neu verhandelt oder modifiziert werden und dies nicht zu einer Ausbuchung führt, wird der Bruttobuchwert des Vertrags neu berechnet und jede Differenz im Gewinn oder Verlust erfasst. Um festzustellen, ob das Kreditrisiko wesentlich angestiegen ist, wird die Ausfallwahrscheinlichkeit des modifizierten Instruments mit der Ausfallwahrscheinlichkeit des ursprünglichen Instruments bei erstmaligem Ansatz verglichen.

**Saldierung von Finanzinstrumenten**

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden saldiert und der Nettobetrag in der Konzernbilanz berichtet, sofern zum jeweiligen Stichtag ein durchsetzbarer Rechtsanspruch besteht, die erfassten Beträge miteinander zu verrechnen, und beabsichtigt ist, entweder den Ausgleich auf Nettobasis herbeizuführen oder gleichzeitig mit der Verwertung des betreffenden Vermögenswerts die dazugehörige Verbindlichkeit abzulösen.

**Finanzielle Verbindlichkeiten**

Finanzielle Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, derivative finanzielle Verbindlichkeiten und andere Verbindlichkeiten.

**Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden**

Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Soweit die Mercedes-Benz Group Reverse-Factoring-Vereinbarungen eingeht, bei denen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen des Lieferanten an einen Finanzintermediär übertragen werden, kann dies Ausweisänderungen der ursprünglichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen begründen.

Wenn sich diese Verbindlichkeiten nach Art und Funktion von anderen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen unterscheiden, erfolgt ein separater Ausweis dieser Verbindlichkeiten.

### **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 oder nicht mehr 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 grundsätzlich nur 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- und Zinsrisiken und in sehr geringem Umfang um Rohstoffpreisrisiken.

Verträge zum Kauf oder Verkauf nichtfinanzieller Posten werden regelmäßig als Eigenverbrauchsverträge qualifiziert und daher als schwebende Transaktionen (ohne bilanzielle Abbildung) behandelt, obgleich sie die Definition eines Derivats erfüllen. Dies gilt seit dem 1. Juli 2025 infolge der IASB Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 für »Verträge über naturabhängige Stromversorgung« (Power Purchase Agreements) auch für Verträge zur Absicherung von Energielieferungen. Erfüllen solche Verträge nicht die Kriterien für Eigenverbrauchsverträge, werden sie als Derivat bilanziert. Die Bewertung der Derivate erfolgt erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert. Die daraus resultierende Bewertungseffekte werden in den Funktionskosten ausgewiesen, in denen der Verbrauch der beschafften nichtfinanziellen Posten (z. B. Energie) erfasst wird.

Eingebettete Derivate werden grundsätzlich vom Basisvertrag getrennt und separat erfasst. Eine Trennung unterbleibt, wenn der Basisvertrag ein finanzieller Vermögenswert ist, wenn der gesamte hybride Vertrag erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird oder wenn das eingebettete Derivat mit dem Basisvertrag eng verbunden ist.

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert börsennotierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet,

wie z. B. Discounted-Cash-Flow- oder Optionspreismodelle. Derivate werden als Vermögenswert ausgewiesen, wenn deren beizulegender Zeitwert positiv ist, und als Verbindlichkeit, wenn deren beizulegender Zeitwert negativ ist.

Wenn die Vorgaben des IFRS 9 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert die Mercedes-Benz Group die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt als Fair Value Hedge, als Cash Flow Hedge oder Absicherung von Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb. Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts, einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Bei einem Cash Flow Hedge werden hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme aus erwarteten Transaktionen oder zu zahlende bzw. zu erhaltende schwankende Zahlungsströme im Zusammenhang mit einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit abgesichert. Die Dokumentation der Sicherungsbeziehungen beinhaltet die Ziele und Strategie des Risikomanagements, die Art der Sicherungsbeziehung, die Art des abgesicherten Risikos, 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.



Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte erfolgswirksam im Konzernergebnis erfasst. Die Zeitwertveränderungen derivativer Finanzinstrumente, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst im sonstigen Ergebnis berücksichtigt.

Der Ergebnisausweis von Sicherungsgeschäften erfolgt für den hedge-effektiven Teil in der Zeile der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, in der sich das Grundgeschäft auswirkt. Bei Cash Flow Hedges, die zur Absicherung von Währungsrisiken in den Umsatzerlösen und in den Umsatzkosten eingesetzt werden, werden die Effekte aus Hedge Abbrüchen sowie die Hedge-Ineffektivitäten in der Zeile »Übriges Finanzergebnis« der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung gezeigt.

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. Sofern im Zusammenhang mit den abgesicherten Grundgeschäften ergebniswirksame Währungseffekte aus Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen, erfolgt die Umbuchung der zeitgleich anfallenden Sicherungsgewinne/-verluste in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen von Derivaten werden unmittelbar im Konzernergebnis berücksichtigt.

Bei Derivaten, die in einer Sicherungsbeziehung als Sicherungsgeschäft designiert wurden, können unter IFRS 9 bestimmte Komponenten von der Designation ausgeschlossen und deren Änderung im beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis abgegrenzt werden. Dies kann z. B. beim Zeitwert von Optionen, beim Terminelement von Termingeschäften oder dem Cross-Currency-Basis-Spread Anwendung finden.

Die Bilanzierung einer einzelnen Sicherungsbeziehung ist prospektiv zu beenden, wenn sie die qualifizierenden Kriterien gemäß IFRS 9 nicht mehr erfüllt. Mögliche Gründe für die Beendigung der Bilanzierung einer Sicherungsbeziehung sind unter anderem Veränderungen des designierten Grundgeschäfts, der Wegfall des ökonomischen Zusammenhangs von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument, die Veräußerung oder Beendigung des Sicherungsinstruments oder eine Änderung des dokumentierten Risikomanagementziels einer einzelnen Sicherungsbeziehung. Die kumulierten 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.



## Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung leistungsbasierter Pensionszusagen und anderer ähnlicher Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Leistungen an Arbeitnehmer« nach der »Projected Unit Credit Method«. Planvermögen, die angelegt sind, um leistungsbasierte Pensionszusagen und andere ähnliche Versorgungsleistungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet und mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet.

Der Saldo aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen und Planvermögen (Nettopensionsverpflichtung oder Nettopensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der Bruttopensionsverpflichtung zugrunde liegenden Diskontierungszinssatz verzinst. Die daraus resultierenden Nettozinsaufwendungen bzw. -erträge werden erfolgswirksam in den Zinsaufwendungen bzw. den Zinserträgen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die übrigen Aufwendungen infolge der Gewährung von Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen, die sich im Wesentlichen aus im Berichtsjahr erdienten Ansprüchen ergeben, sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen der Annahmen für die Bewertung leistungsbasierter

Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, die erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden.

Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen werden fristen- und währungskongruent zu den Pensionszahlungen auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Abschlussstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Für sehr lange Laufzeiten stehen keine hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen als Vergleichsmaßstab zur Verfügung. Die entsprechenden Abzinsungsfaktoren werden mittels Extrapolation der beobachtbaren Marktrenditen 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, wenn der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und der voraussichtliche Betrag der Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Der als Rückstellung angesetzte Betrag stellt die bestmögliche Schätzung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag dar.

Rückstellungen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt.

Sofern die Ansatzkriterien für Rückstellungen nicht erfüllt sind und die Möglichkeit eines Zahlungsmittelabflusses bei der Erfüllung nicht unwahrscheinlich ist, erfolgt eine Angabe als Eventualverbindlichkeit (soweit hinreichend bewertbar). Der als Eventualverbindlichkeit angegebene Betrag entspricht der bestmöglichen Schätzung der möglichen Verpflichtung zum Bilanzstichtag. Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten werden regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird zum Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung passivierter Garantieaufwendungen basiert insbesondere auf historischen Erfahrungswerten. Weitere Annahmen umfassen unter anderem die Höhe der Kosten für potenzielle Reparaturen und Fahrzeugrückkäufe. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

Restrukturierungsrückstellungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen gebildet, die den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten. Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen werden dann angesetzt, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen oder dieser bereits kommuniziert wurde.



## Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

### Vertragsverbindlichkeiten

Eine Vertragsverbindlichkeit ist die Verpflichtung eines Unternehmens, Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden zu übertragen, für die das Unternehmen von diesem Kunden eine Gegenleistung erhalten hat (bzw. noch zu erhalten hat).

### Rückerstattungsverbindlichkeiten

Eine Rückerstattungsverbindlichkeit ergibt sich, wenn die Mercedes-Benz Group von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurück-erstattet wird. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der Gegenleistung bewertet, die dem Unternehmen voraussichtlich nicht zusteht und somit nicht im Transaktionspreis berücksichtigt wird.

## Aktienorientierte Vergütung

Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet, und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen, soweit die Ansprüche verdient sind.

Das in der Berichtsperiode zu berücksichtigende Ergebnis entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Bilanzstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividenden-äquivalents und wird in den Funktionskosten aus-gewiesen.

## Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung

Zahlungswirksame Zuwendungen der öffentlichen Hand werden im Cash Flow der Geschäftstätigkeit gezeigt. Zudem werden gezahlte Zinsen sowie erhaltene Zinsen und Dividenden dem Cash Flow aus der Geschäfts-tätigkeit zugeordnet. Sofern sich aus den von der Mercedes-Benz Group getroffenen Reverse-Factoring-Vereinbarungen keine Ausweisänderungen der ur-sprünglichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ergeben, werden die Zahlungsströme aus diesen Vereinbarungen ebenfalls im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit abgebildet. Darüber hinaus werden sämtliche Zahlungsströme der Forderungen aus Finanz-dienstleistungen in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Die Zahlungsströme aus kurzfristig verzinslichen Wertpapieren mit hoher Umschlaghäufigkeit und wesentlichen Beträgen werden saldiert im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit abgebildet.

### **Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte bei Ansatz und Bewertung von Vermögenswerten und Schulden**

Im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses wurden die möglichen Auswirkungen des Klimawandels und künftiger regulatorischer Vorgaben im Rahmen der Transformation der Automobilindustrie hin zur Elektromobilität berücksichtigt.

Als Akteurin im Verkehrssektor unterstützt die Mercedes-Benz Group das Pariser Klimaabkommen. Dekarbonisierung stellt als strategisches Kernelement eines der sechs Fokusfelder der Nachhaltigkeit dar. Den Verlauf der Transformation in Richtung einer Elektrifizierung der Fahrzeugflotte bestimmen neben den Marktbedingungen vor allem die Infrastruktur und die Wünsche der Kundinnen und Kunden. Die Mercedes-Benz Group unterstützt die Kundinnen und Kunden aktiv beim Umstieg auf emissionsfreie Mobilität durch Elektrofahrzeuge und den Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie Ladeangebote mit Strom aus erneuerbaren Energien.

Die parallele Entwicklung, Modellpflege und Produktion von Elektro- und Verbrennungsfahrzeugen führt zu einem hohen Investitionsbedarf. Diesem wird begegnet, indem für die Weiterentwicklung des Produktportfolios nachhaltig Synergien zwischen neuen und bestehenden Baureihen genutzt werden, was zugleich eine hohe Flexibilität sicherstellt.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen im Zusammenhang mit nachhaltigkeitsbezogenen Aspekten beinhalten insbesondere die nachfolgend beschriebenen Sachverhalte:

Bei der Ermittlung und der Überprüfung der Nutzungsdauern aktivierter Entwicklungskosten werden mögliche Einflüsse aus der Transformation der Automobilindustrie berücksichtigt. Dabei kann sich insbesondere der erwartete Produktlebenszyklus sowohl infolge eines geänderten Kundenverhaltens oder durch regulatorische Anforderungen, aber auch durch unterjährige Produktentscheidung gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Produktlebenszyklus verändern.

Ebenso werden die Nutzungsdauern von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens vor dem Hintergrund der Transformation regelmäßig untersucht. Zum Stichtag waren keine wesentlichen Anpassungen der Nutzungsdauern notwendig, da die Produktionsanlagen des Konzerns grundsätzlich flexibel einsetzbar sind und somit eine Anpassung an unterschiedliche Szenarien der Fahrzeugproduktion ermöglicht wird.

Zum Stichtag bestanden keine wesentlichen Verpflichtungen zur Demontage, zum Rückbau oder bezüglich der Entfernung von Produktionsstätten und -anlagen, die den Ansatz einer Rückstellung begründen.

Die zunehmende Verschärfung der Emissionsregelungen macht es erforderlich, die gesetzlichen Vorschriften sorgfältig zu analysieren. Dies kann es erforderlich machen, Emissionszertifikate zu erwerben und etwaige Verpflichtungen hieraus zu bilanzieren. Die Höhe dieser Rückstellungen wird auf Basis des erwarteten Werts der zurückzugebenden Zertifikate oder Rechte ermittelt. Die zum Stichtag bilanzierten Rückstellungen werden in den sonstigen Rückstellungen in [Anmerkung 23](#) ausgewiesen.

Die Werthaltigkeit vermieteter Fahrzeuge, die als Operating Lease klassifiziert sind, wird regelmäßig überprüft. Bei der Bestimmung der Werthaltigkeit ist insbesondere der Restwert der vermieteten Fahrzeuge relevant. Infolge der Transformation in Richtung einer Elektrifizierung der Fahrzeugflotte können die Restwerte aufgrund eines sich ändernden Kundenverhaltens, neuer regulatorischer Vorgaben und der technologischen Weiterentwicklung beeinflusst werden. So können beispielsweise strengere Emissionsvorschriften, eine zunehmende Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen und technologischen Innovationen den Restwert der Fahrzeuge maßgeblich beeinflussen. Im Berichtsjahr waren keine wesentlichen Wertminderungen für Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselantrieb erforderlich. Für vollelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge sind aufgrund der oben genannten Faktoren Wertminderungen der vermieteten Gegenstände erfasst. Diese sind in [Anmerkung 12](#) dargestellt.



Auch die Werthaltigkeit der Vorräte wird regelmäßig überprüft. Informationen über die Wertminderungen der Vorräte sind in [Anmerkung 18](#) dargestellt.

Bei der Ermittlung der erwarteten Kreditausfälle und -verluste für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden die erwarteten Erlöse aus der Verwertung der als Sicherheit dienenden Fahrzeuge einbezogen. Der erwartete Verwertungserlös basiert auf einer Schätzung des Marktwerts zum erwarteten Zeitpunkt eines möglichen Ausfalls. Zum Stichtag wurde eine Analyse im Hinblick auf eine mögliche Erhöhung des Ausfallrisikos sowie eine Reduzierung der geschätzten Marktwerte durch ein sich veränderndes Kundenverhalten durch Effekte des Klimawandels oder andere Nachhaltigkeitsrisiken durchgeführt. Es wurde ein Aufschlag auf die Wertberichtigung der Kreditrisiken der betroffenen Forderungen in unwesentlicher Höhe gebildet.

Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen an den eigenen Standorten konsequent zu reduzieren, setzt die Mercedes-Benz Group unter anderem auf den Bezug von Grünstrom. Hierzu hat die Mercedes-Benz Group Power Purchase Agreements mit Laufzeiten von 4 bis 15 Jahren abgeschlossen. Insgesamt sind diese Verträge im Verhältnis zum Gesamtstrombedarf und hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage derzeit für den Konzern von untergeordneter Bedeutung, da sie erst im Jahr 2027 Strom produzieren werden.

Der Werthaltigkeitstest auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basiert auf der fünf Jahre umfassenden Unternehmensplanung und strategischen Ausrichtung des Konzerns. Diese sieht eine schrittweise Substitution von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor durch Elektrofahrzeuge vor. Sowohl für Mercedes-Benz Cars als auch für Mercedes-Benz Vans wird von einem Anstieg des Absatz- und Umsatzvolumens ausgegangen. Dabei wird eine Erhöhung des Anteils an vollelektrischen Fahrzeugen unterstellt und es wird berücksichtigt, dass die vollelektrischen Fahrzeuge im Vergleich zu den Fahrzeugen mit herkömmlichem Antrieb im Planungszeitraum höhere variable Kosten verursachen. Die Mercedes-Benz Group plant, den Anteil elektrifizierter Fahrzeuge in den jeweiligen Neuwagenflotten von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts auf bis zu 50 % zu steigern. Darüber hinaus werden Annahmen getroffen über den erforderlichen Umfang der Forschung und Entwicklungsaufwendungen, hinsichtlich dem Verkaufsstart neuer Fahrzeugmodelle und der Zusammensetzung des Leasingportfolios sowie über Investitionen in ressourcenschonende Produktionsanlagen, Aufwendungen für die Steuerung des Produktionsnetzwerkes sowie für Aufwendungen im Zusammenhang mit der CO<sub>2</sub>-Regulierung. Der Werthaltigkeitstest der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten reflektiert das oben genannte Transformationsziel für den Anteil von vollelektrischen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit

herkömmlichen Antrieben sowohl in prognostizierten Planungsperioden als auch in der Berechnung des Terminal Values. Für die Ableitung des Terminal Values wurde unter anderem aufgrund der derzeit noch nicht vollumfänglich absehbaren Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation sowie das Kundenverhalten infolge des Übergangs zur Elektromobilität kein Wachstum unterstellt. Der im Jahr 2025 durchgeführte Werthaltigkeitstest ergab keinen Wertminderungsbedarf für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten.



## 2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Ermessensentscheidungen vorgenommen werden. Diese können Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen und Ermessensentscheidungen betroffen sind, werden im Folgenden erläutert. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen und Ermessensentscheidungen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben.

### Makroökonomische Unsicherheiten

Die Mercedes-Benz Group analysiert kontinuierlich die möglichen Auswirkungen der makroökonomischen und geopolitischen Entwicklungen auf den Konzern. Insbesondere die Einführung neuer Zölle oder die Erhöhung bestehender Zölle durch Jurisdiktionen und die Gegenmaßnahmen anderer Staaten können zu sich verändernden Märkten und erhöhter Unsicherheit führen. Bei der Aktualisierung damit zusammenhängender Schätzungen und Ermessensentscheidungen werden die zum Bilanzstichtag geltenden Zollsätze

und länderspezifischen staatlichen Programme und Maßnahmen berücksichtigt. Ermessensentscheidungen spielen in diesem Zusammenhang vor allem bei der Bewertung des Vorratsvermögens, der Bilanzierung von Rabatten im Rahmen des US-Zollrabattprogramms, der Einschätzung zukünftiger Restwerte von vermieteten Fahrzeugen, der Bewertung von Rückstellungen und im Zusammenhang mit den Werthaltigkeitstests für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten eine Rolle.

### Werthaltigkeit zahlungsmittelgenerierender Einheiten und at-equity bewerteter Finanzinvestitionen

Im Rahmen der Werthaltigkeitstests für nichtfinanzielle Vermögenswerte sind Einschätzungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu bestimmen. Dabei sind insbesondere Annahmen bezüglich der zukünftigen Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf den zukünftigen Absatz, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte, die auch infolge des Übergangs zur Elektromobilität mit einer hohen Dynamik und damit Unsicherheiten verbunden sind.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung oder Wertaufholung vorliegen, sind ebenfalls Schätzungen und Beurteilungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen. In diesem Zusammenhang sind

Annahmen über die künftige Geschäftsentwicklung zu treffen, um die erwarteten zukünftigen Cash Flows dieser Finanzinvestition abzuleiten. Die Buchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen beliefen sich zum Bilanzstichtag auf 10.037 (31. Dezember 2024: 12.786) Mio. €.

### Werthaltigkeit vermieteter Gegenstände

Auf Basis der Entscheidung, ob das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand im Rahmen der Vermietung eines Konzernprodukts dem Leasinggeber (Operating Leases) oder dem Leasingnehmer (Finance Leases) zuzurechnen ist, überprüft die Mercedes-Benz Group regelmäßig die wertbestimmenden Faktoren der vermieteten Fahrzeuge aus den Operating Leases (Buchwerte zum 31. Dezember 2025: 39.472 Mio. €; 31. Dezember 2024: 45.220 Mio. €). Dabei sind vor allem die Restwerte der Fahrzeuge einzuschätzen, die einen bedeutenden Teil der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse aus vermieteten Gegenständen darstellen. Im Rahmen dessen werden Annahmen zu wesentlichen Einflussfaktoren wie der erwarteten Anzahl der Leasingrückläufer und der aktuellen Vermarktungsergebnisse getroffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde. Die qualifizierten Schätzungen beruhen auf Veröffentlichungen sachverständiger Dritter und Daten externer Marktforschungsinstitute sowie interner Berechnungen und vorliegenden Zusatzinformationen wie z. B. historische Erfahrungswerte und aktuelle Verkaufsdaten.

Zudem fließen in die Restwertschätzungen Kenntnisse über neue regulatorische Vorgaben oder ein verändertes Kundenverhalten mit ein. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt; sofern sich die Restwerterwartung verändert, führt dies entweder zu einer prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteinschätzung nicht unmittelbar aus, sondern verteilt sich gleichmäßig über die Restlaufzeit des Leasingvertrags.

### **Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

Der Konzern schätzt regelmäßig das Ausfallrisiko seiner Forderungen aus Finanzdienstleistungen (Buchwerte zum 31. Dezember 2025: 76.289 Mio. €; 31. Dezember 2024: 87.867 Mio. €) ein. In diesem Zusammenhang werden viele Faktoren berücksichtigt; diese umfassen Erfahrungswerte hinsichtlich eingetretener Kreditausfälle, die Größe und Zusammensetzung einzelner Portfolios, aktuelle wirtschaftliche Ereignisse und Rahmenbedingungen sowie die aktuellen Marktwerte bzw. die Angemessenheit der Kreditsicherheiten. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen über Faktoren einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z. B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost-Performance-

Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenarioanalyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Weitere externe Informationen, die nicht über die Szenarien abgebildet werden können, werden – soweit erforderlich – durch nachgelagerte Anpassungen in die Bewertung mit einbezogen. Sollten sich Einschätzung und Beurteilung dieser Faktoren ändern, beeinflusst dies die Höhe der zu bildenden Wertberichtigungen und wirkt sich auf das Konzernergebnis aus.

### **Produktgarantien**

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien in Abhängigkeit von den jeweiligen Produkten und Marktgegebenheiten. Rückstellungen für Produktgarantien (Buchwerte zum 31. Dezember 2025: 7.091 Mio. €; 31. Dezember 2024: 6.934 Mio. €) werden grundsätzlich zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs gebildet. Um die Rückstellungshöhe zu bestimmen, müssen Annahmen über Art und Umfang erwarteter gesetzlicher und vertraglicher Gewährleistungsansprüche, über künftige Kulanzfälle sowie mögliche Rückrufaktionen 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 Kilometer-

beschränkungen. Auch den Abzinsungsfaktoren liegen in gewissem Umfang Schätzungen zugrunde. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

### **Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren**

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen und Anordnungen konfrontiert, die eine Vielzahl von Themen betreffen. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen, zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen, Bußgelder, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben, die das Ergebnis der Mercedes-Benz Group AG negativ beeinflussen. Rechtsstreitigkeiten oder behördlichen Untersuchungen liegen häufig komplexe rechtliche oder tatsächliche Fragestellungen zugrunde und sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden.

Die Mercedes-Benz Group AG und deren Tochterunternehmen bilden Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Konzernabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren sind im Konzernabschluss



angegeben, wenn sie bewertbar sind. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Entsprechend ist die Beurteilung, ob zum Stichtag eine gegenwärtige Verpflichtung als Ergebnis eines Ereignisses in der Vergangenheit besteht, ob ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich und ob die Verpflichtung verlässlich schätzbar ist, in einem erheblichen Maß mit Ermessen verbunden.

Die Mercedes-Benz Group beurteilt den jeweiligen Stand eines Verfahrens und damit die Höhe der Rückstellung für anhängige und drohende Verfahren regelmäßig, auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Zum Bilanzstichtag beliefen sich die Buchwerte der Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken auf 1.891 (31. Dezember 2024: 1.683) Mio. €.

Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben. Es ist 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 oder Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Es bestehen zudem Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit möglicher Zahlungsmittelabflüsse. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow der Mercedes-Benz Group

in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, erwartet der Konzern aus möglichen, sich daraus ergebenden Verpflichtungen nach derzeitiger Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns.

### **Pensionen und ähnliche Verpflichtungen**

Die Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die damit zusammenhängenden Pensionsaufwendungen basieren auf versicherungsmathematischen Modellen. Den Bewertungen liegen dabei unterschiedliche Annahmen wie aktuelle versicherungsmathematisch entwickelte Wahrscheinlichkeiten (unter anderem 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 durch die Einflussfaktoren bedingten Wahrscheinlichkeiten von aktuellen Entwicklungen abweichen.

Mittels Sensitivitätsanalysen werden die finanziellen Auswirkungen der Abweichungen bei den wesentlichen Faktoren ermittelt. Zum 31. Dezember 2025 wurden Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 807 (31. Dezember 2024: 952) Mio. € ausgewiesen.

### **Ertragsteuern**

Die Berechnung der Ertragsteuern der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss dargestellten Steuerpositionen unterliegen wegen ihrer Komplexität möglicherweise einer abweichenden Interpretation durch Steuerpflichtige einerseits und lokale Finanzbehörden andererseits. Abweichende Interpretationen können sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Ansatz und der Bewertung von Bilanzpositionen sowie der steuerlichen Würdigung von Aufwendungen und Erträgen ergeben. Die Buchwerte der Verbindlichkeiten für Ertragsteuern beliefen sich zum 31. Dezember 2025 auf 1.666 (31. Dezember 2024: 2.047) Mio. €.



### 3. Konsolidierungskreis

#### Zusammensetzung des Konzerns

Ein detaillierter Überblick über die in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und den Anteilsbesitz der Mercedes-Benz Group gemäß § 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste in [Anmerkung 41](#) dargestellt.

Die Tochterunternehmen, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern und für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Kriterien hierfür sind der Anteil der gesamten Bilanzsummen, der Umsatzerlöse, der Ergebnisse nach Steuern und der Anzahl der Beschäftigten der zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierten Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftlichen Tätigkeiten an den entsprechenden Konzerngrößen.

#### Zusammensetzung des Konzerns

|                                                                                                                                       | 31. Dezember |      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|------|
|                                                                                                                                       | 2025         | 2024 |
| Konsolidierte Tochterunternehmen                                                                                                      | <b>235</b>   | 239  |
| Inland                                                                                                                                | <b>51</b>    | 52   |
| Ausland                                                                                                                               | <b>184</b>   | 187  |
| Nicht konsolidierte Tochterunternehmen                                                                                                | <b>48</b>    | 53   |
| Inland                                                                                                                                | <b>19</b>    | 21   |
| Ausland                                                                                                                               | <b>29</b>    | 32   |
| Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten                                                                               | <b>1</b>     | 1    |
| Inland                                                                                                                                | -            | -    |
| Ausland                                                                                                                               | <b>1</b>     | 1    |
| At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen                                                                                          | <b>8</b>     | 8    |
| Inland                                                                                                                                | <b>2</b>     | 2    |
| Ausland                                                                                                                               | <b>6</b>     | 6    |
| At-equity bewertete assoziierte Unternehmen                                                                                           | <b>11</b>    | 11   |
| Inland                                                                                                                                | <b>3</b>     | 3    |
| Ausland                                                                                                                               | <b>8</b>     | 8    |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen | <b>13</b>    | 14   |
| Inland                                                                                                                                | <b>8</b>     | 9    |
| Ausland                                                                                                                               | <b>5</b>     | 5    |
| Zum beizulegenden Zeitwert bewertete wesentliche sonstige Beteiligungen                                                               | <b>8</b>     | 14   |
| Inland                                                                                                                                | <b>3</b>     | 7    |
| Ausland                                                                                                                               | <b>5</b>     | 7    |
| <b>Gesamt</b>                                                                                                                         | <b>324</b>   | 340  |

#### Strukturierte Unternehmen

Bei den strukturierten Unternehmen im Konzern handelt es sich im Wesentlichen um Asset-Backed-Securities-Gesellschaften (ABS) und Spezialfonds. Die ABS-Gesellschaften werden insbesondere zur Refinanzierung des Konzerns genutzt. Im Regelfall werden Forderungen aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft an strukturierte Unternehmen übertragen. Diese refinanzieren den Kaufpreis über die Ausgabe von Wertpapieren. Die Spezialfonds werden insbesondere zur Diversifikation der Kapitalanlagestrategie aufgelegt.

Zum Bilanzstichtag bestanden im Konzern Beziehungen zu 31 (2024: 29) beherrschten strukturierten Unternehmen, von denen 30 vollkonsolidiert werden. Darüber hinaus unterhält der Konzern wie im Vorjahr Beziehungen zu einem nicht beherrschten strukturierten Unternehmen.



## Wesentliche Abgänge und zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden

Im Geschäftsjahr sowie im Vorjahr hat der Konzern Veräußerungen von Tochtergesellschaften und Unternehmensteilen vorgenommen. Darüber hinaus zeigt die nachfolgende Tabelle die vom Vorstand beschlossenen Transaktionen, bei denen die Kriterien einer Klassifizierung als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden erfüllt waren.

| Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden |              |      |
|-------------------------------------------------------|--------------|------|
|                                                       | 31. Dezember |      |
|                                                       | 2025         | 2024 |
| in Millionen €                                        |              |      |
| <b>Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte</b>       |              |      |
|                                                       | 11.013       | 160  |
| Athlon                                                | 9.120        | -    |
| Daimler Truck Holding AG                              | 1.784        | -    |
| Vertrieb Inland                                       | 109          | -    |
| Vertrieb europäisches Ausland                         | -            | 73   |
| Finanzierungsportfolio in Österreich                  | -            | 87   |
| <b>Zur Veräußerung bestimmte Schulden</b>             |              |      |
|                                                       | 1.340        | 46   |
| Athlon                                                | 1.339        | -    |
| Vertrieb Inland                                       | 1            | -    |
| Vertrieb europäisches Ausland                         | -            | 31   |
| Finanzierungsportfolio in Österreich                  | -            | 15   |

### Veräußerung der Athlon-Gruppe (Athlon)

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG hat Ende Dezember 2025 beschlossen, die Gesellschaften der Athlon-Gruppe zu verkaufen. Dazu verhandelt die Mercedes-Benz Group exklusiv mit der BNP Paribas Group. Die Vertragsunterzeichnung wird im zweiten Quartal 2026 erwartet.

Die Kriterien einer Klassifizierung als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden waren zum 31. Dezember 2025 erfüllt. Die Vermögenswerte von 9.120 Mio. € und Schulden von 1.339 Mio. € werden in der Konzernbilanz gesondert ausgewiesen und sind in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich. Aus dem Vollzug der Transaktion werden bedingt vom weiteren Verlauf der Verhandlungen keine wesentlichen Effekte auf die Ertragslage erwartet. Die Auswirkungen auf die Finanzlage sind vom finalen Verhandlungsergebnis abhängig. Die Effekte werden im Wesentlichen dem Segment Mercedes-Benz Financial Services zugeordnet.

### Veräußerung von Anteilen an der Daimler Truck Holding AG

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG hat im Jahr 2025 den Verkauf eines Teils der von der Mercedes-Benz Group at-equity einbezogenen Anteile an der Daimler Truck Holding AG (Daimler Truck) in einer oder mehreren Tranchen und unter bestimmten Voraussetzungen beschlossen. Zum 31. Dezember 2025 waren die Kriterien einer Klassifizierung als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte für diesen Anteil von 1.784 Mio. € erstmals erfüllt, sodass die bisher als at-equity bewerteten Finanzinvestitionen in dieser

Höhe in der Konzernbilanz als zur Veräußerung bestimmt ausgewiesen werden. Der in der Konzernbilanz gesondert ausgewiesene Umfang ist der Überleitung zugeordnet. Weitere Informationen zu Daimler Truck sind in [Anmerkung 13](#) enthalten.

Der Zeitpunkt der Transaktionen hängt von verschiedenen Voraussetzungen ab und ist derzeit noch nicht bekannt. Die Auswirkungen auf die Ertrags- und Finanzlage sind abhängig von Marktbedingungen zum Transaktionszeitpunkt.

**Zukunftsfähige Aufstellung des konzerneigenen Vertriebs in Deutschland (Vertrieb Inland)**  
Im Jahr 2024 kündigte die Mercedes-Benz Group eine umfassende Überprüfung der Strukturen der konzerneigenen Niederlassungen in Deutschland an.

Im Jahr 2025 hat die Mercedes-Benz Group Verträge zur Veräußerung der Niederlassungen in Koblenz, Neu-Ulm, Mainz, Dortmund und Lübeck mit unterschiedlichen Käufern abgeschlossen. Bereits zum Zeitpunkt der Entscheidung des Managements zum Verkauf der jeweiligen Niederlassung wurden sonstige betriebliche Aufwendungen von 76 Mio. € erfasst, die im Wesentlichen Ausgleichszahlungen an die Mitarbeitenden betreffen.



Infolge des Vollzugs der Transaktionen für die Niederlassungen in Koblenz, Neu-Ulm und Mainz im Jahr 2025 wurde der daraus resultierende sonstige betriebliche Ertrag von 101 Mio. € und der entsprechende Zahlungsmittelzufluss von 124 Mio. € ausgewiesen. Mit den Veräußerungen sind Vermögenswerte von 106 Mio. € und Schulden von 98 Mio. € abgegangen. Die abgegangenen Vermögenswerte betrafen im Wesentlichen vermietete Gegenstände von 74 Mio. € und Vorräte von 18 Mio. €. In den abgegangenen Schulden waren insbesondere Verbindlichkeiten von 69 Mio. € enthalten. Die genannten Effekte waren den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zugeordnet.

Zum 31. Dezember 2025 wurden für die Niederlassungen in Dortmund und Lübeck Vermögenswerte von 109 Mio. € und Schulden von 1 Mio. € als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden gesondert in der Konzernbilanz ausgewiesen. Die Vermögenswerte und Schulden betreffen beide Fahrzeugsegmente.

#### Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden zum 31. Dezember 2025

|                                                  | Athlon       | Vertrieb<br>Inland |
|--------------------------------------------------|--------------|--------------------|
| in Millionen €                                   |              |                    |
| <b>Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte</b>  | <b>9.120</b> | <b>109</b>         |
| Immaterielle Vermögenswerte                      | 49           | -                  |
| Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte        | 37           | 26                 |
| Vermietete Gegenstände                           | 7.893        | 53                 |
| Vorräte                                          | 145          | 30                 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen       | 42           | -                  |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen           | 430          | -                  |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente     | 22           | -                  |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte                | 255          | -                  |
| Sonstige Vermögenswerte                          | 247          | -                  |
| <b>Zur Veräußerung bestimmte Schulden</b>        | <b>1.339</b> | <b>1</b>           |
| Rückstellungen                                   | 3            | -                  |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 427          | -                  |
| Finanzierungsverbindlichkeiten                   | 500          | -                  |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten             | 71           | 1                  |
| Sonstige Verbindlichkeiten                       | 338          | -                  |

#### Veräußerung von Produktions- und Vertriebskapazitäten in Argentinien

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG hat im Februar 2025 beschlossen, die Produktions- und Vertriebskapazitäten in Argentinien zu veräußern. Die Vertragsunterzeichnung hat ebenfalls im Februar 2025 stattgefunden. Am 17. Juni 2025 wurde die Transaktion vollzogen.

Im Jahr 2025 sind hieraus sonstige betriebliche Aufwendungen von 398 Mio. € angefallen, die neben Wertminderungen auf Sachanlagen und Vorräte von 237 Mio. € auch Verluste aus der Währungsumrechnung einschließlich Hyperinflationseffekten von 159 Mio. € sowie Transaktionskosten von 2 Mio. € umfassen. Die Aufwendungen wurden im Wesentlichen dem Segment Mercedes-Benz Vans zugeordnet.

Die mit der Entkonsolidierung abgegangenen, vor allem produktionsbezogenen Vermögenswerte von 279 Mio. € beinhalteten im Wesentlichen Vorräte von 79 Mio. €, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 35 Mio. €, Fremdkapitalinstrumente von 28 Mio. € sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente von 40 Mio. €. In den abgegangenen Schulden von 153 Mio. € waren insbesondere Rückstellungen von 50 Mio. €, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 34 Mio. € und Vertragsverbindlichkeiten von 31 Mio. € enthalten.



Der Kaufpreis belief sich unter Berücksichtigung von bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung bestehender interner Forderungen und Verbindlichkeiten auf 126 Mio. €. Im Jahr 2025 sind dem Konzern aus dieser Transaktion 78 Mio. € zugeflossen.

#### **Veräußerung von Vertriebsgesellschaften und Retail-Aktivitäten im europäischen Ausland**

Im Jahr 2024 veräußerte der Konzern Retailaktivitäten in Italien, Frankreich, Schweden, Polen, Dänemark, Portugal und den Niederlanden. Die Veräußerungen führten insgesamt zu einem Ertrag von 96 Mio. € und einem Zahlungsmittelzufluss von 374 Mio. €. Die mit der Entkonsolidierung abgegangenen Vermögenswerte von 716 Mio. € beinhalteten im Wesentlichen Vorräte von 239 Mio. €, Sachanlagen von 134 Mio. €, vermietete Gegenstände von 118 Mio. €, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 107 Mio. € sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente von 21 Mio. €. In den abgegangenen Schulden von 159 Mio. € waren insbesondere Finanzierungsverbindlichkeiten und übrige finanzielle Verbindlichkeiten von 73 Mio. € enthalten.

Die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024 als zur Veräußerung bestimmten ausgewiesenen Vermögenswerte und Schulden betrafen Retailaktivitäten in Polen. Diese veräußerte der Konzern im Januar 2025. Darüber hinaus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags- und Finanzlage. Alle genannten Effekte werden im Wesentlichen dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

#### **Veräußerung des Finanzierungsportfolios in Österreich**

Im Jahr 2023 beschloss die ehemalige Mercedes-Benz Mobility AG, keine Kreditfinanzierung in Österreich mehr anzubieten und somit das entsprechende Finanzierungsportfolio der Mercedes-Benz Bank GmbH in Österreich zu veräußern. In der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024 wurden Vermögenswerte und Schulden als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden ausgewiesen, die vollständig dem Segment Mercedes-Benz Financial Services zugeordnet waren. Die Transaktion wurde im März 2025 vollzogen. Es haben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags- und Finanzlage ergeben.

## **4. Umsatzerlöse**

Die Umsatzerlöse lagen im Jahr 2025 unter dem Vorjahresniveau. Ursächlich hierfür waren der rückläufige Absatz in Verbindung mit einer verschlechterten Preisdurchsetzung, die negative Entwicklung der Wechselkurse sowie das rückläufige Komponenten-geschäft mit der at-equity bewerteten Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung dargestellten Umsatzerlöse beinhalten sowohl Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 liegen (Umsatzerlöse IFRS 15), als auch sonstige Umsatzerlöse, die nicht im Anwendungsbereich des IFRS 15 liegen. Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung dargestellten Umsatzerlöse nach Regionen ist in [Anmerkung 33](#) dargestellt.

Die **Umsatzerlöse IFRS 15** sind nach den beiden Kategorien »Art der Produkte und Dienstleistungen« sowie »Geographische Regionen« aufgegliedert. Die Kategorie »Art der Produkte und Dienstleistungen« entspricht den berichteten Segmenten.



Die Umsatzerlöse IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse von 2.948 (2024: 2.832) Mio. €, die zum 31. Dezember 2024 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, und Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen von 194 (2024: 222) Mio. €, die in früheren Perioden erfüllt oder teilweise erfüllt wurden. Zum 31. Dezember 2025 wird erwartet, dass zukünftig Umsatzerlöse von 7.336 (2024: 7.327) 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 Vertrags werden darin enthaltene langfristige Leistungsverpflichtungen, die im Verhältnis zum Gesamtvertragsvolumen von untergeordneter Bedeutung sind, nicht berücksichtigt.

Die **sonstigen Umsatzerlöse** enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften von 11.338 (2024: 10.695) Mio. €, nach der Effektivzinsmethode realisierte Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Mercedes-Benz Financial Services von 5.208 (2024: 5.738) Mio. € sowie Effekte aus der Währungssicherung. Die Zinsen aus Finanzdienstleistungen inkludieren Finanzerträge auf die Nettoinvestitionen in Leasingverhältnisse von 1.153 (2024: 1.233) Mio. €.

**Umsatzerlöse**

|                       | <b>Mercedes-Benz Cars</b> |             | <b>Mercedes-Benz Vans</b> |             | <b>Mercedes-Benz Financial Services</b> |             | <b>Summe Segmente</b> |             | <b>Überleitung<sup>1</sup></b> |             | <b>Mercedes-Benz Group</b> |             |
|-----------------------|---------------------------|-------------|---------------------------|-------------|-----------------------------------------|-------------|-----------------------|-------------|--------------------------------|-------------|----------------------------|-------------|
|                       | <b>2025</b>               | <b>2024</b> | <b>2025</b>               | <b>2024</b> | <b>2025</b>                             | <b>2024</b> | <b>2025</b>           | <b>2024</b> | <b>2025</b>                    | <b>2024</b> | <b>2025</b>                | <b>2024</b> |
| in Millionen €        |                           |             |                           |             |                                         |             |                       |             |                                |             |                            |             |
| Europa                | <b>36.518</b>             | 37.350      | <b>11.526</b>             | 12.540      | <b>4.525</b>                            | 4.539       | <b>52.569</b>         | 54.429      | <b>-3.189</b>                  | -3.883      | <b>49.380</b>              | 50.546      |
| Nordamerika           | <b>22.526</b>             | 25.650      | <b>2.418</b>              | 3.319       | <b>3.974</b>                            | 4.519       | <b>28.918</b>         | 33.488      | <b>-385</b>                    | -270        | <b>28.533</b>              | 33.218      |
| Asien                 | <b>28.577</b>             | 35.883      | <b>809</b>                | 1.012       | <b>155</b>                              | 127         | <b>29.541</b>         | 37.022      | <b>-12</b>                     | -18         | <b>29.529</b>              | 37.004      |
| Übrige Märkte         | <b>5.647</b>              | 5.562       | <b>1.902</b>              | 2.108       | <b>46</b>                               | 43          | <b>7.595</b>          | 7.713       | <b>-4</b>                      | -4          | <b>7.591</b>               | 7.709       |
| Umsatzerlöse IFRS 15  | <b>93.268</b>             | 104.445     | <b>16.655</b>             | 18.979      | <b>8.700</b>                            | 9.228       | <b>118.623</b>        | 132.652     | <b>-3.590</b>                  | -4.175      | <b>115.033</b>             | 128.477     |
| Sonstige Umsatzerlöse | <b>3.139</b>              | 3.316       | <b>493</b>                | 341         | <b>15.925</b>                           | 15.855      | <b>19.557</b>         | 19.512      | <b>-2.376</b>                  | -2.395      | <b>17.181</b>              | 17.117      |
| Umsatzerlöse gesamt   | <b>96.407</b>             | 107.761     | <b>17.148</b>             | 19.320      | <b>24.625</b>                           | 25.083      | <b>138.180</b>        | 152.164     | <b>-5.966</b>                  | -6.570      | <b>132.214</b>             | 145.594     |

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



## 5. Funktionskosten

### Umsatzkosten

| Umsatzkosten                                                      | 2025     | 2024     |
|-------------------------------------------------------------------|----------|----------|
| in Millionen €                                                    |          |          |
| Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse                               | -89.757  | -97.885  |
| Abschreibungen auf vermietete Gegenstände                         | -7.882   | -7.895   |
| Refinanzierungsaufwendungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft | -3.881   | -4.046   |
| Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen        | -519     | -528     |
| Übrige Umsatzkosten                                               | -7.842   | -6.664   |
|                                                                   | -109.881 | -117.018 |

Im Jahr 2025 lagen die Umsatzkosten unter dem Niveau des Vorjahres. Dem rückläufigen Absatz sowie Kosteneffizienzen, vorwiegend im Einkauf und in der Produktion, standen gestiegene Zollaufwendungen, zusätzliche Aufwendungen aus der Bewertung der Rückstellungen für Provisionsmodelle bei früheren Fahrzeugfinanzierungen im Segment Mercedes-Benz Financial Services sowie Aufwendungen aus dem im April gestarteten Optimierungsprogramm »Next Level Performance« gegenüber. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 2.394 (2024: 2.005) Mio. € sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

### Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2025 auf 9.718 (2024: 9.993) Mio. €. Sie umfassen die an-gefallenen Vertriebs-einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

### Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2025 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 2.477 (2024: 2.529) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb sowie Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Sowohl bei den **Vertriebs-** als auch **allgemeinen Verwaltungskosten** standen den gestiegenen Aufwendungen im Zusammenhang mit Optimierungsprogrammen jeweils niedrigere Aufwendungen in Folge von Effizienzmaßnahmen gegenüber.

### Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im Jahr 2025 bei 6.055 (2024: 5.580) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf Aufwendungen im Zusammenhang mit Optimierungsprogrammen zurückzuführen.

### Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2025 enthaltene Personalaufwand betrug 18.019 (2024: 17.301) Mio. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf Aufwendungen im Zusammenhang mit Optimierungsprogrammen zurückzuführen. Im Personalaufwand sind insgesamt Löhne und Gehälter von 15.021 (2024: 14.374) Mio. €, Kosten der sozialen Sicherheit von 2.588 (2024: 2.497) Mio. € sowie Kosten der Altersversorgung von 410 (2024: 430) Mio. € enthalten.

#### Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeitenden<sup>1</sup>

|                                  | 2025    | 2024    |
|----------------------------------|---------|---------|
| Mercedes-Benz Cars <sup>2</sup>  | 135.740 | 142.782 |
| Mercedes-Benz Vans               | 17.223  | 18.984  |
| Mercedes-Benz Financial Services | 9.035   | 9.538   |
| Zentrale Funktionen und Services | 7.242   | 7.987   |
|                                  | 169.240 | 179.291 |

<sup>1</sup> Aktive Belegschaft (inklusive Ferienbeschäftigte, ohne Abschlussarbeitsschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) in Köpfen im Jahresdurchschnitt.

<sup>2</sup> Inklusive anteiliger Beschäftigtenanzahl aus einem anteilmäßig konsolidierten Unternehmen von 1.316 (2024: 2.130) Mitarbeitenden.

**Optimierungsprogramme**

In allen Funktionskostenbereichen wirkten sich im Jahr 2025 Aufwendungen aus dem im März 2025 mit dem Gesamtbetriebsrat vereinbarten Personalabbauprogramm für Beschäftigte im indirekten Bereich in Deutschland aus.

Das Programm startete im April 2025 und beruht auf doppelter Freiwilligkeit für Beschäftigte und Unternehmen. Daneben sind Aufwendungen aus Optimierungsprogrammen im Ausland enthalten, die ebenfalls im Zusammenhang mit dem Programm »Next Level Performance« stehen.

Insgesamt belaufen sich die Aufwendungen im Zusammenhang mit Optimierungsprogrammen im Jahr 2025 auf 1.616 Mio. €.

**Optimierungsprogramme im Jahr 2025**

|                                                     | Mercedes-Benz<br>Cars | Mercedes-Benz<br>Vans | Mercedes-Benz<br>Financial Services | Überleitung | Mercedes-Benz<br>Group |
|-----------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------------|-------------|------------------------|
| in Millionen €                                      |                       |                       |                                     |             |                        |
| Umsatzkosten                                        | -369                  | -39                   | -20                                 | -           | -428                   |
| Vertriebskosten                                     | -343                  | -42                   | -30                                 | -           | -415                   |
| Allgemeine Verwaltungskosten                        | -89                   | -1                    | -102                                | -181        | -373                   |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten | -389                  | -7                    | -                                   | -           | -396                   |
| Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen      | -1                    | -                     | -3                                  | -           | -4                     |
| EBIT                                                | -1.191                | -89                   | -155                                | -181        | -1.616                 |



## 6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

### Sonstige betriebliche Erträge

|                                                                     | 2025  | 2024  |
|---------------------------------------------------------------------|-------|-------|
| in Millionen €                                                      |       |       |
| Erträge aus weiterverrechneten Kosten                               | 712   | 932   |
| Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge | 172   | 304   |
| Zuwendungen der öffentlichen Hand                                   | 80    | 69    |
| Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen                              | 84    | 31    |
| Erträge aus Unternehmenstransaktionen                               | 34    | 126   |
| Vertrieb Inland                                                     | 101   | -     |
| Übrige sonstige Erträge                                             | 368   | 1.045 |
|                                                                     | 1.551 | 2.507 |

Die Erträge aus weiterverrechneten Kosten an Dritte beinhalten weiterverrechnete IT- und Logistikkosten sowie andere Erträge aus Weiterverrechnungen, denen Aufwendungen vor allem in den Funktionskosten gegenüberstehen.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge im Jahr 2025 resultierte im Wesentlichen aus der in der Vergleichsperiode gebuchten Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge.

### Sonstige betriebliche Aufwendungen

|                                        | 2025   | 2024 |
|----------------------------------------|--------|------|
| in Millionen €                         |        |      |
| Entkonsolidierungsverluste             | -398   | -2   |
| Verlust aus dem Abgang von Sachanlagen | -119   | -136 |
| Vertrieb Inland                        | -84    | -    |
| Übrige sonstige Aufwendungen           | -424   | -345 |
|                                        | -1.025 | -483 |

Im Jahr 2025 sind im Zusammenhang mit der Veräußerung von Produktions- und Vertriebskapazitäten in Argentinien Aufwendungen von 398 Mio. € enthalten, die im Wesentlichen dem Segment Mercedes-Benz Vans zuzuordnen sind.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen sind jeweils Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veräußerung von konzerneigenen Niederlassungen in Deutschland (Vertrieb Inland) enthalten. Weitere Informationen hierzu können [Anmerkung 3](#) entnommen werden.

## 7. Übriges Finanzergebnis

### Übriges Finanzergebnis

|                                                                                                                 | 2025 | 2024 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| in Millionen €                                                                                                  |      |      |
| Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken | -239 | -396 |
| Ergebnis aus Eigenkapitalanteilen                                                                               | 119  | 30   |
| Ergebnis aus verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen                                               | 164  | 242  |
| Ergebnis aus Fremdwährungsbewertung von Finanzinstrumenten                                                      | -143 | -196 |
| Sonstiges übriges Finanzergebnis                                                                                | 192  | 283  |
|                                                                                                                 | 93   | -37  |

Das sonstige übrige Finanzergebnis enthält im Jahr 2025 im Wesentlichen Bewertungseffekte aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Im Jahr 2024 war im sonstigen übrigen Finanzergebnis hauptsächlich ein positiver Ergebnisbeitrag von 223 Mio. € aus der Neubewertung der im Rahmen der Aktienrückkaufprogramme bilanzierten Verbindlichkeiten enthalten.



## 8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

| Zinserträge und Zinsaufwendungen                                                  |      |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------|------|
|                                                                                   | 2025 | 2024 |
| in Millionen €                                                                    |      |      |
| Zinserträge                                                                       |      |      |
| Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen | 58   | 25   |
| Zinsen und ähnliche Erträge                                                       | 565  | 713  |
|                                                                                   | 623  | 738  |
| Zinsaufwendungen                                                                  |      |      |
| Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen  | -35  | -41  |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen                                                  | -124 | -149 |
|                                                                                   | -159 | -190 |

## 9. Ertragsteuern

| Aufteilung des Steueraufwands                               |        |        |
|-------------------------------------------------------------|--------|--------|
|                                                             | 2025   | 2024   |
| in Millionen €                                              |        |        |
| Tatsächliche Steuern                                        | -1.231 | -3.908 |
| Latente Steuern                                             | 278    | 170    |
| Latente Steuern aus temporären Differenzen                  | -790   | 135    |
| Latente Steuern aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften | 1.068  | 35     |
|                                                             | -953   | -3.738 |

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge in- und ausländischer Unternehmen von 558 (2024: 318) Mio. € enthalten. Der latente Steuerertrag auf Verlustvorträge und Steuergutschriften erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund von steuerlichen Verlusten in Deutschland und den USA.

Der Konzern fällt in den Anwendungsbereich der OECD-Pillar-Two-Model-Vorschriften und des Gesetzes zur Gewährleistung einer globalen Mindestbesteuerung für Unternehmensgruppen (Mindeststeuergesetz – MinStG) und wendet die Ausnahmeregelung des IAS 12 an, wonach keine aktiven und passiven latenten Steuern im Zusammenhang mit den Ertragsteuern der zweiten Säule (Pillar 2) der OECD bilanziert werden. Die Mercedes-Benz Group hat für das Jahr 2025 unwesentliche Ertragsteuereffekte aufgrund des Mindeststeuergesetzes erfasst.

Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands in folgender Tabelle wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von unverändert 29,825 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

| Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand                            |        |        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|
|                                                                                                     | 2025   | 2024   |
| in Millionen €                                                                                      |        |        |
| Erwarteter Steueraufwand                                                                            | -1.874 | -4.219 |
| Abweichende ausländische Steuersätze                                                                | 270    | 307    |
| Abweichende Gewerbesteuer                                                                           | 48     | 26     |
| Steuergesetzänderungen                                                                              | 723    | 78     |
| Veränderung nicht angesetzter aktiver latenter Steuern inklusive Abwertung aktiver latenter Steuern | -59    | -76    |
| Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen                                               | -33    | 376    |
| Sonstiges                                                                                           | -28    | -230   |
| Ausgewiesener Steueraufwand                                                                         | -953   | -3.738 |

Die in Deutschland ab dem Jahr 2028 vorgesehene Reduzierung des Körperschaftsteuersatzes erforderte im Jahr 2025 bei den inländischen Tochtergesellschaften eine Neubewertung der latenten Steuern. Hieraus ergab sich ein Steuerertrag von 717 Mio. €, der in der Zeile Steuergesetzänderungen enthalten ist.

Die Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen in der vorstehenden Tabelle enthält alle Überleitungsposten in- und ausländischer Gesellschaften im Zusammenhang mit steuerfreien Erträgen





und nicht abziehbaren Aufwendungen, wie beispielsweise die Effekte aus den steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen. Die Veränderung im Vergleich zum Vorjahr resultiert unter anderem aus den im Jahr 2025 gestiegenen periodenfremden Steuererträgen sowie verringerten nicht abziehbaren Aufwendungen, insbesondere im Zusammenhang mit Beteiligungserträgen.

Die Zeile Sonstiges, die unter anderem Quellensteuer-aufwendungen auf Dividenden sowie für Patente und Lizenzen beinhaltet, hat sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund geringerer ausländischer Steuer-aufwendungen sowie einer Abnahme passiver latenter Steuern auf geplante Ausschüttungen reduziert.

Aktive und passive latente Steuern werden saldiert, wenn sie sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden, und ein Anspruch auf Verrechnung eines tatsächlichen Steuer-erstattungsanspruchs mit einer tatsächlichen Steuer-schuld besteht. Beim Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wird nicht zwischen kurz- und langfristig unterschieden.

Die Aufteilung der in der Konzernbilanz dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern bezüglich der Art der temporären Unterschiede in den Bilanzpositionen vor Saldierung und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge sowie noch nicht genutzter Steuergutschriften zum 31. Dezember geht aus der folgenden Tabelle hervor.

Die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025 betreffen Verlustvorträge und Steuergutschriften von 144 (2024: 116) Mio. €, die zum großen Teil unbegrenzt vortragsfähig sind und temporäre Differenzen von 61 (2024: 1) Mio. €.

Der Konzern geht davon aus, die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von 50 % oder mehr nicht nutzen zu können.

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 34.332 (2024: 36.505) Mio. € wurden keine passiven latenten Steuern berechnet. 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. Passive latente Steuern auf erwartete Ausschüttungen von Tochtergesellschaften und potenzielle Ausschüttungen von assoziierten Unternehmen belaufen sich in Summe auf 246 (2024: 321) Mio. €.

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 Steuernachzahlungen kommen kann, welche die im Abschluss gebildete Vorsorge übersteigen.

Aufgrund zukünftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassungen der Finanzverwaltungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuererstattungen für vergangene Jahre kommen kann. Insbesondere erlitt die Mercedes-Benz Group AG von 2012 bis 2021 währungskursbedingte Verluste aus der Finanzierung von Konzerngesellschaften mit Sitz im Ausland von insgesamt 2,1 Mrd. €, die durch entsprechende Absicherungsinstrumente kompensiert wurden. Die deutsche Finanzverwaltung vertritt für die Jahre bis 2021 die Auffassung, dass währungskursbedingte Verluste aus der Finanzierung von Konzerngesellschaften grundsätzlich nicht anzuerkennen sind, während allerdings die kompensierenden Gewinne aus den Sicherungsaktivitäten steuerpflichtig bleiben. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Körperschaftsteuerrechts wurde im Jahr 2021 festgelegt, dass solche Währungskursverluste generell abzugsfähig sind. Dies gilt allerdings erst seit dem Jahr 2022. Das Unternehmen teilt die von der Finanzverwaltung vertretene Rechtsauffassung für die Jahre bis 2021 nicht. Zwischenzeitlich wurde deshalb auch eine Klage beim Finanzgericht eingereicht. Im Februar 2026 ist das finanzgerichtliche Verfahren weiter fortgeschritten, aber noch nicht vollständig abgeschlossen. Zum



jetzigen Zeitpunkt ergeben sich daraus keine Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Gesellschaft.

#### Aufteilung der aktiven und passiven latenten Steuern

|                                                                            | 31. Dezember<br>2025      |                            | 31. Dezember<br>2024      |                            |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|
|                                                                            | Aktive latente<br>Steuern | Passive latente<br>Steuern | Aktive latente<br>Steuern | Passive latente<br>Steuern |
| in Millionen €                                                             |                           |                            |                           |                            |
| Immaterielle Vermögenswerte, im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten | 160                       | -5.173                     | 220                       | -5.301                     |
| Sachanlagen                                                                | 498                       | -2.027                     | 470                       | -2.469                     |
| Vermietete Gegenstände                                                     | 2.496                     | -4.789                     | 3.647                     | -4.664                     |
| Vorräte                                                                    | 1.707                     | -301                       | 1.749                     | -73                        |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen                                     | 634                       | -1.530                     | 501                       | -2.168                     |
| Sonstige Aktiva, im Wesentlichen übrige finanzielle Vermögenswerte         | 3.949                     | -1.404                     | 5.044                     | -729                       |
| Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften                         | 1.434                     | -                          | 340                       | -                          |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen                  | 111                       | -2.314                     | 143                       | -2.787                     |
| Sonstige Rückstellungen                                                    | 1.193                     | -810                       | 1.008                     | -487                       |
| Sonstige Passiva, im Wesentlichen Verbindlichkeiten                        | 2.880                     | -620                       | 3.399                     | -888                       |
|                                                                            | 15.062                    | -18.968                    | 16.521                    | -19.566                    |
| Nicht angesetzte aktive latente Steuern                                    | -205                      | -                          | -117                      | -                          |
| davon auf temporäre Differenzen                                            | -61                       | -                          | -1                        | -                          |
| davon auf steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften               | -144                      | -                          | -116                      | -                          |
| <b>Aktive und passive latente Steuern (unsaldiert)</b>                     | <b>14.857</b>             | <b>-18.968</b>             | 16.404                    | -19.566                    |
| <b>Bilanzbeträge der aktiven und passiven latenten Steuern (saldiert)</b>  | <b>6.090</b>              | <b>-10.201</b>             | 4.335                     | -7.497                     |
| <b>Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern</b>                   |                           | <b>-4.111</b>              |                           | -3.162                     |


**Veränderung des Nettobetrags der aktiven/passiven latenten Steuern**

|                                                                                                                                                       | 2025   | 2024   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|
| in Millionen €                                                                                                                                        |        |        |
| Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern zum 1. Januar                                                                                       | -3.162 | -3.587 |
| Latenter Steueraufwand/-ertrag in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung                                                                             | 278    | 170    |
| Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Eigenkapitalinstrumente                                                           | 1      | 30     |
| Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Fremdkapitalinstrumente                                                           | -1     | -3     |
| Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente                                                      | -336   | 504    |
| Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsbezogenen Pensionsplänen | -777   | -226   |
| Sonstige Veränderung <sup>1</sup>                                                                                                                     | -114   | -50    |
| Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern zum 31. Dezember                                                                                    | -4.111 | -3.162 |

<sup>1</sup> Die sonstige Veränderung betrifft im Wesentlichen Konsolidierungskreisveränderungen und Veränderungen aufgrund Währungsumrechnungen.

## 10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist auf der nachfolgenden Seite dargestellt.

Zum 31. Dezember 2025 entfielen von den Geschäftswerten 359 (2024: 388) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Financial Services, 331 (2024: 345) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars und 20 (2024: 21) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Vans.

Zum 31. Dezember 2025 entfielen von den Entwicklungskosten 16.376 (2024: 15.695) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars und 2.092 (2024: 1.558) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Vans.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betrafen überwiegend die Geschäftswerte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2025: 6.615 Mio. €; 2024: 9.549 Mio. €). Ferner unterlagen übrige immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von 494 (2024: 404) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen insbesondere Emissionszertifikate sowie Vertriebsrechte der Fahrzeugsegmente mit unbestimmter Nutzungsdauer. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte unverändert fortzuführen.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte verteilen sich wie folgt auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

**Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

|                                                     | 2025  | 2024  |
|-----------------------------------------------------|-------|-------|
| in Millionen €                                      |       |       |
| Umsatzkosten                                        | 2.751 | 2.262 |
| Vertriebskosten                                     | 39    | 34    |
| Allgemeine Verwaltungskosten                        | 81    | 72    |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten | 17    | 19    |
|                                                     | 2.888 | 2.387 |



## Immaterielle Vermögenswerte

|                                         | Geschäftswerte<br>(erworben) | Entwicklungskosten<br>(selbst geschaffen) <sup>1</sup> | Übrige immaterielle<br>Vermögenswerte (erworben) | Gesamt        |
|-----------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------|
| in Millionen €                          |                              |                                                        |                                                  |               |
| <b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b> |                              |                                                        |                                                  |               |
| <b>Stand 1. Januar 2024</b>             | 864                          | 24.769                                                 | 4.424                                            | 30.057        |
| Zugänge                                 | -                            | 4.136                                                  | 490                                              | 4.626         |
| Umbuchungen                             | -                            | -                                                      | -58                                              | -58           |
| Abgänge                                 | -1                           | -1.801                                                 | -1.093                                           | -2.895        |
| Sonstige Veränderungen <sup>2</sup>     | 13                           | -                                                      | 53                                               | 66            |
| <b>Stand 31. Dezember 2024</b>          | 876                          | 27.104                                                 | 3.816                                            | 31.796        |
| Zugänge                                 | -                            | <b>3.625</b>                                           | <b>635</b>                                       | <b>4.260</b>  |
| Umbuchungen                             | -                            | -                                                      | -                                                | -             |
| Abgänge                                 | -                            | <b>-94</b>                                             | <b>-768</b>                                      | <b>-862</b>   |
| Sonstige Veränderungen <sup>2</sup>     | <b>-51</b>                   | -                                                      | <b>-369</b>                                      | <b>-420</b>   |
| <b>Stand 31. Dezember 2025</b>          | <b>825</b>                   | <b>30.635</b>                                          | <b>3.314</b>                                     | <b>34.774</b> |
| <b>Abschreibungen/Wertminderungen</b>   |                              |                                                        |                                                  |               |
| <b>Stand 1. Januar 2024</b>             | 119                          | 9.620                                                  | 2.725                                            | 12.464        |
| Zugänge                                 | -                            | 2.018                                                  | 369                                              | 2.387         |
| Abgänge                                 | -                            | -1.787                                                 | -744                                             | -2.531        |
| Sonstige Veränderungen <sup>2</sup>     | 3                            | -                                                      | 37                                               | 40            |
| <b>Stand 31. Dezember 2024</b>          | 122                          | 9.851                                                  | 2.387                                            | 12.360        |
| Zugänge                                 | -                            | <b>2.410</b>                                           | <b>478</b>                                       | <b>2.888</b>  |
| Abgänge                                 | -                            | <b>-94</b>                                             | <b>-582</b>                                      | <b>-676</b>   |
| Sonstige Veränderungen <sup>2</sup>     | <b>-7</b>                    | -                                                      | <b>-338</b>                                      | <b>-345</b>   |
| <b>Stand 31. Dezember 2025</b>          | <b>115</b>                   | <b>12.167</b>                                          | <b>1.945</b>                                     | <b>14.227</b> |
| Buchwert zum 31. Dezember 2024          | 754                          | 17.253                                                 | 1.429                                            | 19.436        |
| <b>Buchwert zum 31. Dezember 2025</b>   | <b>710</b>                   | <b>18.468</b>                                          | <b>1.369</b>                                     | <b>20.547</b> |

<sup>1</sup> Inklusive aktivierter Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten von 84 (2024: 100) Mio. €. Die Abschreibungen beliefen sich auf 16 (2024: 13) Mio. €.

<sup>2</sup> Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aus der Umgliederung in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte«, aus Währungsumrechnungen und aus Veränderungen des Konsolidierungskreises.



## 11. Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 27.340 (2024: 26.537) Mio. € enthalten auch Nutzungsrechte, die der Konzern als Leasingnehmer erhielt. Die Entwicklung der Sachanlagen sowie der darin enthaltenen Nutzungsrechte kann der Tabelle auf der nachfolgenden Seite entnommen werden.

Im Jahr 2025 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 26 (2024: 30) Mio. € von den Sachanlagen abgesetzt.

Die folgenden Tabellen beinhalten ergänzende Angaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung.

### Aufwendungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung

|                                                                         | 2025 | 2024 |
|-------------------------------------------------------------------------|------|------|
| in Millionen €                                                          |      |      |
| Zinsaufwand aus Leasingverhältnissen                                    | 72   | 72   |
| Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen                     | 26   | 26   |
| Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte | 18   | 17   |
| Aufwendungen für variable Leasingzahlungen                              | 70   | 54   |

### Zahlungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung

|                                                                                                  | 2025  | 2024  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|
| in Millionen €                                                                                   |       |       |
| Gesamter Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen                                          | 693   | 667   |
| Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht in der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden | 4.384 | 4.447 |

Weitere Informationen zur Leasingnehmerbilanzierung sind in [Anmerkung 24](#) und [Anmerkung 32](#) enthalten.



## Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte

|                                         | Grundstücke, grundstücks-<br>gleiche Rechte und Bauten<br>einschließlich der Bauten<br>auf fremden Grundstücken | davon<br>Nutzungsrechte<br>aus Leasing-<br>verhältnissen | Technische<br>Anlagen<br>und Maschinen | davon<br>Nutzungsrechte<br>aus Leasing-<br>verhältnissen | Andere Anlagen,<br>Betriebs- und<br>Geschäfts-<br>ausstattung | davon<br>Nutzungsrechte<br>aus Leasing-<br>verhältnissen | Geleistete<br>Anzahlungen und<br>Anlagen im Bau | Gesamt        | davon<br>Nutzungsrechte<br>aus Leasing-<br>verhältnissen |
|-----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------|----------------------------------------------------------|
| in Millionen €                          |                                                                                                                 |                                                          |                                        |                                                          |                                                               |                                                          |                                                 |               |                                                          |
| <b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b> |                                                                                                                 |                                                          |                                        |                                                          |                                                               |                                                          |                                                 |               |                                                          |
| <b>Stand 1. Januar 2024</b>             | 18.394                                                                                                          | 3.605                                                    | 23.434                                 | 827                                                      | 30.285                                                        | 85                                                       | 2.227                                           | 74.340        | 4.517                                                    |
| Zugänge                                 | 547                                                                                                             | 405                                                      | 615                                    | 24                                                       | 861                                                           | 27                                                       | 2.472                                           | 4.495         | 456                                                      |
| Umbuchungen                             | 216                                                                                                             | -1                                                       | 568                                    | 58                                                       | 297                                                           | 1                                                        | -1.023                                          | 58            | 58                                                       |
| Abgänge                                 | -272                                                                                                            | -215                                                     | -1.525                                 | -272                                                     | -867                                                          | -29                                                      | -90                                             | -2.754        | -516                                                     |
| Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>     | 377                                                                                                             | 238                                                      | 165                                    | 9                                                        | 460                                                           | 4                                                        | 29                                              | 1.031         | 251                                                      |
| <b>Stand 31. Dezember 2024</b>          | 19.262                                                                                                          | 4.032                                                    | 23.257                                 | 646                                                      | 31.036                                                        | 88                                                       | 3.615                                           | 77.170        | 4.766                                                    |
| Zugänge                                 | <b>677</b>                                                                                                      | <b>527</b>                                               | <b>766</b>                             | <b>76</b>                                                | <b>1.608</b>                                                  | <b>10</b>                                                | <b>3.044</b>                                    | <b>6.095</b>  | <b>613</b>                                               |
| Umbuchungen                             | <b>727</b>                                                                                                      | <b>-</b>                                                 | <b>668</b>                             | <b>-</b>                                                 | <b>500</b>                                                    | <b>-</b>                                                 | <b>-1.895</b>                                   | <b>-</b>      | <b>-</b>                                                 |
| Abgänge                                 | <b>-367</b>                                                                                                     | <b>-302</b>                                              | <b>-1.638</b>                          | <b>-157</b>                                              | <b>-894</b>                                                   | <b>-9</b>                                                | <b>-69</b>                                      | <b>-2.968</b> | <b>-468</b>                                              |
| Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>     | <b>-616</b>                                                                                                     | <b>-253</b>                                              | <b>-345</b>                            | <b>-10</b>                                               | <b>-739</b>                                                   | <b>-5</b>                                                | <b>-63</b>                                      | <b>-1.763</b> | <b>-268</b>                                              |
| <b>Stand 31. Dezember 2025</b>          | <b>19.683</b>                                                                                                   | <b>4.004</b>                                             | <b>22.708</b>                          | <b>555</b>                                               | <b>31.511</b>                                                 | <b>84</b>                                                | <b>4.632</b>                                    | <b>78.534</b> | <b>4.643</b>                                             |
| <b>Abschreibungen/Wertminderungen</b>   |                                                                                                                 |                                                          |                                        |                                                          |                                                               |                                                          |                                                 |               |                                                          |
| <b>Stand 1. Januar 2024</b>             | 8.965                                                                                                           | 1.661                                                    | 15.536                                 | 484                                                      | 23.691                                                        | 54                                                       | 58                                              | 48.250        | 2.199                                                    |
| Zugänge                                 | 769                                                                                                             | 456                                                      | 1.730                                  | 145                                                      | 1.898                                                         | 18                                                       | 3                                               | 4.400         | 619                                                      |
| Abgänge                                 | -170                                                                                                            | -135                                                     | -1.512                                 | -272                                                     | -805                                                          | -28                                                      | -                                               | -2.487        | -435                                                     |
| Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>     | 75                                                                                                              | 39                                                       | 80                                     | 5                                                        | 315                                                           | 1                                                        | -                                               | 470           | 45                                                       |
| <b>Stand 31. Dezember 2024</b>          | 9.639                                                                                                           | 2.021                                                    | 15.834                                 | 362                                                      | 25.099                                                        | 45                                                       | 61                                              | 50.633        | 2.428                                                    |
| Zugänge                                 | <b>846</b>                                                                                                      | <b>468</b>                                               | <b>1.583</b>                           | <b>84</b>                                                | <b>1.918</b>                                                  | <b>18</b>                                                | <b>4</b>                                        | <b>4.351</b>  | <b>570</b>                                               |
| Abgänge                                 | <b>-246</b>                                                                                                     | <b>-155</b>                                              | <b>-1.543</b>                          | <b>-72</b>                                               | <b>-870</b>                                                   | <b>-8</b>                                                | <b>-22</b>                                      | <b>-2.681</b> | <b>-235</b>                                              |
| Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>     | <b>-275</b>                                                                                                     | <b>-137</b>                                              | <b>-218</b>                            | <b>-5</b>                                                | <b>-574</b>                                                   | <b>-2</b>                                                | <b>-42</b>                                      | <b>-1.109</b> | <b>-144</b>                                              |
| <b>Stand 31. Dezember 2025</b>          | <b>9.964</b>                                                                                                    | <b>2.197</b>                                             | <b>15.656</b>                          | <b>369</b>                                               | <b>25.573</b>                                                 | <b>53</b>                                                | <b>1</b>                                        | <b>51.194</b> | <b>2.619</b>                                             |
| <b>Buchwert zum 31. Dezember 2024</b>   | 9.623                                                                                                           | 2.011                                                    | 7.423                                  | 284                                                      | 5.937                                                         | 43                                                       | 3.554                                           | 26.537        | 2.338                                                    |
| <b>Buchwert zum 31. Dezember 2025</b>   | <b>9.719</b>                                                                                                    | <b>1.807</b>                                             | <b>7.052</b>                           | <b>186</b>                                               | <b>5.938</b>                                                  | <b>31</b>                                                | <b>4.631</b>                                    | <b>27.340</b> | <b>2.024</b>                                             |

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aus der Umgliederung in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte«, aus Währungsumrechnungen und aus Veränderungen des Konsolidierungskreises.



## 12. Vermietete Gegenstände

Der mit Konzernprodukten beim Verkauf an externe Händler erzielte Umsatz, liegt – zuzüglich insbesondere einer etwaigen Händlermarge – in einer Größenordnung des entsprechenden Zugangs zum Vermietvermögen bei Mercedes-Benz Financial Services. Diese Fahrzeuge generieren aufgrund der separat abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse. Im Jahr 2025 betrugen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Mercedes-Benz Financial Services 11,9 (2024: 11,4) Mrd. €.

Zum 31. Dezember 2025 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 11.306 Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (2024: 10.890 Mio. €). Diese Verbindlichkeiten stammen aus Transaktionen mit verbrieften zukünftigen Ansprüchen im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen. Weitere Informationen sind in [Anmerkung 24](#) enthalten.

### Vermietete Gegenstände

in Millionen €

#### Anschaffungs-/Herstellungskosten

|                                                          |                |
|----------------------------------------------------------|----------------|
| <b>Stand 1. Januar 2024</b>                              | 54.820         |
| Zugänge <sup>1</sup>                                     | 24.269         |
| Umbuchungen                                              | 3              |
| Abgänge                                                  | -21.788        |
| Sonstige Veränderungen <sup>2</sup>                      | 893            |
| <b>Stand 31. Dezember 2024</b>                           | 58.197         |
| Zugänge <sup>1</sup>                                     | <b>24.742</b>  |
| Umbuchungen                                              | -              |
| Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte | <b>-10.649</b> |
| Abgänge                                                  | <b>-19.958</b> |
| Sonstige Veränderungen <sup>2</sup>                      | <b>-2.492</b>  |
| <b>Stand 31. Dezember 2025</b>                           | <b>49.840</b>  |

#### Abschreibungen/Wertminderungen

|                                                          |               |
|----------------------------------------------------------|---------------|
| <b>Stand 1. Januar 2024</b>                              | 13.108        |
| Zugänge                                                  | 7.895         |
| Abgänge                                                  | -8.240        |
| Sonstige Veränderungen <sup>2</sup>                      | 214           |
| <b>Stand 31. Dezember 2024</b>                           | 12.977        |
| Zugänge                                                  | <b>7.882</b>  |
| Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte | <b>-2.703</b> |
| Abgänge                                                  | <b>-7.152</b> |
| Sonstige Veränderungen <sup>2</sup>                      | <b>-636</b>   |
| <b>Stand 31. Dezember 2025</b>                           | <b>10.368</b> |

|                                       |               |
|---------------------------------------|---------------|
| Buchwert zum 31. Dezember 2024        | 45.220        |
| <b>Buchwert zum 31. Dezember 2025</b> | <b>39.472</b> |

<sup>1</sup> In den Zugängen sind 9.982 (2024: 9.770) Mio. € enthalten, die nicht von konzernexternen Händlern erworben wurden.

<sup>2</sup> Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Im Jahr 2025 wurden 0,1 Mrd. € Wertminderungen auf vollelektrische Fahrzeuge in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Im Vorjahr waren Wertminderungen von 0,4 Mrd. € für Plug-in-Hybrid- und vollelektrische Fahrzeuge im Segment Mercedes-Benz Cars enthalten.

### Leasingzahlungen

Die Fälligkeiten der Leasingzahlungen aus Operating Lease-Verträgen, die zukünftig von Leasingnehmern an die Mercedes-Benz Group zu leisten sind, stellen sich wie folgt dar.

#### Fälligkeiten der undiskontierten Leasingzahlungen aus Operating Lease-Verträgen

|                                     | 31. Dezember  |        |
|-------------------------------------|---------------|--------|
|                                     | 2025          | 2024   |
| in Millionen €                      |               |        |
| Fällig                              |               |        |
| Innerhalb eines Jahres              | <b>8.821</b>  | 7.957  |
| Zwischen einem Jahr und zwei Jahren | <b>7.091</b>  | 6.036  |
| Zwischen zwei und drei Jahren       | <b>3.515</b>  | 3.846  |
| Zwischen drei und vier Jahren       | <b>1.538</b>  | 2.047  |
| Zwischen vier und fünf Jahren       | <b>326</b>    | 473    |
| Nach mehr als fünf Jahren           | <b>151</b>    | 142    |
| Summe Leasingzahlungen              | <b>21.442</b> | 20.501 |



## 13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

### Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

|                                    | Assoziierte Unternehmen |        | Gemeinschaftsunternehmen |      | Gesamt        |        |
|------------------------------------|-------------------------|--------|--------------------------|------|---------------|--------|
|                                    | 2025                    | 2024   | 2025                     | 2024 | 2025          | 2024   |
| in Millionen €                     |                         |        |                          |      |               |        |
| At-equity-Buchwert <sup>1, 2</sup> | <b>9.666</b>            | 12.322 | <b>371</b>               | 464  | <b>10.037</b> | 12.786 |
| At-equity-Ergebnis <sup>1, 2</sup> | <b>1.133</b>            | 1.653  | <b>-15</b>               | -515 | <b>1.118</b>  | 1.138  |

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Darin waren im Jahr 2024 Wertminderungen von 526 Mio. € enthalten; davon assoziierte Unternehmen von 176 Mio. € und Gemeinschaftsunternehmen von 350 Mio. €. Auf das Segment Mercedes-Benz Cars entfielen in 2024 485 Mio. €, in der Überleitung waren 41 Mio. € enthalten.

### Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

|                                 | Daimler Truck     |       | BBAC         |       | Übrige       |       | Gesamt       |        |
|---------------------------------|-------------------|-------|--------------|-------|--------------|-------|--------------|--------|
|                                 | 2025 <sup>1</sup> | 2024  | 2025         | 2024  | 2025         | 2024  | 2025         | 2024   |
| in Millionen €                  |                   |       |              |       |              |       |              |        |
| Höhe des Anteils (in %)         | <b>25,3</b>       | 31,6  | <b>49,0</b>  | 49,0  | -            | -     | -            | -      |
| Börsenwert                      | <b>7.216</b>      | 9.099 | -            | -     | -            | -     | -            | -      |
| At-equity-Buchwert <sup>2</sup> | <b>6.437</b>      | 8.655 | <b>2.086</b> | 2.443 | <b>1.143</b> | 1.224 | <b>9.666</b> | 12.322 |
| At-equity-Ergebnis <sup>2</sup> | <b>353</b>        | 711   | <b>761</b>   | 1.073 | <b>19</b>    | -131  | <b>1.133</b> | 1.653  |

1 Die Höhe des Anteils, der Börsenwert und der At-equity-Buchwert berücksichtigen die Umgliederung in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte«. Inklusive der zum 31. Dezember 2025 umgelierten Anteile beträgt der Anteil 32,3 % und der Börsenwert 9.216 Mio. €.

2 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.



## Assoziierte Unternehmen

### Daimler Truck Holding AG

Die Daimler Truck Group ist einer der weltweit größten Nutzfahrzeughersteller. Das Produktportfolio beinhaltet leichte, mittelschwere und schwere Lkw, Stadtbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle. Zudem werden auf das Produktportfolio abgestimmte Finanzdienstleistungen angeboten. Die Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG (Daimler Truck, Mutterunternehmen der Daimler Truck Group) wird in der Überleitung der berichtspflichtigen Segmente zum Konzern ausgewiesen.

Die Mercedes-Benz Group ermittelt das anteilige Ergebnis und den At-equity-Buchwert von Daimler Truck auf Basis bestmöglicher Schätzwerte. Die Finanzinformationen von Daimler Truck lagen zum Veröffentlichungszeitpunkt dieses Konzernabschlusses nicht vor. Im fortgeschriebenen At-equity-Buchwert 2024 waren Aufwendungen von 120 Mio. € aus einer Wertminderung auf eine Beteiligung von Daimler Truck enthalten.

Auf der ordentlichen Hauptversammlung von Daimler Truck im Mai 2025 wurde eine Dividende von 1,90 € beschlossen. Die Ausschüttung führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 345 Mio. € und reduzierte den Buchwert der Beteiligung um 469 Mio. €. Im Juli 2023 beschloss der Vorstand von Daimler Truck mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein Aktienrückkaufprogramm.

Der Erwerb der eigenen Aktien über die Börse hatte im August 2023 begonnen und wurde im August 2025 abgeschlossen. Der Aktienrückkauf erfolgte in zwei Tranchen und die Aktien wurden eingezogen. Die Mercedes-Benz Group veräußerte anlässlich des Aktienrückkaufprogramms keine Anteile an Daimler Truck.

Die Daimler Truck AG und Toyota Motor Corporation (Toyota) haben am 10. Juni 2025 den Abschluss endgültiger Vereinbarungen zur gleichberechtigten Integration von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und Hino Motors Ltd. bekanntgegeben. Die Aufnahme der Geschäftstätigkeit der neuen börsennotierten Holdinggesellschaft ARCHION Corporation wird für den 1. April 2026 angestrebt. Daimler Truck AG und Toyota beabsichtigen im Zielbild, jeweils 25 % der Anteile an der Gesellschaft zu halten. Wesentliche Auswirkungen auf das At-equity-Ergebnis von Daimler Truck werden erst mit dem Vollzug der Transaktion im Jahr 2026 erwartet.

Weitere Informationen zu den als zur Veräußerung bestimmten Anteilen an Daimler Truck sind in [Anmerkung 3](#) enthalten.

### Beijing Benz Automotive Co., Ltd.

Die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) produziert und vertreibt Mercedes-Benz Pkw in China. Die Beteiligung und die anteiligen Ergebnisse sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Im zweiten Quartal 2025 beschlossen die Anteilseigner der BBAC die Ausschüttung einer Dividende von 493 Mio. €. Eine weitere Ausschüttung von 422 Mio. € wurde im vierten Quartal beschlossen. Die Ausschüttungen reduzierten den Buchwert der Beteiligung und führten zu einem Zahlungsmittelzufluss von 881 Mio. €.

Die Mercedes-Benz AG und BBAC unterzeichneten im Oktober 2024 einen Technologie-Lizenzvertrag. Der Konzern wies im Jahr 2024 insgesamt ein Ergebnis von 189 Mio. € aus. Dieses war in den Umsatzerlösen und mit einem anteiligen negativen Effekt im Ergebnis aus at-equity einbezogenen Finanzinvestitionen enthalten.

Im Zusammenhang mit der Beteiligung an BBAC bestehen Vereinbarungen, die eine anteilige Bereitstellung von insgesamt rund 0,1 Mrd. € an zusätzlichem Eigenkapital vorsehen.

**Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen assoziierten Unternehmen**

|                                                                                                                   | Daimler Truck     |                   | BBAC              |                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
|                                                                                                                   | 2025 <sup>1</sup> | 2024 <sup>2</sup> | 2025 <sup>2</sup> | 2024 <sup>2</sup> |
| in Millionen €                                                                                                    |                   |                   |                   |                   |
| <b>Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung</b>                                                                    |                   |                   |                   |                   |
| Umsatzerlöse                                                                                                      | 33.733            | 54.077            | 16.720            | 21.747            |
| Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern                                                              | 1.401             | 3.066             | 1.500             | 2.443             |
| Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern                                                               | 166               | -                 | -                 | -                 |
| Sonstiges Ergebnis                                                                                                | -643              | -173              | 19                | -39               |
| Gesamtergebnis                                                                                                    | 924               | 2.893             | 1.519             | 2.404             |
| <b>Angaben zur Bilanz</b>                                                                                         |                   |                   |                   |                   |
| Langfristige Vermögenswerte                                                                                       | 36.162            | 40.794            | 6.007             | 6.846             |
| Kurzfristige Vermögenswerte                                                                                       | 40.351            | 38.455            | 5.547             | 8.556             |
| Langfristige Schulden                                                                                             | 30.681            | 27.533            | 811               | 975               |
| Kurzfristige Schulden                                                                                             | 19.801            | 23.617            | 5.655             | 8.501             |
| Eigenkapital (inklusive nicht beherrschender Anteile)                                                             | 26.031            | 28.099            | 5.088             | 5.926             |
| <b>Überleitung des Eigenkapitals vom 30. September auf den 31. Dezember (bestmögliche Schätzung)</b>              |                   |                   |                   |                   |
| Eigenkapital (inklusive nicht beherrschender Anteile) zum 30. September                                           | 26.031            |                   |                   |                   |
| Ergebnis nach Steuern                                                                                             | -51               |                   |                   |                   |
| Sonstiges Ergebnis                                                                                                | 145               |                   |                   |                   |
| Eigenkapital (inklusive nicht beherrschender Anteile) zum 31. Dezember                                            | 26.125            |                   |                   |                   |
| <b>Überleitung zum At-equity-Buchwert</b>                                                                         |                   |                   |                   |                   |
| Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist                        | 6.359             | 8.558             | 2.493             | 2.904             |
| Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von                                                      | -                 | -                 | -384              | -467              |
| Sonstige Überleitungseffekte inkl. Geschäftswerte aus At-equity-Bewertung und Wertminderungen auf die Beteiligung | 78                | 97                | -23               | 6                 |
| At-equity-Buchwert                                                                                                | 6.437             | 8.655             | 2.086             | 2.443             |

1 Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum 1. Januar bis 30. September.

Die Angaben zur Bilanz beziehen sich auf den Bilanzstichtag 30. September 2025 und enthalten Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember.

Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember und enthalten Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.



## Gemeinschaftsunternehmen

### Automotive Cells Company SE

Die Automotive Cells Company SE (ACC) entwickelt und produziert Hochleistungsbatterien und -module. ACC wird als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG einbezogen und ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Im Ergebnis aus at-equity einbezogenen Finanzinvestitionen ist der anteilige Verlust aus der Beteiligung an ACC von 118 Mio. € (2024: anteiliger Verlust von 546 Mio. €) enthalten. Das anteilige Ergebnis im Jahr 2024 beinhaltete eine Wertminderung von 350 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert.

Die folgende Tabelle zeigt die zusammengefassten aggregierten Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen nach Kaufpreisanpassung und auf quotierter Basis.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in [Anmerkung 36](#) enthalten.

#### Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen

|                                                             | Assoziierte Unternehmen |      | Gemeinschaftsunternehmen |      |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------|------|--------------------------|------|
|                                                             | 2025                    | 2024 | 2025                     | 2024 |
| in Millionen €                                              |                         |      |                          |      |
| Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert) |                         |      |                          |      |
| Ergebnis nach Steuern                                       | 4                       | 36   | -211                     | -316 |
| Sonstiges Ergebnis                                          | -17                     | 38   | -85                      | 9    |
| Gesamtergebnis                                              | -13                     | 74   | -296                     | -307 |
| Nicht angesetzte Verluste                                   | -                       | -    | -83                      | -74  |



## 14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

### Forderungstypen

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden enthalten Forderungen aus Kreditfinanzierungen gegen konzernfremde Dritte, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt von der Mercedes-Benz Group bezogen.

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern umfassen Darlehensforderungen, die aus der Bestandsfinanzierung der von der Mercedes-Benz Group bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung anderer Vermögenswerte, welche die Händler von Dritten kauften, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien.

Forderungen aus Finance Lease-Verträgen umfassen Forderungen aus Leasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

Im Jahr 2025 realisierte die Mercedes-Benz Group Veräußerungsgewinne aus Finance Lease-Verträgen von 136 (2024: 110) Mio. €.

Zum 31. Dezember 2025 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 8.116 (2024: 10.536) Mio. € als verpfändete Sicherheiten größtenteils für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt. Weitere Informationen sind in [Anmerkung 24](#) enthalten.

### Forderungen aus Finanzdienstleistungen<sup>1</sup>

|                                  | 31. Dezember 2025 |             |        | 31. Dezember 2024 |             |        |
|----------------------------------|-------------------|-------------|--------|-------------------|-------------|--------|
|                                  | Kurzfristig       | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig       | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen €                   |                   |             |        |                   |             |        |
| Absatzfinanzierung mit Endkunden | 13.187            | 25.469      | 38.656 | 15.753            | 29.886      | 45.639 |
| Absatzfinanzierung mit Händlern  | 15.438            | 5.123       | 20.561 | 17.138            | 5.874       | 23.012 |
| Finance Lease-Verträge           | 5.927             | 11.406      | 17.333 | 6.687             | 12.745      | 19.432 |
| Restwertforderungen              | 212               | 512         | 724    | 175               | 714         | 889    |
| Buchwert (brutto)                | 34.764            | 42.510      | 77.274 | 39.753            | 49.219      | 88.972 |
| Wertberichtigungen               | -377              | -608        | -985   | -433              | -672        | -1.105 |
| Buchwert (netto)                 | 34.387            | 41.902      | 76.289 | 39.320            | 48.547      | 87.867 |

<sup>1</sup> Zum Bilanzstichtag waren 430 Mio. € enthalten, die in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurden.



Die nachstehende Tabelle zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen zukünftigen Leasingzahlungen sowie die Entwicklung der Leasingzahlungen zum Buchwert der Forderungen aus Finance Lease-Verträgen.

#### Entwicklung der Forderungen aus Finance Lease-Verträgen

|                                          | 31. Dezember  |        |
|------------------------------------------|---------------|--------|
|                                          | 2025          | 2024   |
| in Millionen €                           |               |        |
| Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen | <b>18.663</b> | 20.850 |
| davon fällig                             |               |        |
| innerhalb eines Jahres                   | <b>6.675</b>  | 7.371  |
| zwischen einem Jahr und zwei Jahren      | <b>4.457</b>  | 5.406  |
| zwischen zwei und drei Jahren            | <b>3.519</b>  | 3.975  |
| zwischen drei und vier Jahren            | <b>2.362</b>  | 2.703  |
| zwischen vier und fünf Jahren            | <b>1.257</b>  | 1.187  |
| nach mehr als fünf Jahren                | <b>393</b>    | 208    |
| Nicht garantierte Restbuchwerte          | <b>859</b>    | 887    |
| Bruttoinvestition                        | <b>19.522</b> | 21.737 |
| Nicht realisierter Finanzertrag          | <b>-2.189</b> | -2.305 |
| Buchwert (brutto)                        | <b>17.333</b> | 19.432 |
| Wertberichtigungen                       | <b>-266</b>   | -323   |
| Buchwert (netto)                         | <b>17.067</b> | 19.109 |

Zum 31. Dezember 2024 wurden nicht garantierte Restbuchwerte von 4.242 Mio. € ausgewiesen. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden nicht garantierte Restbuchwerte von 3.355 Mio. € in vertragliche zukünftige Leasingzahlungen umgegliedert, soweit sich diese auf Ausübungspreise von Kaufoptionen beziehen, für die die Ausübung der Option als hinreichend sicher gilt.

#### Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste stellen sich wie in der Tabelle »Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste« dar.

Die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die in Stufe 2 bzw. 3 ausgewiesen wurden und deren Vertrag angepasst wurde, beliefen sich zum 31. Dezember 2025 auf 586 (2024: 580) Mio. €. Weiterhin wurden zum 31. Dezember 2025 durch Vertragsanpassungen Buchwerte von 140 Mio. € von den Stufen 2 bzw. 3 in Stufe 1 umgegliedert (2024: 91 Mio. €).

#### Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in der Tabelle »Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen« enthalten.

Ein Anstieg der Überfälligkeit führt regelmäßig zu einer Erhöhung der gebildeten Wertberichtigung.

Zu Vertragsbeginn werden regelmäßig Sicherheiten von mindestens 100 % des Buchwerts in Form der den Verträgen zugrunde liegenden Fahrzeuge vereinbart. Über die Laufzeit der Verträge wird die Wertentwicklung der Sicherheiten kontinuierlich bei der Berechnung der zu bildenden Risikovorsorge einbezogen, sodass die Nettobuchwerte der bonitätsbeeinträchtigten Verträge durch die Fahrzeuge im Wesentlichen abgesichert sind.

Weitere Informationen über Wertberichtigungen, Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [Anmerkung 32](#) enthalten.

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste<sup>1</sup>

|                                               | 12-Monats-Verluste |      |                                           |      | Gesamtlaufzeitverluste              |      | Gesamt       |       |
|-----------------------------------------------|--------------------|------|-------------------------------------------|------|-------------------------------------|------|--------------|-------|
|                                               | (Stufe 1)          |      | Nicht bonitätsbeeinträchtigt<br>(Stufe 2) |      | Bonitätsbeeinträchtigt<br>(Stufe 3) |      |              |       |
|                                               | 2025               | 2024 | 2025                                      | 2024 | 2025                                | 2024 | 2025         | 2024  |
| in Millionen €                                |                    |      |                                           |      |                                     |      |              |       |
| <b>Stand zum 1. Januar</b>                    | <b>297</b>         | 329  | <b>244</b>                                | 240  | <b>564</b>                          | 486  | <b>1.105</b> | 1.055 |
| Zuführungen                                   | <b>107</b>         | 132  | <b>44</b>                                 | 54   | <b>93</b>                           | 107  | <b>244</b>   | 293   |
| Bewertungsänderungen                          | <b>-33</b>         | -36  | <b>116</b>                                | 90   | <b>305</b>                          | 307  | <b>388</b>   | 361   |
| Inanspruchnahmen                              | <b>-3</b>          | -4   | <b>-33</b>                                | -36  | <b>-208</b>                         | -154 | <b>-244</b>  | -194  |
| Auflösungen                                   | <b>-134</b>        | -140 | <b>-77</b>                                | -88  | <b>-222</b>                         | -205 | <b>-433</b>  | -433  |
| Übertragung nach Stufe 1                      | <b>77</b>          | 60   | <b>-60</b>                                | -46  | <b>-17</b>                          | -14  | -            | -     |
| Übertragung nach Stufe 2                      | <b>-29</b>         | -33  | <b>47</b>                                 | 50   | <b>-18</b>                          | -17  | -            | -     |
| Übertragung nach Stufe 3                      | <b>-3</b>          | -3   | <b>-35</b>                                | -45  | <b>38</b>                           | 48   | -            | -     |
| Wechselkurseffekte und sonstige Veränderungen | <b>-15</b>         | -8   | <b>-18</b>                                | 25   | <b>-24</b>                          | 6    | <b>-57</b>   | 23    |
| <b>Stand zum 31. Dezember</b>                 | <b>264</b>         | 297  | <b>228</b>                                | 244  | <b>511</b>                          | 564  | <b>1.003</b> | 1.105 |

Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen<sup>1</sup>

|                                        | 12-Monats-Verluste |        |                                           |       | Gesamtlaufzeitverluste              |       | Gesamt        |        |
|----------------------------------------|--------------------|--------|-------------------------------------------|-------|-------------------------------------|-------|---------------|--------|
|                                        | (Stufe 1)          |        | Nicht bonitätsbeeinträchtigt<br>(Stufe 2) |       | Bonitätsbeeinträchtigt<br>(Stufe 3) |       |               |        |
|                                        | 2025               | 2024   | 2025                                      | 2024  | 2025                                | 2024  | 2025          | 2024   |
| in Millionen €                         |                    |        |                                           |       |                                     |       |               |        |
| <b>Bruttobuchwert zum 31. Dezember</b> | <b>68.300</b>      | 78.997 | <b>8.067</b>                              | 8.569 | <b>1.355</b>                        | 1.490 | <b>77.722</b> | 89.056 |
| davon                                  |                    |        |                                           |       |                                     |       |               |        |
| nicht überfällig                       | <b>67.633</b>      | 78.377 | <b>6.247</b>                              | 6.596 | <b>214</b>                          | 260   | <b>74.094</b> | 85.233 |
| 30 Tage und weniger überfällig         | <b>639</b>         | 612    | <b>1.090</b>                              | 1.003 | <b>69</b>                           | 79    | <b>1.798</b>  | 1.694  |
| 31 bis 60 Tage überfällig              | <b>28</b>          | 1      | <b>511</b>                                | 696   | <b>61</b>                           | 77    | <b>600</b>    | 774    |
| 61 bis 90 Tage überfällig              | -                  | -      | <b>218</b>                                | 273   | <b>63</b>                           | 95    | <b>281</b>    | 368    |
| 91 bis 180 Tage überfällig             | -                  | -      | <b>1</b>                                  | 1     | <b>311</b>                          | 337   | <b>312</b>    | 338    |
| mehr als 180 Tage überfällig           | -                  | 7      | -                                         | -     | <b>637</b>                          | 642   | <b>637</b>    | 649    |

<sup>1</sup> Hierin enthalten ist der Anteil der Buchwerte und Wertberichtigungen, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurde.



## 15. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen belaufen sich auf 7.566 (2024: 7.730) Mio. €. Soweit zum Bilanzstichtag durch börsennotierte Wertpapiere ein kurzfristiger Liquiditätsbedarf gedeckt wird, werden diese als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen. Weitere Angaben zu den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen erfolgen in [Anmerkung 31](#).

## 16. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in der nachstehenden Tabelle dargestellt zusammen. Weitere Angaben zur Bilanzposition erfolgen in [Anmerkung 31](#).

Zum 31. Dezember 2025 waren in den übrigen finanziellen Vermögenswerten Forderungen mit einem Buchwert von 489 (2024: 519) Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt.

### Übrige finanzielle Vermögenswerte<sup>1</sup>

|                                                                                       | 31. Dezember 2025 |             |        | 31. Dezember 2024 |             |        |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------|--------|-------------------|-------------|--------|
|                                                                                       | Kurzfristig       | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig       | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen €                                                                        |                   |             |        |                   |             |        |
| Eigen- und Fremdkapitalanteile                                                        | -                 | 1.273       | 1.273  | -                 | 1.293       | 1.293  |
| erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet                                    | -                 | 554         | 554    | -                 | 589         | 589    |
| erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet                                    | -                 | 719         | 719    | -                 | 704         | 704    |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind             | 932               | 809         | 1.741  | 586               | 705         | 1.291  |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte | 228               | 63          | 291    | 144               | 127         | 271    |
| Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte                            | 1.692             | 808         | 2.500  | 2.138             | 895         | 3.033  |
|                                                                                       | 2.852             | 2.953       | 5.805  | 2.868             | 3.020       | 5.888  |

<sup>1</sup> Zum Bilanzstichtag waren 255 Mio. € enthalten, die in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurden.



## 17. Übrige Vermögenswerte

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

### Übrige Vermögenswerte<sup>1</sup>

|                                                      | 31. Dezember<br>2025 |             |        | 31. Dezember<br>2024 |             |        |
|------------------------------------------------------|----------------------|-------------|--------|----------------------|-------------|--------|
|                                                      | Kurzfristig          | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig          | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen €                                       |                      |             |        |                      |             |        |
| Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern           | 2.275                | 268         | 2.543  | 2.373                | 170         | 2.543  |
| Erwartete sonstige Erstattungsansprüche              | 242                  | 211         | 453    | 273                  | 189         | 462    |
| Aktivposten aus leistungsorientierten Pensionsplänen | -                    | 3.131       | 3.131  | -                    | 1.553       | 1.553  |
| Aktive Rechnungsabgrenzungsposten                    | 404                  | 120         | 524    | 457                  | 164         | 621    |
| Übrige                                               | 724                  | 211         | 935    | 478                  | 315         | 793    |
|                                                      | 3.645                | 3.941       | 7.586  | 3.581                | 2.391       | 5.972  |

<sup>1</sup> Zum Bilanzstichtag waren -114 Mio. € enthalten, die in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurden.



18. Vorräte

| Vorräte <sup>1</sup>                       | 31. Dezember |        |
|--------------------------------------------|--------------|--------|
|                                            | 2025         | 2024   |
| in Millionen €                             |              |        |
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe            | 2.561        | 2.799  |
| Unfertige Erzeugnisse und Leistungen       | 2.617        | 3.032  |
| Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren | 18.438       | 20.069 |
| Geleistete Anzahlungen                     | 317          | 334    |
|                                            | 23.933       | 26.234 |

1 Zum Bilanzstichtag waren 175 Mio. € enthalten, die in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurden.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2025 auf 844 (2024: 579) Mio. €. Zum 31. Dezember 2025 betrugen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, 910 (2024: 901) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um fertige Erzeugnisse.

Zur Sicherung der Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten wurde dem Mercedes-Benz Pension Trust e. V. zum 31. Dezember 2025 ein in den Vorräten enthaltener Bestand an Geschäfts- und Vorführfahrzeugen der Mercedes-Benz AG von 1.481 Mio. € (2024: 1.478 Mio. €) sicherungsübereignet. Zusätzlich waren zum 31. Dezember 2025 Vorräte mit einem Buchwert von 39 (2024: 78) Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt.

19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind im Wesentlichen Forderungen aus Verträgen mit Kunden im Anwendungsbereich des IFRS 15 und entwickelten sich wie folgt.

| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 31. Dezember |       |
|--------------------------------------------|--------------|-------|
|                                            | 2025         | 2024  |
| in Millionen €                             |              |       |
| Buchwert (brutto)                          | 6.040        | 7.180 |
| Wertberichtigungen                         | -189         | -207  |
| Buchwert (netto)                           | 5.851        | 6.973 |

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 108 Mio. € (2024: 25 Mio. €) wiesen zum 31. Dezember 2025 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.



## Wertberichtigungen

### Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste<sup>1</sup>

|                                         | Nicht bonitätsbeeinträchtigt<br>(Stufe 2) |      | Gesamtlaufzeitverluste<br>Bonitätsbeeinträchtigt<br>(Stufe 3) |      | Gesamt     |      |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------|------|------------|------|
|                                         | 2025                                      | 2024 | 2025                                                          | 2024 | 2025       | 2024 |
| in Millionen €                          |                                           |      |                                                               |      |            |      |
| <b>Stand zum 1. Januar</b>              | <b>35</b>                                 | 37   | <b>172</b>                                                    | 104  | <b>207</b> | 141  |
| Zuführungen                             | <b>17</b>                                 | 18   | <b>93</b>                                                     | 116  | <b>110</b> | 134  |
| Bewertungsänderungen                    | <b>2</b>                                  | 2    | <b>13</b>                                                     | 13   | <b>15</b>  | 15   |
| Inanspruchnahmen                        | <b>-6</b>                                 | -10  | <b>-25</b>                                                    | -18  | <b>-31</b> | -28  |
| Auflösungen                             | <b>-7</b>                                 | -10  | <b>-59</b>                                                    | -45  | <b>-66</b> | -55  |
| Übertragung nach Stufe 2                | -                                         | -    | -                                                             | -    | -          | -    |
| Übertragung nach Stufe 3                | <b>-3</b>                                 | -1   | <b>3</b>                                                      | 1    | -          | -    |
| Wechselkurseffekte und sonstige Effekte | <b>-1</b>                                 | -1   | <b>-17</b>                                                    | 1    | <b>-18</b> | -    |
| <b>Stand zum 31. Dezember</b>           | <b>37</b>                                 | 35   | <b>180</b>                                                    | 172  | <b>217</b> | 207  |

<sup>1</sup> Hierin enthalten ist der Anteil der Wertberichtigungen, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurde.



## Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in der folgenden Tabelle ersichtlich. Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [Anmerkung 32](#) zu finden.

### Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen<sup>1</sup>

|                                | Nicht bonitätsbeeinträchtigt<br>(Stufe 2) |       | Gesamtlaufzeitverluste<br>Bonitätsbeeinträchtigt<br>(Stufe 3) |      | Gesamt       |       |
|--------------------------------|-------------------------------------------|-------|---------------------------------------------------------------|------|--------------|-------|
|                                | 31. Dezember                              |       | 31. Dezember                                                  |      | 31. Dezember |       |
|                                | 2025                                      | 2024  | 2025                                                          | 2024 | 2025         | 2024  |
| in Millionen €                 |                                           |       |                                                               |      |              |       |
| <b>Bruttobuchwert</b>          | <b>5.730</b>                              | 6.872 | <b>380</b>                                                    | 317  | <b>6.110</b> | 7.189 |
| davon                          |                                           |       |                                                               |      |              |       |
| nicht überfällig               | <b>4.376</b>                              | 5.528 | <b>86</b>                                                     | 8    | <b>4.462</b> | 5.536 |
| 30 Tage und weniger überfällig | <b>770</b>                                | 706   | <b>7</b>                                                      | 10   | <b>777</b>   | 716   |
| 31 bis 60 Tage überfällig      | <b>164</b>                                | 205   | <b>7</b>                                                      | 3    | <b>171</b>   | 208   |
| 61 bis 90 Tage überfällig      | <b>155</b>                                | 116   | <b>1</b>                                                      | 16   | <b>156</b>   | 132   |
| 91 bis 180 Tage überfällig     | <b>90</b>                                 | 136   | <b>16</b>                                                     | 43   | <b>106</b>   | 179   |
| mehr als 180 Tage überfällig   | <b>175</b>                                | 181   | <b>263</b>                                                    | 237  | <b>438</b>   | 418   |

<sup>1</sup> Hierin enthalten ist der Anteil der Buchwerte, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurde.



## 20. Eigenkapital

### Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt zum 31. Dezember 2025 unverändert zum 31. Dezember 2024 3.070 Mio. €. Es ist in 963 (2024: 963) Mio. nennwertlose Stückaktien unterteilt. Die Anzahl der in Umlauf befindlichen Aktien verringerte sich seit dem 1. Januar 2025 durch Aktienrückkäufe um 6 Mio. von 963 Mio. auf 957 Mio. per 31. Dezember 2025. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme nicht dividendenberechtigter junger oder eigener Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung.

#### Genehmigtes Kapital

Durch Beschluss der Hauptversammlung am 3. Mai 2023 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Mercedes-Benz Group AG bis zum 2. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um bis zu insgesamt 1,0 Mrd. € gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023). Die Ermächtigung ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch den Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre.

Vom Genehmigten Kapital 2023 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

#### Bedingtes Kapital

Die von der Hauptversammlung am 8. Juli 2020 erteilte Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen war bis zum 7. Juli 2025 befristet. Von der Ermächtigung wurde bis zur Hauptversammlung am 7. Mai 2025 kein Gebrauch gemacht.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 7. Mai 2025 wurde der Vorstand erneut ermächtigt, bis zum 6. Mai 2030 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens zehn Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Mercedes-Benz Group AG mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen die Beteiligung an anderen 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 der neuen Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen wurde das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2025).

Mit Wirksamkeit des Bedingten Kapitals 2025 im Handelsregister wurde die Ermächtigung des Vorstands zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen vom 8. Juli 2020 sowie das korrespondierende Bedingte Kapital 2020 aufgehoben.

Von der Ermächtigung vom 7. Mai 2025 zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

### Eigene Aktien

Die von der Hauptversammlung am 8. Juli 2020 beschlossene, bis zum 7. Juli 2025 befristete und im Rahmen zweier Rückkaufprogramme nahezu ausgeschöpfte Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien wurde von der Hauptversammlung vom 7. Mai 2025 aufgehoben, soweit davon noch kein Gebrauch gemacht worden war.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 7. Mai 2025 wurde die Gesellschaft erneut ermächtigt bis zum 6. Mai 2030 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 eigenen Aktien können insbesondere eingezogen oder mit Zustimmung des Aufsichtsrats 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, zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft sowie Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen verwendet werden.

### **Aktienrückkaufprogramme**

Auf Basis der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurden von März 2023 bis November 2024 im Rahmen zweier Aktienrückkaufprogramme insgesamt 107 Mio. eigene Aktien zu einem Erwerbspreis von 6.992 Mio. € (inklusive Transaktionskosten) und einem Durchschnittskurs von 63,62 € je Aktie zurückgekauft. Dies entspricht einem anteiligen Betrag von 307 Mio. € am Grundkapital beziehungsweise nahezu 10 %.

Die eigenen Aktien wurden vollständig am 13. Dezember 2024 ohne Kapitalherabsetzung eingezogen. Damit erhöhte sich der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital von rund 2,87 € auf rund 3,19 €.

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

In diesem Zusammenhang hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossen, ein weiteres Aktienrückkaufprogramm durchzuführen (»Aktienrückkaufprogramm 2025/2026«). Der Erwerb beruht auf der Hauptversammlungsermächtigung vom 7. Mai 2025. Das Programm startete am 3. November 2025 und soll bis zum 3. November 2026 abgeschlossen sein.

Es dürfen bis zu 96 Mio. Aktien zu einem insgesamt aufzuwendenden Kaufpreis (ohne Nebenkosten) von bis zu 2 Mrd. € zurück erworben werden. Die zurückgekauften Aktien sollen eingezogen werden.

Die Mercedes-Benz Group AG hat mit Beijing Automotive Group Co., Ltd. und der Geely Group jeweils separat vereinbart, dass diese ihren Anteil an allen stimmberechtigten Aktien der Mercedes-Benz Group AG jeweils unter zehn Prozent halten werden, indem sie anlässlich der Durchführung des Aktienrückkaufprogramms anteilig Aktien veräußern.

Von 3. November bis zum 31. Dezember 2025 wurden im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms insgesamt

6 Mio. eigene Aktien zum Erwerbspreis von 325 Mio. € (inklusive Transaktionskosten) zurückgekauft. Dies entspricht einem anteiligen Betrag von 18 Mio. € am Grundkapital beziehungsweise nahezu 0,58 %.

### **Belegschaftsaktienprogramme**

Im ersten Quartal 2025 kaufte die Mercedes-Benz Group AG gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen ohne Nutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 zum Erwerb eigener Aktien, analog zum Vorjahr, 0,9 Mio. Aktien der Mercedes-Benz Group AG zum Erwerbspreis von insgesamt 56 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 3 Mio. € bzw. 0,1 % und gab diese an Mitarbeitende des Konzerns zum Veräußerungspreis von insgesamt 41 Mio. € aus (2024: 1 Mio. Aktien der Mercedes-Benz Group AG zum Erwerbspreis von insgesamt 73 Mio. €, zum Veräußerungspreis von insgesamt 58 Mio. €, mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 2,8 Mio. € bzw. 0,09 %).

### **Kapitalrücklagen**

Die Kapitalrücklagen enthalten im Wesentlichen Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie die Aufwendungen aus der Ausübung von bis 2014 ausübbaren Stock-Option-Plänen und der Ausgabe von Belegschaftsaktien, Effekte aus Anteilsveränderungen an einbezogenen Unternehmen sowie zugehörige direkt verrechnete Transaktionskosten.

## Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Daneben werden Neubewertungen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen und die entsprechenden Effekte aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sowie die jeweils darauf entfallenden erfolgsneutralen latenten Steuern in den Gewinnrücklagen ausgewiesen. Weitere Effekte resultieren aus der Einziehung eigener Aktien.

Im Geschäftsjahr 2025 resultierten im sonstigen Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen Gewinne, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden können von 157 (2024: Gewinne von 23) Mio. €. Diese resultierten im Jahr 2025 im Wesentlichen aus versicherungsmathematischen Gewinnen aus Pensionen (2024: Im Wesentlichen Gewinne aus Eigenkapitalinstrumenten).

Des Weiteren führte die in Deutschland ab dem Jahr 2028 vorgesehene Reduzierung des Körperschaftsteuersatzes zu einer Verringerung der latenten Steuern in den Rücklagen für versicherungsmathematische Gewinne aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen in Höhe von 294 Mio. €.

## Dividende

Nach dem deutschen Aktiengesetz wird die Dividende aus dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn ausgeschüttet. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2025 der Mercedes-Benz Group AG 3,50 € je dividendenberechtigter Stückaktie an die Aktionäre auszuschütten.

Dies entspricht unter Berücksichtigung zurückgekaufter eigener Aktien im Bestand am 31. Dezember 2025 und vorbehaltlich weiterer Aktienrückkäufe bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2026 einer Gesamtausschüttung von 3.351 (2024: 4.140) Mio. €. Da sich die Anzahl der unmittelbar oder mittelbar von der Gesellschaft gehaltenen eigenen Aktien aufgrund des laufenden Aktienrückkaufprogramms 2025/2026 bis zur Hauptversammlung ändern wird, wird der Hauptversammlung ein entsprechend angepasster Beschlussvorschlag unterbreitet. Dabei werden bei einer unveränderten Dividende von 3,50 € je dividendenberechtigter Stückaktie der zur Einstellung in die Gewinnrücklagen vorgesehene Teilbetrag des Bilanzgewinns sowie die Gesamtausschüttungssumme entsprechend angepasst.

Für das Geschäftsjahr 2024 wurden durch Beschluss der Hauptversammlung 4.140 Mio. € (4,30 € je dividendenberechtigter Stückaktie) aus dem Bilanzgewinn an die Aktionäre ausgeschüttet. Weitere 146 Mio. € wurden in die Gewinnrücklagen eingestellt.

## Übrige Rücklagen

In den übrigen Rücklagen sind die kumulierten Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung der Abschlüsse konsolidierter ausländischer Tochterunternehmen sowie die kumulierten Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung finanzieller Vermögenswerte, derivativer Finanzinstrumente sowie aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen sind im sonstigen Ergebnis enthalten und werden in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2025 resultierten im sonstigen Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen Verluste von 501 (2024: Null) Mio. €, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden können. Die Effekte resultierten im Jahr 2025 im Wesentlichen aus Verlusten aus der Währungsumrechnung von 550 Mio. €, bei gegenläufigen Gewinnen von 50 Mio. € aus derivativen Finanzinstrumenten (2024: im Wesentlichen Gewinne aus der Währungsumrechnung von 49 Mio. €, bei gegenläufigen Verlusten von 50 Mio. € aus derivativen Finanzinstrumenten).



## 21. Aktienorientierte Vergütung

Zum 31. Dezember 2025 bestehen im Konzern zu Gunsten der teilnahmeberechtigten Vorstandsmitglieder und Führungskräfte die noch nicht ausgezahlten Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2022 bis 2025. 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 2021 wurde planmäßig im ersten Quartal 2025 ausbezahlt.

Die Effekte vor Steuern, die sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Konzernbilanz im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung für den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG und die Führungskräfte des Konzerns ergeben, können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Die Angaben in der Tabelle stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand.

| Effekte aus aktienorientierter Vergütung |         |      |              |      |
|------------------------------------------|---------|------|--------------|------|
|                                          | Aufwand |      | Rückstellung |      |
|                                          |         |      | 31. Dezember |      |
|                                          | 2025    | 2024 | 2025         | 2024 |
| in Millionen €                           |         |      |              |      |
| PPSP                                     | 157     | 107  | 261          | 325  |
| davon PPSP der Vorstandsmitglieder       | 18      | 12   | 25           | 28   |

Im Rahmen des PPSP gewährt die Mercedes-Benz Group bezugsberechtigten Organmitgliedern und Mitarbeitenden virtuelle Aktien (Phantom-Shares), die unter der Voraussetzung des Erreichens vorab definierter Erfolgsziele im dreijährigen Performance-Zeitraum dazu berechtigen, nach Ablauf eines an den Performance-Zeitraum anschließenden weiteren Jahres (Haltezeitraum) eine Auszahlung in bar zu erhalten. Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen Phantom-Shares und Auszahlung des Plans nach Ende der Laufzeit entfällt auf die Phantom-Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Mercedes-Benz Group Aktien ausgeschütteten Dividenden.

Der Auszahlungsbetrag nach Ende der Laufzeit ergibt sich aus der Multiplikation der endgültig erdienten Anzahl der Phantom-Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Kennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Mercedes-Benz Group Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums nach Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den bestehenden Plänen 2022 bis 2025 ist der für die Auszahlung zugrundeliegende Kurs der Phantom-Shares bei Auszahlung auf das 2,5-Fache des Kurses bei Gewährung begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder beim PPSP 2022 zusätzlich auf das 2,5-Fache des Zuteilungswerts, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom-Shares herangezogen wurde, begrenzt. In die Begrenzung des Auszahlungsbetrags für die Vorstandsmitglieder werden auch die Dividendenäquivalente eingerechnet.

Bei den PPSP 2022 bis 2025 basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Performanceentwicklung der Mercedes-Benz Group Aktie im Vergleich zur Entwicklung eines Performanceindex auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich der Mercedes-Benz Group misst, und dem Return on Sales (RoS) der Mercedes-Benz Group im Vergleich zum durchschnittlichen umsatzgewichteten RoS einer Wettbewerbergruppe. Ab dem PPSP 2023 werden in die Zielerreichung auch Ziele aus den Bereichen Umwelt, Gesellschaft und Unternehmensführung



(Environmental, Social and Governance: »ESG-Ziele«) aufgenommen und damit die nachhaltige Neuausrichtung sowie die langfristige und nachhaltige Entwicklung des Konzerns incentiviert. Die Zielerreichung der finanziellen Ziele (relative Aktienperformance und RoS) geht mit 80 % und die Zielerreichung der ESG-Ziele mit 20 % in die Gesamtzielerreichung des PPSP ein.

Für die Mitglieder des Vorstands gelten im Rahmen des Plans PPSP 2022 spezifische Bestimmungen. Bei identischem durchschnittlichem RoS der Wettbewerber ist für die Mercedes-Benz Group ein höherer RoS erforderlich, um eine Zielerreichung in gleicher Höhe wie bei den übrigen Planteilnehmern sicherzustellen.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP in der Konzernbilanz in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro erdientem Phantom-Share vom Kurs der Mercedes-Benz Group Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Mercedes-Benz Group Aktie den wesentlichen Faktor des beizulegenden Zeitwerts pro Phantom-Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den einzelnen Jahren anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP richtet sich nach dem Kurs der Mercedes-Benz Group Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrads.

## 22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

In der Mercedes-Benz Group bestehen landesspezifisch sowohl leistungsorientierte Pensionszusagen als auch Beitragszusagen.

Darüber hinaus gewähren bestimmte ausländische Tochterunternehmen, insbesondere in den USA, ihren Mitarbeitenden für den Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsorientierte Pläne zu bilanzieren sind.

### Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

|                                                           | 31. Dezember |      |
|-----------------------------------------------------------|--------------|------|
|                                                           | 2025         | 2024 |
| in Millionen €                                            |              |      |
| Pensionsverpflichtungen                                   | 510          | 615  |
| Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen | 297          | 337  |
|                                                           | 807          | 952  |

### Leistungsorientierte Pensionspläne

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden im Zusammenhang mit leistungsorientierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeitende der Mercedes-Benz Group sowie deren Hinterbliebene gebildet. Grundsätzlich variieren die leistungsorientierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Die leistungsorientierten Pensionszusagen umfassen in der Regel auch Leistungen bei Invalidität und Todesfall.

### Pensionspläne und Planvermögen

In Deutschland erhalten die Mitarbeitenden 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 Tarifmitarbeitenden 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 Mitarbeitenden 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 Mitarbeitenden bei Übergang in die Leistungsphase abhängen und die eine lebenslange Rentenzahlung vorsehen.

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

Die inländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum überwiegenden Teil durch Fondsvermögen gedeckt.

Zwischen der Mercedes-Benz Group AG sowie weiteren deutschen Konzerngesellschaften und dem Mercedes-Benz Pension Trust e. V. bestehen Contractual Trust Arrangements (CTA). Der Mercedes-Benz Pension Trust e. V. agiert dabei als Sicherungstreuhänder.

Im Jahr 2018 übertrug die Mercedes-Benz Group AG bestimmte Pensionsverpflichtungen und Planvermögen für Mitarbeitende, die sich bereits im Ruhestand befanden, sowie für deren Hinterbliebene auf die Mercedes-Benz Pensionsfonds AG (Pensionsfonds). Die Durchführung dieser Leistungen wird durch den nicht versicherungsförmig ausgestalteten Pensionsfonds erbracht, der dem Versicherungsaufsichtsgesetz und damit der Beaufsichtigung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) unterliegt.

Sofern in der Zukunft im Pensionsfonds eine aufsichtsrechtliche Unterdeckung entsteht, wird eine Nachschussforderung an die Mercedes-Benz Group AG gestellt.

In Deutschland bestehen im Übrigen keine gesetzlichen oder regulatorischen Mindestdotierungsverpflichtungen.

Im Ausland bestehen sowohl endgehaltsbasierte Pläne als auch Pläne, die auf gehaltsabhängigen Bausteinen basieren. Die ausländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum Großteil durch Fondsvermögen gedeckt.

#### Entwicklung des Finanzierungsstatus

|                                                                 | 31. Dezember<br>2025 |               |              | 31. Dezember<br>2024 |        |         |
|-----------------------------------------------------------------|----------------------|---------------|--------------|----------------------|--------|---------|
|                                                                 | Gesamt               | Inland        | Ausland      | Gesamt               | Inland | Ausland |
| in Millionen €                                                  |                      |               |              |                      |        |         |
| <b>Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen</b>           | <b>20.188</b>        | <b>18.960</b> | <b>1.228</b> | 21.599               | 20.293 | 1.306   |
| <b>Beizulegender Zeitwert der Planvermögen</b>                  | <b>22.828</b>        | <b>21.614</b> | <b>1.214</b> | 22.550               | 21.316 | 1.234   |
| <b>Finanzierungsstatus</b>                                      | <b>2.640</b>         | <b>2.654</b>  | <b>-14</b>   | 951                  | 1.023  | -72     |
| <b>Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung</b>                 | <b>-19</b>           | <b>-</b>      | <b>-19</b>   | -13                  | -      | -13     |
| <b>Bilanzwerte</b>                                              | <b>2.621</b>         | <b>2.654</b>  | <b>-33</b>   | 938                  | 1.023  | -85     |
| davon übrige Vermögenswerte                                     | <b>3.131</b>         | <b>3.007</b>  | <b>124</b>   | 1.553                | 1.426  | 127     |
| davon Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | <b>-510</b>          | <b>-353</b>   | <b>-157</b>  | -615                 | -403   | -212    |

## **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 sowie für das jeweilige Konzernunternehmen plan-, erfüllbar und risikoarm ausgestaltet sein. Darüber hinaus existiert das Global Pension and Healthcare Committee, 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 leistungs-basierten Pensionsverpflichtungen resultieren in der Mercedes-Benz Group insbesondere aus der Änderung finanzieller Annahmen wie den Abzinsungsfaktoren und den Lebenshaltungskosten, aber auch aus der Änderung demografischer Annahmen wie einer veränderten Lebenserwartung. Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne haben erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten keinen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich durch die Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern auf Basis quantitativer und qualitativer Analysen sowie die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Solange eine Überdeckung der Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionsplänen durch das Planvermögen vorliegt, führt die Mercedes-Benz Group zusätzliches Vermögen nur dann zu, wenn dies rechtlich und wirtschaftlich erforderlich ist.

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



## Überleitung der leistungsbasierten Verpflichtungen, der Zeitwerte der Planvermögen und der Bilanzwerte

### Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

|                                                                                           | 2025          | 2024   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------|
| in Millionen €                                                                            |               |        |
| <b>Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 1. Januar</b>                       | <b>21.599</b> | 21.992 |
| Laufender Dienstzeitaufwand                                                               | 352           | 374    |
| Zinsaufwand                                                                               | 738           | 681    |
| Beiträge der Teilnehmer des Plans                                                         | 28            | 37     |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen | 5             | -50    |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen   | -1.411        | -540   |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen       | 21            | -58    |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste                                           | -1.385        | -648   |
| Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen              | 3             | -1     |
| Geleistete Pensionszahlungen                                                              | -1.059        | -995   |
| Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen                                          | -88           | 159    |
| <b>Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 31. Dezember</b>                    | <b>20.188</b> | 21.599 |
| <b>Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar</b>                              | <b>22.550</b> | 21.890 |
| Zinsertrag                                                                                | 779           | 684    |
| Abweichung des tatsächlichen Vermögensertrags vom Zinsertrag                              | 408           | 595    |
| Tatsächliches Ergebnis der Planvermögen                                                   | 1.187         | 1.279  |
| Beiträge des Arbeitgebers                                                                 | 155           | 145    |
| Beiträge der Teilnehmer des Plans                                                         | 28            | 37     |
| Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen                                             | -1.021        | -957   |
| Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen                                          | -71           | 156    |
| <b>Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember</b>                           | <b>22.828</b> | 22.550 |

**Übersicht über die Bilanzwerte**

|                                                          | 2025         | 2024  |
|----------------------------------------------------------|--------------|-------|
| in Millionen €                                           |              |       |
| <b>Bilanzwerte zum 1. Januar</b>                         | <b>938</b>   | -117  |
| Pensionsaufwendungen                                     | -314         | -370  |
| Bewertungsgewinne/-verluste (-)                          | 1.793        | 1.243 |
| Zuwendungen an Planvermögen                              | 155          | 145   |
| Nicht durch Planvermögen gedeckte Pensionszahlungen      | 38           | 38    |
| Veränderung der Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung | -6           | 2     |
| Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen         | 17           | -3    |
| <b>Bilanzwerte zum 31. Dezember</b>                      | <b>2.621</b> | 938   |

Bewertungsgewinne/-verluste setzen sich aus den versicherungsmathematischen Gewinnen/Verlusten im Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen, der Abweichung des tatsächlichen Vermögensertrags vom Zinsertrag sowie der Veränderung der Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung zusammen.

**Zusammensetzung der Planvermögen**

Die Planvermögen sind ausschließlich zur Erfüllung der Pensionsverpflichtungen sowie zur Deckung der Aufwendungen für die Verwaltung der Vermögensanlagen vorgesehen.

Für Eigenkapitalinstrumente und Anleihen stehen infolge ihrer jeweiligen Notierung an einem aktiven Markt in der Regel Marktpreise zur Verfügung. Die Anleihen haben zum weitaus überwiegenden Teil ein Investment-Grade-Rating. Darin enthalten sind Staatsanleihen sehr guter Bonität.

Die Investmentstrategie wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Verabschiedung der Investmentstrategie erfolgt durch Investmentkomitees, die sich in der Regel aus Vertretern des Finanz- und Personalbereichs zusammensetzen. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird grundsätzlich bei der Bestimmung der Investmentstrategie für die Planvermögen berücksichtigt.

**Zusammensetzung der Planvermögen**

|                                                                   | 31. Dezember  |        |
|-------------------------------------------------------------------|---------------|--------|
|                                                                   | 2025          | 2024   |
| in Millionen €                                                    |               |        |
| Eigenkapitalinstrumente <sup>1</sup>                              | 8.316         | 7.849  |
| Staatsanleihen                                                    | 4.328         | 3.594  |
| Unternehmensanleihen                                              | 7.613         | 8.804  |
| Forderungsbesicherte Anleihen                                     | 144           | 143    |
| Anleihen                                                          | 12.085        | 12.541 |
| Sonstige börsennotierte Anlagen                                   | 186           | 128    |
| <b>Börsennotierte Anlagen</b>                                     | <b>20.587</b> | 20.518 |
| Alternative Investments und sonstige nicht börsennotierte Anlagen | 304           | 369    |
| Immobilien                                                        | 687           | 655    |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente                      | 1.250         | 1.008  |
| <b>Nicht börsennotierte Anlagen</b>                               | <b>2.241</b>  | 2.032  |
| <b>Beizulegender Zeitwert der Planvermögen</b>                    | <b>22.828</b> | 22.550 |

<sup>1</sup> Einschließlich der Anteile an Daimler Truck von insgesamt 1.534 (2024: 1.515) Mio. €. Im Vorjahr waren Anteile an Nissan Motor Co., Ltd. von 453 Mio. € enthalten.



## Pensionsaufwendungen

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen kann folgender Tabelle entnommen werden.

| <b>Pensionsaufwendungen</b>                                                        | <b>2025</b> | 2024 |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------|
| in Millionen €                                                                     |             |      |
| Laufender Dienstzeitaufwand                                                        | <b>-352</b> | -374 |
| Nachzuverrechnende<br>Dienstzeitaufwendungen,<br>Plankürzungen und Planabgeltungen | <b>-3</b>   | 1    |
| Nettozinsaufwand                                                                   | <b>-17</b>  | -22  |
| Nettozinsertrag                                                                    | <b>58</b>   | 25   |
|                                                                                    | <b>-314</b> | -370 |

## Bewertungsprämissen

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

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

Folgende wesentliche, gewichtete durchschnittliche Bewertungsfaktoren kommen bei der Berechnung der Pensionsverpflichtung zur Anwendung.

| Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen      |              |        |              |         |
|----------------------------------------------------------------------|--------------|--------|--------------|---------|
|                                                                      | 31. Dezember |        | 31. Dezember |         |
|                                                                      | 2025         | 2024   | 2025         | 2024    |
|                                                                      | Inland       | Inland | Ausland      | Ausland |
| in %                                                                 |              |        |              |         |
| Abzinsungs-<br>faktoren                                              | 4,1          | 3,4    | 5,2          | 5,4     |
| Erwartete<br>Lebens-<br>haltungskosten-<br>steigerungen <sup>1</sup> | 2,0          | 2,0    | -            | -       |

<sup>1</sup> Die erwarteten Lebenshaltungskostensteigerungen können sich bei den inländischen Pensionsplänen – abhängig von der einzelnen Planausgestaltung – sowohl auf die Verpflichtung der aktiven als auch der ehemaligen Mitarbeitenden des Konzerns sowie deren Hinterbliebene auswirken. Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne haben erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

## Sensitivitätsanalyse

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestuften Bewertungsparameter isoliert vorgenommen, das heißt, 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 leistungsbierte Verpflichtung abgeleitet werden.

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung die folgenden Auswirkungen.

| Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsbasierten Verpflichtungen |         |              |        |
|--------------------------------------------------------------------------|---------|--------------|--------|
|                                                                          |         | 31. Dezember |        |
|                                                                          |         | 2025         | 2024   |
| in Millionen €                                                           |         |              |        |
| Sensitivität für                                                         |         |              |        |
| Abzinsungsfaktoren                                                       | +0,50 % | -931         | -1.108 |
| Abzinsungsfaktoren                                                       | -0,50 % | 1.026        | 1.149  |
| erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen                               | +0,25 % | 116          | 129    |
| erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen                               | -0,25 % | -112         | -125   |
| Lebenserwartung                                                          | +1 Jahr | 320          | 354    |
| Lebenserwartung                                                          | -1 Jahr | -287         | -318   |

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

Auswirkung auf zukünftige Zahlungsströme

Für das Jahr 2026 plant der Konzern derzeit Zuwendungen an die Planvermögen von 0,2 Mrd. €; die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Jahres. Die Pensionszahlungen werden im Jahr 2026 voraussichtlich 1,1 Mrd. € betragen.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen beträgt 11 Jahre (2024: 12 Jahre).

Beitragszusagen

Im Rahmen der Beitragszusagen werden festgelegte Beiträge an externe Versicherungen oder Fonds entrichtet. Über die Bezahlung der festgelegten Beiträge hinaus bestehen für die Mercedes-Benz Group grundsätzlich keine weiteren Leistungsverpflichtungen oder Risiken aus diesen Pensionsplänen. Zudem entrichtet der Konzern Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger. Im Jahr 2025 betrugen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 1,1 (2024: 1,1) Mrd. €; davon entfielen 1,0 (2024: 1,1) Mrd. € auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

23. Rückstellungen für sonstige Risiken

Produktgarantien

Die Mercedes-Benz Group gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produkts oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen und Rückrufaktionen. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruchs und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2027 erwartet.

Personal- und Sozialbereich

Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Konzerns für Jubiläumsgelder, die Ergebnisbeteiligung tariflicher Mitarbeitenden, 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 2034 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 insbeson-

dere zu Schadensersatzzahlungen, Bußgeldern oder sonstigen kostenintensiven Maßnahmen führen können. Hierin enthalten sind im Wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2027 erwartet.

Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördlichen Verfahren können [Anmerkung 29](#) entnommen werden.

### Übrige

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

#### Rückstellungen für sonstige Risiken

|                                                                | Produktgarantien | Personal- und Sozialbereich | Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren | Übrige        | Gesamt        |
|----------------------------------------------------------------|------------------|-----------------------------|-----------------------------------------------------|---------------|---------------|
| in Millionen €                                                 |                  |                             |                                                     |               |               |
| <b>Stand zum 31. Dezember 2024</b>                             | 6.934            | 4.198                       | 1.683                                               | 2.205         | 15.020        |
| davon kurzfristig                                              | 3.239            | 2.152                       | 554                                                 | 1.743         | 7.688         |
| davon langfristig                                              | 3.695            | 2.046                       | 1.129                                               | 462           | 7.332         |
| Zuführungen                                                    | <b>3.555</b>     | <b>1.761</b>                | <b>767</b>                                          | <b>2.471</b>  | <b>8.554</b>  |
| Inanspruchnahmen                                               | <b>-3.085</b>    | <b>-2.068</b>               | <b>-149</b>                                         | <b>-1.476</b> | <b>-6.778</b> |
| Auflösungen                                                    | <b>-378</b>      | <b>-110</b>                 | <b>-414</b>                                         | <b>-428</b>   | <b>-1.330</b> |
| Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren | <b>162</b>       | <b>35</b>                   | <b>31</b>                                           | <b>11</b>     | <b>239</b>    |
| Wechselkurseffekte und andere Veränderungen                    | <b>-97</b>       | <b>-54</b>                  | <b>-27</b>                                          | <b>-69</b>    | <b>-247</b>   |
| <b>Stand zum 31. Dezember 2025</b>                             | <b>7.091</b>     | <b>3.762</b>                | <b>1.891</b>                                        | <b>2.714</b>  | <b>15.458</b> |
| davon kurzfristig                                              | <b>3.182</b>     | <b>1.749</b>                | <b>925</b>                                          | <b>1.990</b>  | <b>7.846</b>  |
| davon langfristig                                              | <b>3.909</b>     | <b>2.013</b>                | <b>966</b>                                          | <b>724</b>    | <b>7.612</b>  |



## 24. Finanzierungsverbindlichkeiten

Im Jahr 2025 wurden Anleihen von 6.414 (2024: 17.504) Mio. € emittiert. Aufgrund von Tilgungen reduzierten sich die Anleihen um 11.253 (2024: 12.415) Mio. €.

Des Weiteren verringerten sich im Jahr 2025 die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 1.888 Mio. € auf 24.427 Mio. €.

Zudem wurden im Jahr 2025 Asset-Backed-Securities(ABS)-Transaktionen mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von 10.177 (2024: 13.957) Mio. € durchgeführt. Getilgt wurden im Berichtszeitraum 10.670 (2024: 11.933) Mio. €.

Weitere Informationen hinsichtlich der Fälligkeit von Leasingverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2025 sind in [Anmerkung 32](#) zu finden.

### Finanzierungsverbindlichkeiten<sup>1</sup>

|                                                 | 31. Dezember 2025 |             |         | 31. Dezember 2024 |             |         |
|-------------------------------------------------|-------------------|-------------|---------|-------------------|-------------|---------|
|                                                 | Kurzfristig       | Langfristig | Gesamt  | Kurzfristig       | Langfristig | Gesamt  |
| in Millionen €                                  |                   |             |         |                   |             |         |
| Anleihen                                        | 14.887            | 39.975      | 54.862  | 12.565            | 50.321      | 62.886  |
| Geldmarktpapiere                                | 43                | 58          | 101     | 911               | 41          | 952     |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten    | 13.532            | 10.895      | 24.427  | 15.903            | 10.412      | 26.315  |
| Einlagen aus Direktbankengeschäft               | 1.562             | –           | 1.562   | 1.557             | –           | 1.557   |
| Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen         | 6.773             | 9.404       | 16.177  | 7.305             | 10.894      | 18.199  |
| Leasingverbindlichkeiten                        | 415               | 1.574       | 1.989   | 485               | 1.748       | 2.233   |
| Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten | 384               | 504         | 888     | 585               | 71          | 656     |
|                                                 | 37.596            | 62.410      | 100.006 | 39.311            | 73.487      | 112.798 |

<sup>1</sup> Zum Bilanzstichtag waren 500 Mio. € enthalten, die in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Schulden« umgegliedert wurden.





## 25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung ist im Wesentlichen auf die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit dem Personalabbauprogramm in Deutschland zurückzuführen. Demgegenüber stand ein Rückgang der negativen Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen in [Anmerkung 31](#).

### Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

|                                                                                   | 31. Dezember 2025 |             |        | 31. Dezember 2024 |             |        |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------|--------|-------------------|-------------|--------|
|                                                                                   | Kurzfristig       | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig       | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen €                                                                    |                   |             |        |                   |             |        |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind         | 88                | 283         | 371    | 508               | 610         | 1.118  |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | 55                | 21          | 76     | 63                | 51          | 114    |
| Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien resultierend aus Rückkaufvereinbarungen   | 581               | 182         | 763    | 602               | 181         | 783    |
| Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung                                          | 1.513             | 143         | 1.656  | 735               | 4           | 739    |
| Erhaltene Kautionen                                                               | 246               | 414         | 660    | 199               | 478         | 677    |
| Guthaben von Kunden                                                               | 175               | –           | 175    | 166               | –           | 166    |
| Übrige                                                                            | 1.619             | 235         | 1.854  | 1.798             | 166         | 1.964  |
|                                                                                   | 4.277             | 1.278       | 5.555  | 4.071             | 1.490       | 5.561  |



## 26. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

### Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten<sup>1</sup>

|                                                          | 31. Dezember |        |
|----------------------------------------------------------|--------------|--------|
|                                                          | 2025         | 2024   |
| in Millionen €                                           |              |        |
| Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantien | 4.118        | 4.275  |
| Sonstige Vertragsverbindlichkeiten                       | 2.071        | 1.926  |
| Vertragsverbindlichkeiten                                | 6.189        | 6.201  |
| Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften                   | 4.379        | 4.655  |
| Sonstige Rückerstattungsverbindlichkeiten                | 329          | 390    |
| Rückerstattungsverbindlichkeiten                         | 4.708        | 5.045  |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten           | 10.897       | 11.246 |
| davon langfristig                                        | 2.942        | 3.100  |
| davon kurzfristig                                        | 7.955        | 8.146  |

<sup>1</sup> Zum Bilanzstichtag waren 170 Mio. € enthalten, die in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Schulden« umgegliedert wurden.



## 27. Übrige Verbindlichkeiten

### Übrige Verbindlichkeiten

|                                                                                                                              | 31. Dezember<br>2025 |             |        | 31. Dezember<br>2024 |             |        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------|--------|----------------------|-------------|--------|
|                                                                                                                              | Kurzfristig          | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig          | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen €                                                                                                               |                      |             |        |                      |             |        |
| Verbindlichkeiten für sonstige Steuern                                                                                       | 1.377                | 4           | 1.381  | 1.562                | 8           | 1.570  |
| Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen                                              | 1.373                | 1.041       | 2.414  | 1.250                | 1.126       | 2.376  |
| Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen resultierend aus Rückkaufvereinbarungen, die als Operating Lease abgebildet werden | 186                  | 25          | 211    | 169                  | 126         | 295    |
| Übrige passive Rechnungsabgrenzungsposten                                                                                    | 152                  | 107         | 259    | 235                  | 69          | 304    |
| Sonstige übrige Verbindlichkeiten                                                                                            | 355                  | 11          | 366    | 331                  | 25          | 356    |
|                                                                                                                              | 3.443                | 1.188       | 4.631  | 3.547                | 1.354       | 4.901  |



## 28. Konzern-Kapitalflussrechnung

### Fondsrechnung

Zum 31. Dezember 2025 beinhaltet der Zahlungsmittel-fonds keine verfügbungsbeschränkten Finanzmittel. Die verfügbungsbeschränkten Finanzmittel des Vorjahres von 62 Mio. € betrafen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen konnte.

### Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

#### Veränderungen der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva

|                                    | 2025  | 2024 |
|------------------------------------|-------|------|
| in Millionen €                     |       |      |
| Rückstellungen                     | 911   | -10  |
| Finanzinstrumente                  | 8     | 103  |
| Sonstige übrige Aktiva und Passiva | 1.666 | 893  |
|                                    | 2.585 | 986  |

Der Anstieg der Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr ergab sich im Wesentlichen aus der Berücksichtigung von Risiken für behördliche und gerichtliche Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge sowie für Umweltschutzrisiken. Gegenläufig wirkten die Rückstellungen für vertragliche Gewährleistungsansprüche und Kulanzleistungen.

Der Anstieg der sonstigen übrigen Aktiva und Passiva resultierte im Wesentlichen aus den finanziellen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit dem Personalabbauprogramm für Beschäftigte im indirekten Bereich in Deutschland und den Optimierungsprogrammen im Ausland, denen geringere negative Effekte bei den Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen gegenüberstanden.

Im Vorjahr resultierte der Rückgang der sonstigen übrigen Aktiva und Passiva insbesondere aus den übrigen nicht-finanziellen Verbindlichkeiten und den übrigen finanziellen Vermögenswerten. Gegenläufig wirkten die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten mit einem geringeren positiven Effekt.

Die folgenden angabepflichtigen Sachverhalte sind in der Konzern-Kapitalflussrechnung in den Zeilen **Ergebnis vor Ertragsteuern** sowie **sonstige betriebliche Aktiva und Passiva** enthalten.

#### Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

|                                                                                                 | 2025   | 2024   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|
| in Millionen €                                                                                  |        |        |
| Gezahlte Zinsen (inklusive Refinanzierung Finanzdienstleistungsgeschäft)                        | -4.003 | -3.902 |
| Erhaltene Zinsen (inklusive Finanzdienstleistungsgeschäft)                                      | 5.558  | 6.142  |
| Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz (ohne at-equity bewertete Finanzinvestitionen) | 129    | 130    |

In den in der Überleitung vom Ergebnis vor Ertragsteuern zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesenen **sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen** wirkten im Geschäfts- und im Vorjahr insbesondere die at-equity bewerteten Finanzinvestitionen mit dem Ergebnisanteil des Konzerns.

Im Vorjahr wirkten darüber hinaus Wertminderungen auf den Buchwert sowie die Marktbewertung von Fremdkapitalinstrumenten.

### 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 460 (2024: 567) Mio. €.



Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten veränderten sich, unterteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Komponenten, wie folgt.

#### Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten

|                                                                        | 2025          | 2024   |
|------------------------------------------------------------------------|---------------|--------|
| in Millionen €                                                         |               |        |
| Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit                               | <b>-5.930</b> | -188   |
| Zinszahlungen (inklusive Refinanzierung Finanzdienstleistungsgeschäft) | <b>-4.003</b> | -3.902 |
| Veränderung der Kontrolle bei Tochterunternehmen                       | <b>-18</b>    | -156   |
| Wechselkursänderungen                                                  | <b>-6.666</b> | 2.493  |
| Marktwertänderungen                                                    | <b>-296</b>   | 22     |
| Zinsaufwand (inklusive Refinanzierung Finanzdienstleistungsgeschäft)   | <b>4.005</b>  | 4.195  |
| Sonstige Änderungen                                                    | <b>90</b>     | 849    |

Der Rückgang der sonstigen Änderungen gegenüber dem Vorjahr ergab sich im Wesentlichen aus der Umgliederung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten der Athlon-Gruppe in die zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten. Darüber hinaus resultierten geringere negative Effekte aus Leasingverbindlichkeiten sowie aus Zinsbewertungen.

## 29. Rechtliche Verfahren

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl von Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es unter anderem um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel der Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen oder Bußgelder ergeben. Des Weiteren können Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen und sonstige kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden, die das Ergebnis der Mercedes-Benz Group negativ beeinflussen. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können auch Auswirkungen auf die Reputation des Unternehmens haben und/oder zum Ausschluss von Ausschreibungen führen.

Die nachfolgend beschriebenen rechtlichen Verfahren stellen die derzeit für die Mercedes-Benz Group als wesentlich erachteten Verfahren dar und sind keine abschließende Auflistung aller rechtlichen Verfahren.

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben beim Landgericht Stuttgart Klagen auf Schadensersatz wegen der angeblichen Verletzung kapitalmarktrechtlicher Publizitätsvorschriften erhoben (Ausgangsverfahren) und auch außergerichtlich Schadensersatz gefordert. Die Anleger behaupten, die Mercedes-Benz Group AG habe Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten ihrer Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht und zudem falsche und irreführende öffentliche Angaben gemacht. Sie behaupten weiter, der Kaufpreis der von ihnen erworbenen Finanzinstrumente (insbesondere Mercedes-Benz Group Aktien; ehemals Daimler-Aktien) wäre niedriger gewesen, wenn die Mercedes-Benz Group AG pflichtgemäß berichtet hätte. Die Mercedes-Benz Group AG hält die Klagen und außergerichtlichen Forderungen für unbegründet und verteidigt sich gegen diese. Seit dem Jahr 2021 ist am Oberlandesgericht Stuttgart in diesem Zusammenhang ein Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) anhängig. In dem Musterverfahren soll eine für die Ausgangsverfahren bindende Entscheidung hinsichtlich gemeinsamer Sachverhalts- und Rechtsfragen getroffen werden. Die Ausgangsverfahren beim Landgericht Stuttgart werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, soweit sie nicht unabhängig von den im Musterverfahren zu entscheidenden Fragen abgewiesen werden können.



Die Entscheidung im Musterverfahren ist für die ausgesetzten Ausgangsverfahren verbindlich. Diverse Anleger haben von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Ansprüche in einem insgesamt erheblichen Umfang zum Zweck der Verjährungshemmung zum Musterverfahren anzumelden. Die Mercedes-Benz Group AG ist der Auffassung, dass sie ihren kapitalmarktrechtlichen Publizitätspflichten ordnungsgemäß nachgekommen ist, und verteidigt sich auch in dem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger.

Des Weiteren hat in Deutschland eine Vielzahl von Kunden von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie behaupten, dass die Fahrzeuge mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissionswerte aufweisen würden. Sie berufen sich dabei insbesondere auf Rückrufanordnungen des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA), die das KBA auf seine Auffassung gestützt hatte, die Mercedes-Benz Group habe unzulässige Abschalteinrichtungen verwendet. Die Anzahl der anhängigen Klagen ist rückläufig, wobei ein zukünftiger Anstieg nicht ausgeschlossen werden kann. Im Anschluss an eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs aus dem ersten Quartal 2023 entschied der Bundesgerichtshof im zweiten Quartal 2023, dass Fahrzeugkäufer einen Schadensersatzanspruch gegen den Hersteller geltend machen können, wenn dieser vorsätzlich oder fahrlässig eine unzulässige Abschalteinrichtung verwendet hat. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. reichte im Jahr 2021 eine Musterfeststellungsklage mit ähnlichem Vorwurf wie in den

vorgenannten Klagen einzelner Kunden beim Oberlandesgericht Stuttgart gegen die Mercedes-Benz Group AG ein. Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bestimmte Voraussetzungen vermeintlicher Ansprüche von Verbrauchern feststellen zu lassen. Im März 2024 gab das Oberlandesgericht Stuttgart der Musterfeststellungsklage überwiegend statt. Die Mercedes-Benz Group AG und, bezüglich der abgewiesenen Klageumfänge, auch der Kläger haben gegen die Entscheidung Revision beim Bundesgerichtshof eingelegt.

Im Vereinigten Königreich (in England, Wales und in Schottland) wurden darüber hinaus Verbrauchersammelklagen gegen die Mercedes-Benz Group mit ähnlichem Vorwurf wie in den vorgenannten Klagen von Kunden in Deutschland erhoben. Die Kläger behaupten hier zudem, die Mercedes-Benz Group habe Verbraucher im Zusammenhang mit werblichen Aussagen für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge getäuscht. Die Verfahren in England und Wales setzen sich aus mehreren Einzelklagen, die in einer Sammelklage konsolidiert wurden, zusammen. Die Kläger dieser Sammelklage erheben darüber hinaus unter anderem den Vorwurf wettbewerbswidrigen Verhaltens in Bezug auf Technologien zur Behandlung von Dieselabgasemissionen. Mit ähnlichen Vorwürfen wie im Vereinigten Königreich wurden Verbrauchersammelklagen seit 2019 in Israel, in den Niederlanden, in Portugal und Australien gegen die Mercedes-Benz Group AG und weitere Konzerngesellschaften eingereicht. Das Verfahren in Israel wurde im März 2025 mit einem gerichtlich bestätigten Vergleich, in dem die Mercedes-Benz Group die Fortführung der Umsetzung der Diesel-Feldmaßnahmen

zusagt, abgeschlossen. Aufgrund dieser Entwicklung in Israel und da die Verbrauchersammelklagen in Portugal und Australien auf Basis der aktuellen Einschätzung der Mercedes-Benz Group kein wesentliches Risiko für sie darstellen, wird die Mercedes-Benz Group künftig nicht mehr über diese Verfahren berichten.

Die Mercedes-Benz Group AG und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften halten die vorgenannten anhängigen Klagen für unbegründet und verteidigen sich weiter gegen diese.

Wie bereits berichtet, hatten in der Vergangenheit US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach lokalem Umwelt- und Verbraucherschutzrecht im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen von Mercedes-Benz Fahrzeugen eingeleitet sowie Auskunfts- und Informationersuchen erlassen. Im dritten Quartal 2025 hat die Mercedes-Benz Group mit diesen Behörden einen Vergleich dem Grunde nach über die Beilegung von Ansprüchen nach lokalem Umwelt- und Verbraucherschutzrecht erzielt. Im Rahmen dieses Vergleichs bestreitet die Mercedes-Benz Group die im Verfahren erhobenen Vorwürfe und räumt keine Haftung ein, erklärt sich aber bereit, Vergleichszahlungen zu leisten. Der Vergleich steht noch unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung der zuständigen Landesbehörden und Gerichte und bedarf noch der Überführung in verbindliche, gerichtliche Vergleichsentscheidungen. Die Mercedes-Benz Group erwartet Gesamtkosten für die Vergleiche in Höhe eines niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Betrags und hat entsprechende Rückstellungen gebildet.



Wie bereits berichtet, hatte die Mercedes-Benz Group im Jahr 2020 in den USA Vergleiche mit verschiedenen Behörden über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen. Im Rahmen der Vergleiche erklärte sich die Mercedes-Benz Group bereit, unter anderem Service-Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen und bestimmte weitere Maßnahmen vorzunehmen. Die Mercedes-Benz Group hat die Verpflichtungen aus diesen Vergleichen inzwischen im Wesentlichen erfüllt. Für die Service- und weiteren Maßnahmen wurden Rückstellungen gebildet; im Falle von Service-Maßnahmen sind diese unter Produktgarantien ausgewiesen.

Die in der Vergangenheit bereits berichteten Aktivitäten verschiedener weiterer Behörden weltweit (z. B. des Kraftfahrt-Bundesamts in Deutschland, der südkoreanischen Aufsichtsbehörden, der kanadischen Umweltbehörde und der brasilianischen Kartellbehörde) im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen von Mercedes-Benz Fahrzeugen dauern teilweise fort. Aus diesen Aktivitäten ergab sich in der Vergangenheit das Risiko, dass Behörden neue Verdachtsmomente äußern, Untersuchungen einleiten oder Feststellungen treffen und Kläger oder weitere Behörden diese Verdachtsmomente oder Feststellungen übernehmen. Diese Risiken haben sich nach Einschätzung der Mercedes-Benz Group inzwischen reduziert und stellen derzeit weder für sich genommen noch in ihrer Gesamtheit ein wesentliches Risiko für die Mercedes-Benz Group dar. Die Mercedes-Benz Group kooperiert

weiterhin vollumfänglich mit den betreffenden Behörden, wird jedoch künftig nicht mehr über diese behördlichen Verfahren und Aktivitäten berichten.

Um die Position der Mercedes-Benz Group nicht zu beeinträchtigen, werden hinsichtlich der in den vorangehenden Absätzen geschilderten Verfahren gemäß IAS 37.92 keine weitergehenden 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.

Wie bereits berichtet, leitete die britische Finanzaufsichtsbehörde UK Financial Conduct Authority (FCA) im Jahr 2019 eine Überprüfung von Provisionsmodellen ein, die es Kreditvermittlern ermöglichten, Zinsen nach eigenem Ermessen festzulegen (discretionary commission arrangements, DCAs). Nach Auffassung der FCA schafften diese Modelle Anreize für Kreditvermittler, von Kunden höhere Zinsen zu verlangen, um mehr Provision zu verdienen, was den Kunden Schäden in potenziell erheblichem Umfang zugefügt habe. Eine große Anzahl von Kunden, welche mit der Mercedes-Benz Financial Services UK Limited (MBFS UK) Finanzierungsverträge abgeschlossen hatten, haben außergerichtlich Schadensersatz verlangt und/oder Schadensersatzklagen gegen die MBFS UK eingereicht. Sie behaupten, die Kreditvermittler und MBFS UK hätten ihre vertraglichen, regulatorischen und/oder anderen Pflichten ihnen gegenüber verletzt, indem sie nicht ausreichend über Provisionsvereinbarungen

informiert hätten. In einem Verfahren, an dem die Mercedes-Benz Group nicht beteiligt war, entschied der UK Supreme Court im August 2025, dass sich eine Haftung auch auf Fälle erstrecken kann, in denen zwar kein DCA, jedoch eine unfaire Vertragsbeziehung vorliegt. Im Oktober 2025 veröffentlichte die FCA Einzelheiten zu einem Entwurf für ein Entschädigungsprogramm für Autofinanzierungen (Programmmentwurf). Dieser sieht vor, Kunden eine Entschädigung für Vereinbarungen ab 2007 zu gewähren, welche DCAs darstellen oder hohe Kreditkosten enthalten, die erheblich über den Marktbedingungen liegen, oder in Fällen, in denen der Kreditvermittler kommerziell an eine einzelne Finanzierungspartei oder kleine Gruppe von Finanzierern gebunden ist. Der Programmmentwurf ist noch nicht final und relevante Beteiligte aus der Industrie haben im Rahmen einer Konsultation der FCA zu diesem umfangreich Stellung genommen. Ein finales Entschädigungsprogramm kann daher vom derzeitigen Programmmentwurf abweichen. Auf Basis der vorgenannten Entwicklungen und unter Berücksichtigung des derzeitigen Programmmentwurfs erfolgte eine Zuführung zu den sonstigen Rückstellungen um einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag.

Im Jahr 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 behaupteten, 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 forderten die Wiedereinsetzung des Händlermodells, alternativ Ersatz der ihnen angeblich entstandenen Schäden. Sämtliche Instanzgerichte wiesen die Klage vollumfänglich ab. Im November 2025 wies der letztinstanzlich zuständige High Court of Australia einen von einem Teil der Händler gestellten Antrag auf Zulassung zur Anhörung ab. Die Klage ist damit rechtskräftig und vollumfänglich zugunsten von MBAuP abgewiesen worden.

Seit dem Jahr 2022 sind in den USA zwei Sammelklagen anhängig, in denen Ansprüche auf einen freiwilligen Rückruf gestützt werden, der sich auf bestimmte Mercedes-Benz Fahrzeuge der ML-, GL- und R-Klassen der Modelljahre 2004 bis 2015 aufgrund potenziell korrodierter Bremskraftverstärker bezieht. Die Kläger behaupten unter anderem, dass die Bremskraftverstärker in diesen Fahrzeugen korrodieren und zu einem Verlust an Bremskraft führen könnten. Sie behaupten eine unterbliebene Aufklärung über den vermeintlichen Mangel und machen verschiedene Ansprüche geltend. Eine der beiden Sammelklagen wurde auf Kläger aus dem Bundesstaat Washington begrenzt und auf Ansprüche aus ungerechtfertigter Bereicherung und aus Verbraucherschutzrechtlichen Vorschriften beschränkt. Die Mercedes-Benz Group hält die Klagen für unbegründet und verteidigt sich gegen sie.

Im Jahr 2021 haben einzelne Personen aus dem Umfeld des Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH) beim Landgericht Stuttgart eine Klage gegen die Mercedes-Benz AG erhoben. 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 erstinstanzliche Klageabweisung hat das Oberlandesgericht Stuttgart 2023 bestätigt und die Berufung der Kläger als offensichtlich unbegründet zurückgewiesen. Der Bundesgerichtshof hat die von den Klägern eingelegte Revision zugelassen. Die Mercedes-Benz AG wird sich weiterhin gegen die Vorwürfe der Kläger verteidigen.

Um die Position der Mercedes-Benz Group in den Verfahren, welche in den vorangehenden zwei Absätzen geschildert werden, nicht zu beeinträchtigen, macht die Mercedes-Benz Group gemäß IAS 37.92 keine Angaben dazu, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet beziehungsweise Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden.

## 30. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

### Eventualverbindlichkeiten

Zum 31. Dezember 2025 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 3.156 (2024: 2.807) Mio. €. Die Eventualverbindlichkeiten setzen sich zusammen aus Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den in [Anmerkung 29](#) beschriebenen rechtlichen Verfahren von 2.147 (2024: 2.333) Mio. €, den in [Anmerkung 36](#) beschriebenen potenziellen Bereitstellungen finanzieller Mittel an Gemeinschaftsunternehmen von 622 (2024: 0) Mio. €, den Produktgarantien von 318 (2024: 319) sowie aus Eventualverbindlichkeiten für sonstige Risiken von 69 (2024: 155) Mio. €.

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2025 bestehen vertragliche Verpflichtungen aus dem **Erwerb immaterieller Vermögenswerte, Sachanlagen und vermieteter Gegenstände** von 6.282 (2024: 6.572) Mio. €.

Darüber hinaus gewährte die Mercedes-Benz Group zum 31. Dezember 2025 **unwiderrufliche Kreditzusagen**, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Weitere Informationen über die unwiderruflichen Kreditzusagen können [Anmerkung 32](#) entnommen werden.





## 31. Finanzinstrumente

### Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen der Finanzinstrumente des Konzerns sind in der nachfolgenden Tabelle »Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten« dargestellt und enthalten die Konzernwerte, inklusive der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden. Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt. Folgende Methoden und Prämissen wurden dabei zugrunde gelegt.

#### Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet.

Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2025 bzw. 31. Dezember 2024 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 sowie übrige finanzielle Vermögenswerte

Die verzinslichen Wertpapiere werden erfolgswirksam oder erfolgsneutral 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 erfolgswirksam oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Eigenkapitalanteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, bestehen im Wesentlichen aus den Anteilen an Momenta Global Limited, an Chongqing Afari Technology Co., Ltd. und an BAIC BluePark New Energy Technology Co., Ltd.

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

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



- Derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Bewertung unbedingter Devisentermingeschäfte basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven. Sofern genutzt, werden Devisenoptionen 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 Swaps) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge und Ausfallrisiken bestimmt.

Die sonstigen Forderungen und übrigen finanziellen Vermögenswerte werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

### **Finanzierungsverbindlichkeiten**

Finanzierungsverbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die beizulegenden Zeitwerte der Anleihen, Darlehen, Geldmarktpapiere, Einlagen aus dem Direktbankgeschäft und 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 zu keiner Änderung der relevanten Charakteristika einer Verbindlichkeit aus Lieferungen und Leistungen. Insofern fanden keine Umgliederungen dieser Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Finanzierungsverbindlichkeiten statt.

### **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten**

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

### **Übrige finanzielle Verbindlichkeiten**

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen 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 sowie übrige finanzielle Vermögenswerte« verwiesen.

Die sonstigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

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

**Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten**

|                                                                                          | 31. Dezember<br>2025 |                | 31. Dezember<br>2024 |          |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------|----------------------|----------|
|                                                                                          | Buchwert             | Zeitwert       | Buchwert             | Zeitwert |
| in Millionen €                                                                           |                      |                |                      |          |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen                                                   | 76.719               | 78.487         | 87.950               | 90.048   |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                                               | 5.893                | 5.893          | 6.982                | 6.982    |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente                                             | 12.276               | 12.276         | 14.517               | 14.517   |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen                                        | 7.566                | 7.566          | 7.730                | 7.730    |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet                                       | 6.693                | 6.693          | 5.952                | 5.952    |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet                                       | 715                  | 715            | 880                  | 880      |
| Zu Anschaffungskosten bewertet                                                           | 158                  | 158            | 898                  | 898      |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte                                                        |                      |                |                      |          |
| Eigen- und Fremdkapitalanteile                                                           | 1.273                | 1.273          | 1.293                | 1.293    |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet                                       | 554                  | 554            | 589                  | 589      |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet                                       | 719                  | 719            | 704                  | 704      |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte    | 291                  | 291            | 271                  | 271      |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind                | 1.741                | 1.741          | 1.291                | 1.291    |
| Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte                               | 2.402                | 2.402          | 2.690                | 2.690    |
| <b>Finanzielle Vermögenswerte</b>                                                        | <b>108.161</b>       | <b>109.929</b> | 122.724              | 124.822  |
| Finanzierungsverbindlichkeiten                                                           | 98.486               | 98.529         | 110.583              | 110.095  |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                                         | 11.092               | 11.092         | 11.312               | 11.312   |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten                                                     |                      |                |                      |          |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 76                   | 76             | 114                  | 114      |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind                | 371                  | 371            | 1.118                | 1.118    |
| Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten                                            | 5.168                | 5.168          | 4.334                | 4.334    |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten                                           |                      |                |                      |          |
| Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften                                                   | 4.379                | 4.379          | 4.655                | 4.655    |
| <b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>                                                     | <b>119.572</b>       | <b>119.615</b> | 132.116              | 131.628  |



## Saldierung von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt Derivategeschäfte gemäß den Global-Netting-Vereinbarungen (Rahmenvertrag) der International Swaps and Derivatives Association (ISDA) und anderen vergleichbaren nationalen Rahmenvereinbarungen ab. Diese Vereinbarungen erfüllen jedoch nicht die Kriterien für eine Saldierung in der Konzernbilanz, da sie das Recht zur Saldierung nur im Fall künftiger Ereignisse, wie dem Ausfall oder der Insolvenz des Konzerns oder der Kontrahenten, gewähren.

Die nachstehende Tabelle legt die Buchwerte der erfassten derivativen Finanzinstrumente dar, die den dargestellten Vereinbarungen unterliegen, und zeigt die möglichen finanziellen Auswirkungen einer Saldierung gemäß den bestehenden Global-Netting-Vereinbarungen.

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

|                                                                      | 31. Dezember                                   |       | 31. Dezember                                      |       |
|----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------|---------------------------------------------------|-------|
|                                                                      | 2025                                           | 2024  | 2025                                              | 2024  |
|                                                                      | Übrige finanzielle Vermögenswerte <sup>1</sup> |       | Übrige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>2</sup> |       |
| in Millionen €                                                       |                                                |       |                                                   |       |
| Brutto- und Nettobeträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz | <b>2.032</b>                                   | 1.562 | <b>447</b>                                        | 1.232 |
| Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen                            | <b>-317</b>                                    | -888  | <b>-317</b>                                       | -888  |
| Nettobeträge                                                         | <b>1.715</b>                                   | 674   | <b>130</b>                                        | 344   |

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 übrige finanzielle Vermögenswerte (Weitere Informationen sind in [Anmerkung 16](#) enthalten).

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 übrige finanzielle Verbindlichkeiten (Weitere Informationen sind in [Anmerkung 25](#) enthalten).



## Bemessungshierarchie

Die folgende Tabelle zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind.

Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob gegenüber dem 31. Dezember des Vorjahres Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

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

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

|                                                                                          | 31. Dezember<br>2025 |                      |                      |                      | 31. Dezember<br>2024 |                      |                      |                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
|                                                                                          | Gesamt               | Level 1 <sup>1</sup> | Level 2 <sup>2</sup> | Level 3 <sup>3</sup> | Gesamt               | Level 1 <sup>1</sup> | Level 2 <sup>2</sup> | Level 3 <sup>3</sup> |
| in Millionen €                                                                           |                      |                      |                      |                      |                      |                      |                      |                      |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen                                        | 7.408                | 7.407                | 1                    | -                    | 6.832                | 6.780                | 52                   | -                    |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet                                       | 6.693                | 6.692                | 1                    | -                    | 5.952                | 5.950                | 2                    | -                    |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet                                       | 715                  | 715                  | -                    | -                    | 880                  | 830                  | 50                   | -                    |
| Eigen- und Fremdkapitalanteile                                                           | 1.273                | 210                  | 26                   | 1.037                | 1.293                | 316                  | 303                  | 674                  |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet                                       | 554                  | 12                   | -                    | 542                  | 589                  | 28                   | 9                    | 552                  |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet                                       | 719                  | 198                  | 26                   | 495                  | 704                  | 288                  | 294                  | 122                  |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte    | 291                  | -                    | 287                  | 4                    | 271                  | -                    | 243                  | 28                   |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind                | 1.741                | -                    | 1.741                | -                    | 1.291                | -                    | 1.291                | -                    |
| <b>Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte</b>               | <b>10.713</b>        | <b>7.617</b>         | <b>2.055</b>         | <b>1.041</b>         | <b>9.687</b>         | <b>7.096</b>         | <b>1.889</b>         | <b>702</b>           |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 76                   | -                    | 76                   | -                    | 114                  | -                    | 114                  | -                    |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind                | 371                  | -                    | 371                  | -                    | 1.118                | -                    | 1.118                | -                    |
| <b>Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten</b>            | <b>447</b>           | <b>-</b>             | <b>447</b>           | <b>-</b>             | <b>1.232</b>         | <b>-</b>             | <b>1.232</b>         | <b>-</b>             |

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, die direkt oder indirekt an einem aktiven Markt beobachtet werden können.

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



Bei den dem Level 3 zugeordneten Eigen- und Fremdkapitalinstrumenten handelt es sich zum einen um einzelne strategische Investitionen und zum anderen um Investitionen in eine Vielzahl von Venture Capital Fonds. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der strategischen Investitionen basiert auf Preisen aus aktuellen Finanzierungsrunden, sofern diese nicht länger als neun Monate zurückliegen.

Andernfalls werden die beizulegende Zeitwerte der strategischen Investitionen über Discounted-Cash-Flow-Modelle ermittelt. Die Bewertung der Venture Capital Fonds basiert auf den zuletzt verfügbaren Fondsreportings.

#### Entwicklung der dem Level 3 zugeordneten Eigen- und Fremdkapitalanteile

|                                                         | 31. Dezember                                          |      | 31. Dezember                                          |      |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------|-------------------------------------------------------|------|
|                                                         | 2025                                                  | 2024 | 2025                                                  | 2024 |
|                                                         | Erfolgswirksam zum<br>beizulegenden Zeitwert bewertet |      | Erfolgsneutral zum<br>beizulegenden Zeitwert bewertet |      |
| in Millionen €                                          |                                                       |      |                                                       |      |
| <b>Stand zum 1. Januar</b>                              | <b>552</b>                                            | 376  | <b>122</b>                                            | 308  |
| Zugänge                                                 | <b>9</b>                                              | 8    | <b>162</b>                                            | -    |
| Abgänge                                                 | <b>-6</b>                                             | -4   | <b>-</b>                                              | -56  |
| Umgliederungen in/aus Level 3                           | <b>9</b>                                              | 206  | <b>288</b>                                            | 12   |
| Im übrigen Finanzergebnis erfasste Bewertungsänderungen | <b>-5</b>                                             | -43  | <b>-</b>                                              | -    |
| Im sonstigen Ergebnis erfasste Bewertungsänderungen     | <b>-</b>                                              | -    | <b>-65</b>                                            | -152 |
| Wechselkurseffekte und sonstige Veränderungen           | <b>-17</b>                                            | 9    | <b>-12</b>                                            | 10   |
| <b>Stand zum 31. Dezember</b>                           | <b>542</b>                                            | 552  | <b>495</b>                                            | 122  |

Der Anstieg der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalanteile im laufenden Jahr ist im Wesentlichen auf die Umgliederung der Anteile an Momenta Global Limited von Level 2 auf Level 3 zurückzuführen, da die letzte

Finanzierungsrunde, an der der Konzern teilgenommen hat, bereits mehr als neun Monate zurückliegt. Darüber hinaus wirkte der Zugang von Anteilen an Chongqing Afari Technology Co., Ltd.



Die nachfolgende Tabelle zeigt, welchem Level der Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Konzernbilanz nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, zugeordnet sind.

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

|                                                                                                   | 31. Dezember<br>2025 |                      |                      |                      | 31. Dezember<br>2024 |                      |                      |                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
|                                                                                                   | Gesamt               | Level 1 <sup>1</sup> | Level 2 <sup>2</sup> | Level 3 <sup>3</sup> | Gesamt               | Level 1 <sup>1</sup> | Level 2 <sup>2</sup> | Level 3 <sup>3</sup> |
| in Millionen €                                                                                    |                      |                      |                      |                      |                      |                      |                      |                      |
| <b>Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte</b>    |                      |                      |                      |                      |                      |                      |                      |                      |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen                                                            | 78.487               | -                    | 78.487               | -                    | 90.048               | -                    | 90.048               | -                    |
| <b>Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten</b> |                      |                      |                      |                      |                      |                      |                      |                      |
| Finanzierungsverbindlichkeiten                                                                    | 98.529               | 45.448               | 53.081               | -                    | 110.095              | 52.673               | 57.422               | -                    |
| davon Anleihen                                                                                    | 54.691               | 45.448               | 9.243                | -                    | 62.207               | 52.673               | 9.534                | -                    |
| davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen                                                     | 16.323               | -                    | 16.323               | -                    | 18.371               | -                    | 18.371               | -                    |
| davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten                                                     | 27.515               | -                    | 27.515               | -                    | 29.517               | -                    | 29.517               | -                    |

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, die direkt oder indirekt an einem aktiven Markt beobachtet werden können.

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



## Bewertungskategorien

### Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien<sup>1</sup>

|                                                                                                       |                | 31. Dezember |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------|
|                                                                                                       | 2025           | 2024         |
| in Millionen €                                                                                        |                |              |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte                            | <b>80.382</b>  | 93.929       |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen <sup>2</sup>                                                   | <b>59.653</b>  | 68.842       |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                                                            | <b>5.893</b>   | 6.982        |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente                                                          | <b>12.276</b>  | 14.517       |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen                                                     | <b>158</b>     | 898          |
| Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte                                            | <b>2.402</b>   | 2.690        |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte                        | <b>7.538</b>   | 6.812        |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen                                                     | <b>6.693</b>   | 5.952        |
| Eigen- und Fremdkapitalanteile                                                                        | <b>554</b>     | 589          |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte <sup>3</sup>    | <b>291</b>     | 271          |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte                        | <b>1.434</b>   | 1.584        |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen                                                     | <b>715</b>     | 880          |
| Eigen- und Fremdkapitalanteile                                                                        | <b>719</b>     | 704          |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten                         | <b>119.081</b> | 130.883      |
| Finanzierungsverbindlichkeiten <sup>4</sup>                                                           | <b>98.486</b>  | 110.583      |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                                                      | <b>11.092</b>  | 11.312       |
| Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>5</sup>                                            | <b>5.124</b>   | 4.333        |
| Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften                                                                | <b>4.379</b>   | 4.655        |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>3</sup> | <b>76</b>      | 114          |

1 Die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der Tabelle nicht enthalten. Diese Finanzinstrumente sind keiner Bewertungskategorie zugeordnet.

2 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen von 17.066 (2024: 19.108) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

3 Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

4 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen von 2.020 (2024: 2.242) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

5 Hierin nicht enthalten sind Finanzgarantien von 44 (2024: 1) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.





## Nettogewinne oder -verluste

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

| <b>Nettogewinne/-verluste</b>                                                                                                  | <b>2025</b> | <b>2024</b> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|
| in Millionen €                                                                                                                 |             |             |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigen- und Fremdkapitalinstrumente                                         | <b>5</b>    | -63         |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte und übrige finanzielle Verbindlichkeiten | <b>385</b>  | 356         |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente                                                    | <b>4</b>    | 4           |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte                                          | <b>-3</b>   | -3          |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte                                                     | <b>-780</b> | -626        |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten                                                  | <b>-192</b> | -196        |

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

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten beinhalten Ergebnisse aus Marktwertänderungen, unter anderem aus derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

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 Aufwendungen aus Wertminderungen (inklusive Wertaufholungen) von 573 (2024: 633) Mio. €, die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Daneben sind Währungskursgewinne und -verluste enthalten.

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

## Gesamtzinserträge und -aufwendungen

Die nachfolgende Tabelle stellt die Gesamtzinserträge und -aufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten dar, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

| <b>Gesamtzinserträge und -aufwendungen</b>                                                                  | <b>2025</b>   | <b>2024</b> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|
| in Millionen €                                                                                              |               |             |
| Gesamtzinserträge                                                                                           | <b>5.576</b>  | 6.211       |
| davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet | <b>5.535</b>  | 6.115       |
| davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet                   | <b>41</b>     | 96          |
| Gesamtzinsaufwendungen                                                                                      | <b>-3.848</b> | -4.089      |
| davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet | <b>-3.848</b> | -4.089      |
| davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet                   | -             | -           |



## Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

### Einsatz von Derivaten

Derivative Finanzinstrumente werden bei der Mercedes-Benz Group grundsätzlich nur zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft, aus Refinanzierungsaktivitäten oder aus dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken, die als Risikokategorien definiert wurden.

Zur Absicherung werden vor allem Devisentermingeschäfte, Zinsswaps, Zinswährungsswaps und Commodity-Sicherungskontrakte eingesetzt. Im Berichtsjahr und im Vorjahr gab es keine Rohstoffversicherungen, die in einem Hedge Accounting einbezogen waren.

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, sofern das Grundgeschäft weiterhin erwartet wird.

Erläuterungen zur Absicherung der Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken sind in [Anmerkung 32](#) enthalten.

### Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte

|                                                                                     | Währungsrisiko                |      | Zinsrisiko                    |      | Zinsrisiko                     |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|------|-------------------------------|------|--------------------------------|------|
|                                                                                     | Cash Flow Hedges <sup>1</sup> |      | Cash Flow Hedges <sup>2</sup> |      | Fair Value Hedges <sup>2</sup> |      |
|                                                                                     | 31. Dezember                  |      | 31. Dezember                  |      | 31. Dezember                   |      |
|                                                                                     | 2025                          | 2024 | 2025                          | 2024 | 2025                           | 2024 |
| in Millionen €                                                                      |                               |      |                               |      |                                |      |
| <b>Buchwert der Sicherungsinstrumente</b>                                           |                               |      |                               |      |                                |      |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig                                       | 925                           | 516  | -                             | 58   | 7                              | 12   |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig                                       | 388                           | 115  | 397                           | 543  | 24                             | 47   |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig                                    | 62                            | 465  | 22                            | 15   | 4                              | 28   |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig                                    | 35                            | 268  | 50                            | 49   | 198                            | 293  |
| <b>Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der Sicherungsinstrumente<sup>3</sup></b> | <b>2.463</b>                  | -534 | <b>-172</b>                   | -343 | <b>110</b>                     | 354  |

<sup>1</sup> Enthält Devisentermingeschäfte.

<sup>2</sup> Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Zinsswaps, Zinswährungsswaps.

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

**Cash Flow Hedges und Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe**

Die Mercedes-Benz Group designiert Cash Flow Hedges im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken. Die Beträge der mit Cash Flow Hedges gesicherten Grundgeschäfte können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Der Konzern sichert teilweise auch das Währungsrisiko ausgewählter Beteiligungen durch den Einsatz derivativer oder nicht derivativer Finanzinstrumente ab. Weder im Berichtsjahr noch im Vorjahr war eine aktive Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe zu verzeichnen.

**Cash Flow Hedges und Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe**

|                                                                              | <b>2025</b>           |                   | <b>2024</b>    |            |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-------------------|----------------|------------|
|                                                                              | <b>Währungsrisiko</b> | <b>Zinsrisiko</b> | Währungsrisiko | Zinsrisiko |
| in Millionen €                                                               |                       |                   |                |            |
| Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte <sup>1</sup>                       | <b>-2.463</b>         | <b>172</b>        | 534            | 343        |
| Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern)           |                       |                   |                |            |
| Laufende Absicherungen                                                       | <b>1.405</b>          | <b>271</b>        | 178            | 519        |
| Abgebrochene/abgelaufene Absicherungen                                       | <b>-184</b>           | <b>-</b>          | -174           | -          |
| davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe | <b>-270</b>           | <b>-</b>          | -270           | -          |

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



Weder im Jahr 2025 noch im Jahr 2024 gab es Ergebnisse aus dem unwirksamen Teil (Hedge-ineffektiver Teil) der Absicherungen mit Cash Flow Hedges.

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

| in Millionen €                                                                                                                          | Währungsrisiko    |                   |                           | Zinsrisiko        |                       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------------|-------------------|-----------------------|
|                                                                                                                                         | Umsatz-<br>erlöse | Umsatz-<br>kosten | Übriges<br>Finanzergebnis | Umsatz-<br>kosten | Zinsauf-<br>wendungen |
| Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung, in denen die Umbuchungen enthalten sind                                                      |                   |                   |                           |                   |                       |
| <b>2025</b>                                                                                                                             |                   |                   |                           |                   |                       |
| Gewinne/Verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden                                                                              | <b>2.444</b>      | <b>19</b>         | <b>-</b>                  | <b>-23</b>        | <b>-149</b>           |
| Umbuchung von Gewinnen/Verlusten aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Gewinn- und Verlustrechnung                  |                   |                   |                           |                   |                       |
| Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird                         | -                 | -                 | <b>-6</b>                 | -                 | -                     |
| Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat | <b>-1.224</b>     | <b>-1</b>         | -                         | -                 | <b>-60</b>            |
| <b>2024</b>                                                                                                                             |                   |                   |                           |                   |                       |
| Gewinne/Verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden                                                                              | -556              | 22                | -                         | -35               | -308                  |
| Umbuchung von Gewinnen/Verlusten aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Gewinn- und Verlustrechnung                  |                   |                   |                           |                   |                       |
| Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird                         | -53               | 1                 | -                         | -                 | -                     |
| Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat | -1.335            | -                 | -                         | 4                 | -27                   |

**Fair Value Hedges**

Der Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken.

**Fair Value Hedges**

|                                                                                                           | Zinsrisiko   |        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------|
|                                                                                                           | 2025         | 2024   |
| in Millionen €                                                                                            |              |        |
| Buchwerte der gesicherten Grundgeschäfte                                                                  |              |        |
| Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig                                                                | <b>4.352</b> | 4.782  |
| davon sicherungsbedingte Anpassungen                                                                      | <b>-10</b>   | -36    |
| Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig                                                                | <b>8.618</b> | 10.613 |
| davon sicherungsbedingte Anpassungen                                                                      | <b>-223</b>  | -294   |
| Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte <sup>1</sup>                                                    | <b>-110</b>  | -354   |
| Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus inaktiven Sicherungen, der in der Bilanz verbleibt | -            | 3      |

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

Weder im aktuellen Jahr noch im Vorjahr gab es Ergebnisse, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung mit Fair Value Hedges entfielen.



## Rücklagen für derivative Finanzinstrumente

Die nachstehende Tabelle zeigt die Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (ohne Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe).

Der Stand der Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe lag bei -204 (2024: -189) Mio. €.

### Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente

|                                                                                            | Rücklagen für derivative Finanzinstrumente |       | davon Rücklagen für Hedgekosten |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------|---------------------------------|------|
|                                                                                            | 2025                                       | 2024  | 2025                            | 2024 |
| in Millionen €                                                                             |                                            |       |                                 |      |
| <b>Stand 1. Januar</b>                                                                     | <b>289</b>                                 | 1.485 | <b>-264</b>                     | -658 |
| Unrealisierte Gewinne/Verluste vor Steuern                                                 | <b>2.065</b>                               | -907  | <b>-225</b>                     | -32  |
| Währungsrisiko                                                                             | <b>2.236</b>                               | -574  | <b>-226</b>                     | -42  |
| Zinsrisiko                                                                                 | <b>-171</b>                                | -333  | <b>1</b>                        | 10   |
| Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung vor Steuern                                | <b>-908</b>                                | -772  | <b>389</b>                      | 638  |
| Währungsrisiko                                                                             | <b>-849</b>                                | -749  | <b>389</b>                      | 638  |
| Zinsrisiko                                                                                 | <b>-59</b>                                 | -23   | <b>-</b>                        | -    |
| Umgliederung in die Anschaffungskosten nichtfinanzieller Vermögenswerte vor Steuern        | <b>-44</b>                                 | -19   | <b>-35</b>                      | -45  |
| Währungsrisiko – Beschaffungsvorgänge                                                      | <b>-44</b>                                 | -19   | <b>-35</b>                      | -45  |
| Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen sowie sonstige Veränderungen | <b>-336</b>                                | 502   | <b>-39</b>                      | -167 |
| <b>Stand 31. Dezember</b>                                                                  | <b>1.066</b>                               | 289   | <b>-174</b>                     | -264 |



### Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind

Zum 31. Dezember 2025 hatte die Mercedes-Benz Group derivative Finanzinstrumente mit einer maximalen Laufzeit von 68 bzw. 139 (2024: 72 bzw. 113) Monaten im Bestand, um Währungsrisiken bzw. Zinsrisiken abzusichern.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern im Rahmen des Hedge Accountings einsetzte, um Währungs- und Zinsrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

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

#### Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind

|                   | 31. Dezember 2025               |                    |           |        | 31. Dezember 2024               |                    |           |        |
|-------------------|---------------------------------|--------------------|-----------|--------|---------------------------------|--------------------|-----------|--------|
|                   | 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    | 16.654                          | 9.576              | 116       | 26.346 | 20.236                          | 15.044             | 156       | 35.436 |
| Zinsrisiko        | 7.979                           | 18.747             | 2.100     | 28.826 | 10.583                          | 22.944             | 1.685     | 35.212 |
| Fair Value Hedges | 4.250                           | 7.515              | 1.350     | 13.115 | 4.687                           | 9.997              | 935       | 15.619 |
| Cash Flow Hedges  | 3.729                           | 11.232             | 750       | 15.711 | 5.896                           | 12.947             | 750       | 19.593 |



## Durchschnittspreise der Sicherungsinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind

| Durchschnittspreise Sicherungsinstrumente für wesentliche Risiken |                |         |
|-------------------------------------------------------------------|----------------|---------|
|                                                                   | 31. Dezember   |         |
|                                                                   | 2025           | 2024    |
| Währungsrisiko                                                    |                |         |
| USD je €                                                          | <b>1,10</b>    | 1,10    |
| CNY je €                                                          | <b>7,72</b>    | 7,45    |
| CHF je €                                                          | <b>0,90</b>    | 0,93    |
| Zinsrisiko                                                        |                |         |
| Fair Value Hedges                                                 |                |         |
| Durchschnittlicher Zinssatz – €                                   | <b>-0,66 %</b> | -1,82 % |
| Durchschnittlicher Zinssatz – USD                                 | <b>-1,62 %</b> | -2,23 % |
| Cash Flow Hedges                                                  |                |         |
| Durchschnittlicher Zinssatz – €                                   | <b>1,97 %</b>  | 2,43 %  |
| Durchschnittlicher Zinssatz – USD                                 | <b>1,10 %</b>  | 1,79 %  |

## 32. Management von Finanzrisiken

### Allgemeine Informationen über Finanzrisiken

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der globalen Ausrichtung ist die Mercedes-Benz Group Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Auf der Beschaffungsseite bestehen Preisrisiken z. B. für Rohstoffe und Energie. Aus börsennotierten Beteiligungen resultieren Aktienkursrisiken. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Geschäft (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) resultieren. Ferner bestehen Länder- und Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts bzw. mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Sofern diese Finanzrisiken eintreten, werden die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Die Mercedes-Benz Group hat interne Richtlinien, die die Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben, den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung der Finanzaktivitäten, ihrer Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen für die Finanzrisiken des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf aus-

gerichtet, 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 zur Absicherung von Finanzrisiken genutzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten beziehungsweise dem Liquiditätsmanagement resultieren. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt. Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere über das Volumen der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente sind in [Anmerkung 31](#) enthalten. Die Mercedes-Benz Group beurteilt ihre Finanzrisiken regelmäßig und berücksichtigt dabei auch Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktuelle Marktinformationen.

Die von den Planvermögen zur Abdeckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, die auch Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere umfassen, sind nicht Bestandteil der nachfolgenden quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen des Konzerns enthält [Anmerkung 22](#).





## Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlusts, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Neben dem unmittelbaren Ausfallrisiko werden in die Kreditrisikobetrachtungen auch Risiken aus Bonitätsverschlechterungen sowie Konzentrisiken einbezogen.

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 Finanzgarantien und unwiderruflichen Kreditzusagen, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Anspruch genommen wurden. Bei der maximalen Risikoposition der Kreditzusagen werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt und bei den Finanzgarantien die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien.

### Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten, unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien<sup>1</sup>

| Anmerkung                                                                                            | Maximale Risikoposition |        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|--------|
|                                                                                                      | 2025                    | 2024   |
| in Millionen €                                                                                       |                         |        |
| Liquide Mittel                                                                                       | <b>19.842</b>           | 22.246 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen                                                               | 14 <b>76.719</b>        | 87.867 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                                                           | 19 <b>5.893</b>         | 6.982  |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)       | 31 <b>1.741</b>         | 1.291  |
| Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte) | 31 <b>291</b>           | 271    |
| Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte                                                  | 31 <b>2.402</b>         | 2.690  |
| Unwiderrufliche Kreditzusagen                                                                        | <b>2.289</b>            | 2.635  |
| Finanzgarantien                                                                                      | <b>384</b>              | 139    |

<sup>1</sup> Die in der Tabelle dargestellten Angaben zur maximalen Risikoposition stellen die Konzernwerte, inklusive der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden, dar.

## Liquide Mittel

Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen. Bei der Anlage liquider Mittel werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Die liquiden Mittel werden vorwiegend bei Finanzinstituten mit hoher Bonität inner- und außerhalb Europas, in Schuldverschreibungen deutscher Bundesländer sowie in Geldmarktfonds gehalten. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Die Limits und ihre Ausnutzungen werden laufend überprüft. Diese Überprüfung erfolgt auch unter Berücksichtigung der Einschätzung der Kreditrisiken unserer Kontrahenten durch die Kapitalmärkte. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wird der vorwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten. Damit unterliegen die liquiden Mittel keinem wesentlichen Kreditrisiko und werden im Rahmen des auf dem erwarteten Kreditrisiko basierenden Wertminderungsmodells der Stufe 1 von Finanzinstrumenten gemäß IFRS zugeordnet.



### **Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

Die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten der Mercedes-Benz Group sind vor allem auf die Absatzunterstützung der Automobilprodukte des Konzerns ausgerichtet. Hieraus resultieren Kreditrisiken, die anhand definierter Standards, Leitlinien und Prozesse überwacht und gesteuert werden. Das Kreditrisiko wird sowohl für Finanzierungs- als auch für Operating Lease- und Finance Lease-Verträge betrachtet. Aus diesem Grund beziehen sich die Angaben zum Kreditrisiko von Mercedes-Benz Financial Services 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 Financial Services 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 Anforderung 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 Financial Services Genehmigungsstandards und Maßnahmen an, um Konzentrationsrisiken zu vermeiden. Lediglich zwei Kunden wurde eine Kreditlinie im Bereich eines Großkredits gewährt. Das Portfolio von Mercedes-Benz Financial Services setzt sich aus einer hohen Anzahl von kleinen und mittleren Unternehmen sowie Privatkunden aus mehr als 30 Ländern zusammen. Zum 31. Dezember 2025 betrug der Anteil dieses Segments 72 % des Portfolios.

Im Rahmen seiner Finanzdienstleistungsaktivitäten hält der Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten, deren Marktwert das tatsächliche Kreditrisiko begrenzt. Der Wert einer Kreditsicherheit hängt in der Regel vom Betrag des finanzierten Vermögenswerts ab. Üblicherweise dienen die finanzierten Fahrzeuge als Kreditsicherheit. Darüber hinaus limitiert Mercedes-Benz Financial Services das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, z. B. durch Anzahlungen von Kunden.

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

Sofern bei Verträgen eine Verschlechterung des Zahlungsverhaltens oder andere Ursachen eines erhöhten Kreditrisikos erkannt werden, werden durch das Forderungsmanagement Maßnahmen mit dem Ziel eingeleitet, die rückständigen Zahlungen des Kunden einzufordern, den finanzierten oder verleasten Gegenstand wieder in Besitz zu nehmen oder den wertgeminderten Vertrag neu zu verhandeln. Interne Richtlinien zur Durchführung einer Neustrukturierung des Kredit- bzw. Leasingvertrags knüpfen dabei an das Vorliegen von Indikatoren bzw. Kriterien an, die nach der Einschätzung des lokalen Managements weitere Zahlungen in einem Umfang erwarten lassen, sodass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen. Wesentliche Modifikationen finanzieller Vermögenswerte erfolgten bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen.



Die Wertberichtigungsquote stieg gegenüber dem Vorjahr leicht an, bedingt vor allem durch eine Verschlechterung des gesamtwirtschaftlichen Ausblicks. Die Kreditverlustquote stieg gegenüber dem Vorjahr leicht an, vor allem bedingt durch höhere Verluste in Deutschland und Frankreich und durch ein weiterhin erhöhtes Niveau an Kreditverlusten in den USA.

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

### **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus den weltweiten Verkaufsaktivitäten von Fahrzeugen und Ersatzteilen. Das Kreditrisiko beinhaltet das Ausfallrisiko der Kunden, zu denen unter anderem Vertragshändler bzw. Generalvertreter, sonstige Firmenkunden sowie Privatkunden gehören. Um Kreditrisiken zu identifizieren, prüft die Mercedes-Benz Group die Bonität von Kunden. Die Mercedes-Benz Group steuert Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen system- und datenbankgestützt auf Basis konzernweit gültiger interner Richtlinien.

Im jeweiligen Inlandsgeschäft wird ein Großteil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch verschiedene, gegebenenfalls länderspezifische Sicherungsformen abgesichert. Die Sicherungen umfassen z. B. den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundenanzahlungen.

Im Exportgeschäft beurteilt die Mercedes-Benz Group unter Berücksichtigung des spezifischen Länderrisikos die Bonität der Kunden über einen internen Ratingprozess. In diesem Zusammenhang werden Jahresabschlüsse und andere relevante Informationen, wie z. B. das Zahlungsverhalten der Generalvertretungen, herangezogen und ausgewertet.

Abhängig von der Bonität der Kunden etabliert die Mercedes-Benz Group Kreditlimits und begrenzt das Kreditrisiko durch folgende Sicherheiten:

- Kreditversicherungen,
- erstklassige Bankgarantien und
- Akkreditive.

Diese Vorgehensweisen sind in einer konzernweit gültigen Exportkreditrichtlinie definiert.

Bei der Bildung einer Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen der Stufe 2 zugeordnet und damit die über die gesamte Laufzeit erwarteten Kreditverluste bereits bei der erstmaligen Erfassung berücksichtigt werden.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können [Anmerkung 19](#) entnommen werden.

### **Derivative Finanzinstrumente**

Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente 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 Vermögensgegenstände**

Bezogen auf die in den übrigen finanziellen Vermögenswerten enthaltenen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Jahre 2025 und 2024 ist die Mercedes-Benz Group in nur geringem Ausmaß einem Kreditrisiko ausgesetzt.



### Unwiderrufliche Kreditzusagen

Insbesondere das Segment Mercedes-Benz Financial Services ist Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2025 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 2.289 (2024: 2.635) Mio. €. Diese Kreditzusagen weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr auf und unterliegen auf Basis des aktuellen Kenntnisstands keinem wesentlichen Kreditrisiko.

### Finanzgarantien

Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien beliefen sich zum 31. Dezember 2025 auf 384 (2024: 139) 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.

## Länderrisiko

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlusts, der aus der Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, z. B. aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot.

Die Mercedes-Benz Group unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden, Kapitalanlagen bei Konzerngesellschaften, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen.

Die Mercedes-Benz Group begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (z. B. für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsgesellschaften). Grundlage des risikoorientierten Länderexposure-Managements bei der Mercedes-Benz Group ist ein internes Ratingssystem, bei dem alle Länder in Risikoklassen eingeteilt werden, wobei externe Ratings berücksichtigt werden.

## Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann.

Die Mercedes-Benz Group steuert ihre Liquidität, indem der Konzern ergänzend zum Zahlungsmittelzufluss aus dem operativen Geschäft in ausreichendem Umfang liquide Mittel vorhält und Kreditlinien bei Banken unterhält. Zusätzlich reduziert auch die Möglichkeit der Verbriefung von Forderungen (ABS-Transaktionen) das Liquiditätsrisiko des Konzerns.

Bei den liquiden Mitteln handelt es sich um Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie um verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, über die der Konzern kurzfristig verfügen kann.

Die Mercedes-Benz Group ermöglicht es ihren Lieferanten, nach eigenem Ermessen Forderungen gegen Konzernunternehmen im Rahmen von Reverse-Factoring-Programmen zu veräußern. Diese Programme sind grundsätzlich über externe Intermediärstrukturen organisiert, die eine Vielzahl von Lieferanten mit einer Vielzahl von Investoren verbindet. Die Zahlungsziele bleiben durch die Finanzierung unverändert. Soweit Reverse-Factoring-Vereinbarungen eingegangen werden, haben sie keinen Einfluss auf das Liquiditätsrisiko der Mercedes-Benz Group. In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind Verbindlichkeiten von 1.029 (2024: 1.388) Mio. € zum 31. Dezember 2025 enthalten, die in ein Reverse Factoring eingebunden sind und vollständig von externen Investoren finanziert wurden. Für vergleichbare Verbindlichkeiten, die nicht in ein Reverse-Factoring einbezogen sind, wurden Zahlungsziele von volumengewichtet 20-40 Tagen vereinbart. Verbindlichkeiten, die in ein Reverse Factoring einbezogen sind, wiesen ein volumengewichtetes Zahlungsziel zwischen 60-80 Tagen auf.



Die liquiden Mittel dienen dazu, das Working Capital und die Investitionen zu finanzieren sowie den Finanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts und einen unerwarteten Liquiditätsbedarf abzudecken. Entsprechend internen 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 2025 betrug die Liquidität der Mercedes-Benz Group 19,8 (2024: 22,2) Mrd. €. Im Jahr 2025 ergaben sich wesentliche Mittelabflüsse insbesondere aus getätigten Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, Tilgungen, die die Neuaufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten überstiegen, der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG sowie gezahlten Ertragsteuern. Gegenläufig ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse im Zusammenhang mit dem Geschäftsverlauf in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sowie aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft bei Mercedes-Benz Financial Services. Des Weiteren wirkten insbesondere die erhaltenen Dividenden von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. und Daimler Truck Holding AG positiv auf die Liquidität.

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 von Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert die Mercedes-Benz Group Geldmarktpapiere, Anleihen (einschließlich Green Bonds), Schuldscheindarlehen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Zusätzlich werden Kreditlinien bei Banken zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt. Mögliche Herabstufungen des Ratings der Mercedes-Benz Group könnten sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken. Die Laufzeit der in 2024 mit einem Konsortium internationaler Banken geschlossenen syndizierten Kreditlinie mit einem Volumen von 11 Mrd. € wurde im Juni 2025 um ein weiteres Jahr verlängert. Sie gewährt der Mercedes-Benz Group zusätzliche finanzielle Flexibilität mindestens bis zum Jahr 2030. Eine Inanspruchnahme ist zum Stichtag nicht erfolgt. Auch die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank werden als weitere Refinanzierungsquelle verwendet.

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



Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten, den derivativen Finanzinstrumenten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien per 31. Dezember 2025 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen können.

**Fälligkeitsübersicht zum 31. Dezember 2025 für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien<sup>1</sup>**

|                                                                  | <b>Gesamt</b> | <b>2026</b> | <b>2027</b> | <b>2028</b> | <b>2029</b> | <b>2030</b> | <b>≥ 2031</b> |
|------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| in Millionen €                                                   |               |             |             |             |             |             |               |
| Finanzierungsverbindlichkeiten <sup>2</sup>                      | 108.373       | 40.258      | 28.429      | 14.175      | 6.913       | 6.386       | 12.212        |
| davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen (undiskontiert) | 2.305         | 487         | 413         | 316         | 244         | 173         | 672           |
| Derivative Finanzinstrumente <sup>3</sup>                        | 383           | 219         | 102         | 39          | 12          | 18          | -7            |
| davon mit Bruttoausgleich                                        | 146           | 118         | 38          | 9           | -9          | -6          | -4            |
| Zahlungsmittelabflüsse                                           | 13.277        | 10.174      | 1.719       | 900         | 376         | 67          | 41            |
| Zahlungsmittelzuflüsse                                           | -13.131       | -10.056     | -1.681      | -891        | -385        | -73         | -45           |
| davon mit Nettoausgleich                                         | 237           | 101         | 64          | 30          | 21          | 24          | -3            |
| Zahlungsmittelabflüsse                                           | 237           | 101         | 64          | 30          | 21          | 24          | -3            |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <sup>4</sup>    | 10.665        | 10.665      | -           | -           | -           | -           | -             |
| Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten                    | 5.059         | 4.085       | 317         | 197         | 173         | 72          | 215           |
| Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften                           | 4.379         | 4.379       | -           | -           | -           | -           | -             |
| Unwiderrufliche Kreditzusagen <sup>5</sup>                       | 2.289         | 2.289       | -           | -           | -           | -           | -             |
| Finanzgarantien <sup>6</sup>                                     | 384           | 384         | -           | -           | -           | -           | -             |
|                                                                  | 131.532       | 62.279      | 28.848      | 14.411      | 7.098       | 6.476       | 12.420        |

1 Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

(a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Die Kundeneinlagen der Mercedes-Benz Bank werden deshalb überwiegend als im ersten Jahr fällig angenommen.

(b) Die Zinszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.

2 Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinszahlungen zusammen.

3 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Zahlungen der derivativen finanziellen Verbindlichkeiten dargestellt.

4 Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

5 Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

6 Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.

**Fälligkeitsübersicht zum 31. Dezember 2024 für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien<sup>1</sup>**

|                                                                  | <b>Gesamt</b> | <b>2025</b> | <b>2026</b> | <b>2027</b> | <b>2028</b> | <b>2029</b> | <b>≥ 2030</b> |
|------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| in Millionen €                                                   |               |             |             |             |             |             |               |
| Finanzierungsverbindlichkeiten <sup>2</sup>                      | 122.698       | 41.840      | 31.019      | 20.596      | 6.449       | 6.284       | 16.510        |
| davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen (undiskontiert) | 2.530         | 560         | 439         | 342         | 273         | 207         | 709           |
| Derivative Finanzinstrumente <sup>3</sup>                        | 1.409         | 831         | 394         | 187         | 18          | -15         | -6            |
| davon mit Bruttoausgleich                                        | 979           | 603         | 284         | 132         | -5          | -18         | -17           |
| Zahlungsmittelabflüsse                                           | 29.942        | 18.504      | 7.320       | 3.027       | 711         | 240         | 140           |
| Zahlungsmittelzuflüsse                                           | -28.963       | -17.901     | -7.036      | -2.895      | -716        | -258        | -157          |
| davon mit Nettoausgleich                                         | 430           | 228         | 110         | 55          | 23          | 3           | 11            |
| Zahlungsmittelabflüsse                                           | 430           | 228         | 110         | 55          | 23          | 3           | 11            |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <sup>4</sup>    | 11.312        | 11.312      | -           | -           | -           | -           | -             |
| Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten                    | 4.322         | 3.495       | 220         | 193         | 141         | 150         | 123           |
| Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften                           | 4.655         | 4.655       | -           | -           | -           | -           | -             |
| Unwiderrufliche Kreditzusagen <sup>5</sup>                       | 2.635         | 2.635       | -           | -           | -           | -           | -             |
| Finanzgarantien <sup>6</sup>                                     | 139           | 139         | -           | -           | -           | -           | -             |
|                                                                  | 147.170       | 64.907      | 31.633      | 20.976      | 6.608       | 6.419       | 16.627        |

1 Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

(a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Die Kundeneinlagen der Mercedes-Benz Bank werden deshalb überwiegend als im ersten Jahr fällig angenommen.

(b) Die Zinszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.

2 Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinszahlungen zusammen.

3 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Zahlungen der derivativen finanziellen Verbindlichkeiten dargestellt.

4 Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

5 Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

6 Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.



## Marktpreisrisiken

Die Mercedes-Benz Group ist aufgrund ihrer weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen sowie Rohstoff- und Energiepreisrisiken ausgesetzt.

Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen.

Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Kurs- oder Preisschwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffpreisen auf das Ergebnis der Segmente und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Netto-Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt, auf dessen Basis dann Sicherungsentscheidungen getroffen werden. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Die Sicherungsstrategie wird auf Konzernebene vorgegeben und bei den Segmenten einheitlich umgesetzt. Entscheidungsgremium ist ein regelmäßig tagendes Komitee, u. a. für Währungen und 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 eingesetzt.

Weiterhin werden Power Purchase Agreements zur Verminderung von Strompreisrisiken abgeschlossen. Power Purchase Agreements sind Einkaufsverträge für Energiebedarfe, die z. B. fixe Abnahmepreise des erzeugten Stroms einer bestimmten Anlage zur Erzeugung von Wind- oder Solarstrom umfassen.

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 und Zinssätzen 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 Zinsänderungsrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten

Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeitspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem RiskMetrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowerts am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

### Wechselkursrisiko

#### Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken

Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem US-Dollar, dem Chinesischen Renminbi, dem Britischen Pfund sowie anderen Währungen, wie zum Beispiel Währungen von Wachstumsmärkten, und dem Euro. Im operativen Fahrzeuggeschäft entsteht das Wechselkursrisiko primär dann, wenn die Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (Transaktionsrisiko). Beim Tausch der Umsatzerlöse in die Währung, in der die Kosten anfallen, kann der Fall eintreten, dass nach einer zwischenzeitlichen Währungsabwertung die getauschten Beträge die Kosten nicht mehr decken. Die Exposures bilden den Ausgangspunkt für die Analyse des Währungskursrisikos auf Konzernebene. Darüber hinaus ist der Konzern einem indirekten Transaktionsrisiko über seine at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgesetzt.





Das gesamte Währungsexposure des Konzerns wird durch natürliche Hedges reduziert, die darin bestehen, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft verschiedener Gesellschaften und Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen. In Höhe der ausgeglichenen Position sind damit keine Absicherungsmaßnahmen nötig. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist die Mercedes-Benz Group grundsätzlich bestrebt, die Auszahlungen vorzugsweise in den Währungen zu erhöhen, in denen Nettoeinzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkung von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) zu reduzieren, bewertet die Mercedes-Benz Group fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Anteil dieses Risikos durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab. Die Wechselkursrisiken sowie deren Absicherung mithilfe von Derivaten werden durch ein Gremium gesteuert, dem Vertreter der relevanten Segmente und Zentralfunktionen angehören. Dabei werden Wechselkurspositionen der Konzerngesellschaften und operativen Bereiche aggregiert und die Entscheidungen des Gremiums zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten umgesetzt. Führen Exposureveränderungen zu Übersicherungen, werden die Absicherungen in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Außerdem werden die Sicherungsbeziehungen auf eine gegebenenfalls notwendige Beendigung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen überprüft.

Die Mercedes-Benz Group verwendet generell eine Stufenmethodik, mit der angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Hierbei werden entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Cash Flows sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung der Stufenmethodik soll Risiken für den Konzern aus ungünstigen Wechselkursänderungen eingrenzen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis der Stufenmethodik und je nach Markteinschätzung bestimmt das Gremium den Absicherungszeitraum – in der Regel zwischen einem Jahr und fünf Jahren – sowie die durchschnittlichen Absicherungsquoten. Zum Jahresende 2025 wies das Währungsmanagement für das Kalenderjahr 2026 eine offene Position im Automobilgeschäft von 15 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar, eine offene Position von 54 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Britischen Pfund und eine offene Position von 31 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Chinesischen Renminbi aus.

Zur Sicherung der Währungsrisiken des operativen Fahrzeuggeschäfts werden im Wesentlichen Fremdwährungstermingeschäfte eingesetzt. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value-at-Risk gemessen.

Nachfolgende Tabelle zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk der Wechselkursrisiken für die Jahre 2025 und 2024 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente, die vor allem in Bezug auf das operative Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden, sowie der zu den Quartalsenden bestehenden Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die sonstigen, den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten, da es sich um vorhergesagte Cash Flows handelt. Siehe auch Tabelle »Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind« in [Anmerkung 31](#).

**Hedge Accounting**

Bei der Designation der verwendeten derivativen Währungssicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 eingesetzt. Darüber hinaus stimmen Volumen und Währung von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Fälligkeiten überein. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Währung, Volumen und Fälligkeiten sicher.

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 nichtfinanzieller 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.
- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Wir verweisen hierzu auf die Tabelle »Cash Flow Hedges und Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe« in [Anmerkung 31](#). In den Jahren 2025 und 2024 ergaben sich keine Ergebniseffekte aus Unwirksamkeiten der Sicherungsbeziehungen.

**Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko und das Zinsänderungsrisiko**

|                     | Jahresende | Hoch | Tief | 2025         | Jahresende | Hoch | Tief | 2024         |
|---------------------|------------|------|------|--------------|------------|------|------|--------------|
|                     |            |      |      | Durchschnitt |            |      |      | Durchschnitt |
| in Millionen €      |            |      |      |              |            |      |      |              |
| Wechselkursrisiko   | 160        | 531  | 160  | 306          | 405        | 405  | 235  | 331          |
| Zinsänderungsrisiko | 47         | 144  | 47   | 88           | 138        | 166  | 138  | 152          |

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen wurde im Jahr 2025 im Wesentlichen durch einen Rückgang des Volumens der Sicherungsgeschäfte und der Volatilitäten bestimmt.

Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns werden grundsätzlich so gewählt, dass mögliche Währungsrisiken minimiert werden. Sollten Transaktionsrisiken im Zusammenhang mit den Liquiditätsanlagen oder den Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns an Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden diese in der Regel – gemäß einer internen Richtlinie – zum Zeitpunkt des Investments bzw. der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinswährungsswaps) gegen Währungsrisiken gesichert.

Dadurch, dass sich Währungsrisiken aus Liquiditätsanlagen oder Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns sowie diesbezüglich eingesetzter derivativer Finanzinstrumente in der Regel vollständig ausgleichen, wurden diese Finanzinstrumente nicht in die dargestellte Value-at-Risk-Berechnung einbezogen.

### **Effekte aus der Währungsumrechnung (Translationsrisiko)**

Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Vermögenswerte und Schulden von Tochterunternehmen, die außerhalb der Eurozone 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) sowie 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 zinssensitiver Finanzinstrumente, um die Liquiditätsanforderungen der Mercedes-Benz Group zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinssensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten der Mercedes-Benz Financial Services. Die von den Mercedes-Benz Financial Services Gesellschaften mit Kunden abge-

schlossenen 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 Financial Services im Rahmen der Refinanzierung in eng begrenztem Umfang auf eine Fristenkongruenz in der Zinsbindung, um Marktchancen zu nutzen. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko.

Das Zinsänderungsrisiko wird durch ein Gremium aus Vertretern der relevanten Segmente und aus Zentralfunktionen über Zielvorgaben für die Zinsrisikoposition gesteuert. Die Treasury-Organisation ist gemeinsam mit den lokalen Mercedes-Benz Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwortlich. Getrennt davon überprüft das Treasury Controlling beziehungsweise das Controlling von Mercedes-Benz Financial Services monatlich, ob die Zielvorgaben eingehalten werden. Um die festgelegten Zielvorgaben in Bezug auf Fälligkeiten und Zinsbindung zu erreichen, setzt der Konzern auch derivative Finanzinstrumente (zum Beispiel Zinsswaps) ein. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristengerechten Gegenüberstellung der Aktiva und Passiva unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.



Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung der automobilen Geschäftsfelder sowie des Liquiditätsmanagements eingesetzt. Die Mercedes-Benz Group steuert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für die automobilen Geschäftsfelder und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Die obenstehende Tabelle »Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko und das Zinsänderungsrisiko« zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko der Jahre 2025 und 2024 für die zinssensitiven originären und derivativen Finanzinstrumente des Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, bei denen die Mercedes-Benz Group als Leasingnehmer auftritt, werden im Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko nicht berücksichtigt. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet.

Die Veränderung des Value-at-Risk der zinssensitiven Instrumente war im Jahresverlauf 2025 im Wesentlichen durch die Entwicklung der Zinsvolatilitäten bestimmt.

### Hedge Accounting

Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 eingesetzt. Darüber hinaus stimmen die Volumina, Zinskurven und Währungen sowie Laufzeiten von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument grundsätzlich überein. Im Fall kombinierter derivativer Instrumente zur Zins-Währungssicherung wird der Basisaufschlag aus der Währungssicherung nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Zinsen, Laufzeiten, Zahlungszeitpunkten und Nominalbeträgen sicher. Bei der Absicherung für ABS-Transaktionen von Privatplatzierungen erfolgt teilweise die Risikoabsicherung der Marktzinskomponente, die historisch die Wertänderung der Gesamtverzinsung im Wesentlichen 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.
- Keine perfekte Passung bei einzelnen Parametern der gesicherten Grundgeschäfte und den verwendeten Sicherungsinstrumenten.

- Aufschläge in Sicherungsinstrumenten zur Absicherung von ABS-Transaktionen.

In den Jahren 2025 und 2024 ergaben sich keine Ergebniseffekte aus Unwirksamkeiten der Sicherungsbeziehungen.

### Commodity-Preisrisiko

Die Mercedes-Benz Group ist Risiken aus der Änderung von Marktpreisen (z. B. für Rohstoffe und Energie) ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Dem Risiko aus kurzfristigen Schwankungen dieser Marktpreise begegnet die Mercedes-Benz Group in der Regel durch kurz- und mittelfristige Preisgleitklauseln oder die Fixierung von Einkaufspreisen in den Lieferverträgen. Die Mercedes-Benz Group schließt z. B. Power Purchase Agreements für Wind- und Solarenergie ab, um sich vor Schwankungen der Energiepreise abzusichern und einen langfristigen, nachhaltigen Bezug von Strom zu sichern. Der Konzern erwartet, dass durch den Bezug von Strom aus Power Purchase Agreements, die eine Laufzeit von 4 bis 15 Jahren haben, ab dem Jahr 2027 Zahlungen von 672 Mio. € für die gesamte Laufzeit der Verträge anfallen werden.

Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken aus dem geplanten Bezug von Lithiumverbindungen für Hochvoltbatterien wurde durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesichert. Aufgrund des geringen Umfangs werden diese Sicherungsgeschäfte nicht in



einer Sicherungsbeziehung designiert und es wird kein Value-at-Risk für das Rohstoffpreisrisiko berichtet.

#### **Derivative Finanzinstrumente ohne Hedge Accounting**

Die Nominalvolumina von Sicherungsinstrumenten, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind, betragen im Berichtsjahr 10 (2024: 10) Mrd. € für Derivate zur Absicherung von Zinsrisiken, 13 (2024: 13) Mrd. € für Derivate zur Absicherung von Wechselkursrisiken sowie 4 (2024: 650) Mio. € für Derivate zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken.

#### **Aktienkursrisiko**

Die Mercedes-Benz Group besitzt überwiegend Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden und zum Teil at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden, wie z. B. die Beteiligung an der Beijing Benz Automotive Co., Ltd. und der Daimler Truck Holding AG. Diese Anlagen werden deshalb nicht in einer Marktrisikoaanalyse des Konzerns berücksichtigt.

## **33. Segmentberichterstattung**

#### **Berichtete Segmente**

Der Konzern umfasst die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Financial Services. Die Darstellung der Segmente entspricht der internen Steuerungs- und Berichtsstruktur.

Die Fahrzeugsegmente entwickeln und produzieren High-End-Pkw und Premiumtransporter. Das Markenportfolio des Segments Mercedes-Benz Cars umfasst neben der Marke Mercedes-Benz auch die Marken Mercedes-AMG und Mercedes-Maybach sowie die Produktmarke G-Klasse. Bei Mercedes-Benz Vans erfolgt der Vertrieb der Transporter unter der Marke Mercedes-Benz. Darüber hinaus bieten die Fahrzeugsegmente entsprechende Ersatzteile und Zubehör an.

Das Segment Mercedes-Benz Financial Services unterstützt weltweit den Absatz der automobilen Segmente der Mercedes-Benz Group. Das Angebot beinhaltet vor allem Leasing- und Finanzierungsangebote für Endkunden und Händler, Versicherungsleistungen und flexible Abo- und Mietmodelle bis hin zum Flottenmanagement für gewerbliche Kunden. Des Weiteren werden Aktivitäten, die mit dem Laden von Elektrofahrzeugen verbunden sind, bei Mercedes-Benz Financial Services gebündelt.

#### **Überleitung**

In der Überleitung werden vor allem die nicht den Segmenten zugeordneten Beteiligungen (z. B. Daimler Truck Holding AG) sowie zentral verantwortete Sachverhalte ausgewiesen. Darüber hinaus sind in der Überleitung Effekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten enthalten.



## Interne Steuerung und Berichterstattung

Die interne Steuerung und Berichterstattung in der Mercedes-Benz Group basiert grundsätzlich auf den in [Anmerkung 1](#) beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS.

Die in der internen Steuerung und Berichterstattung verwendete Konzernergebnisgröße stellt das EBIT dar. Das EBIT setzt sich aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz, den Vertriebs-, den allgemeinen Verwaltungs-, den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen, dem Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen und dem übrigen Finanzergebnis zusammen. Die in der internen Steuerung und Berichterstattung verwendete Ergebnisgröße der automobilen Segmente stellt die Umsatzrendite und die des Segments Mercedes-Benz Financial Services die Eigenkapitalrendite dar.

Erlöse zwischen den Segmenten werden prinzipiell zu marktgerechten Preisen berechnet.

Hinsichtlich der Bilanzierung von Leasingverträgen im Zusammenhang mit konzerninternen Transaktionen werden in der Segmentberichterstattung teilweise Vereinfachungen vorgenommen.

Effekte aus der konzerninternen Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts werden im Segment Mercedes-Benz Cars ausgewiesen. Im Jahr 2025 wirkte hieraus ein Ertrag von 445 (2024: 398) Mio. €.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte. Die Vermögenswerte der Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus.

Die Segmentschulden beinhalten grundsätzlich alle Schulden. Die Schulden der Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die mit den Operating Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwertrisiken des Konzerns werden grundsätzlich von den Segmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Financial Services; die Bedingungen variieren je nach Segment und Region.

Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen einschließlich Nutzungsrechte und vermietete Gegenstände.

Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte enthalten weitestgehend planmäßige Abschreibungen. Nicht enthalten sind Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten.



## Segmentinformationen

|                                                                    | Mercedes-Benz Cars |              | Mercedes-Benz Vans |              | Mercedes-Benz Financial Services |              | Summe Segmente |               | Überleitung |              | Mercedes-Benz Group |               |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|----------------------------------|--------------|----------------|---------------|-------------|--------------|---------------------|---------------|
|                                                                    | 2025               | 2024         | 2025               | 2024         | 2025                             | 2024         | 2025           | 2024          | 2025        | 2024         | 2025                | 2024          |
| in Millionen €                                                     |                    |              |                    |              |                                  |              |                |               |             |              |                     |               |
| Außenumsatzerlöse                                                  | 91.653             | 102.483      | 16.724             | 18.612       | 23.837                           | 24.499       | 132.214        | 145.594       | -           | -            | 132.214             | 145.594       |
| Konzerninterne Umsatzerlöse                                        | 4.754              | 5.278        | 424                | 708          | 788                              | 584          | 5.966          | 6.570         | -5.966      | -6.570       | -                   | -             |
| Umsatzerlöse gesamt                                                | 96.407             | 107.761      | 17.148             | 19.320       | 24.625                           | 25.083       | 138.180        | 152.164       | -5.966      | -6.570       | 132.214             | 145.594       |
| Umsatzkosten                                                       | -79.681            | -86.191      | -13.386            | -14.669      | -22.814                          | -22.754      | -115.881       | -123.614      | 6.000       | 6.596        | -109.881            | -117.018      |
| Vertriebskosten                                                    | -7.719             | -8.053       | -1.509             | -1.479       | -572                             | -616         | -9.800         | -10.148       | 82          | 155          | -9.718              | -9.993        |
| Allgemeine Verwaltungskosten                                       | -1.385             | -1.481       | -229               | -257         | -729                             | -755         | -2.343         | -2.493        | -134        | -36          | -2.477              | -2.529        |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten                | -5.618             | -5.187       | -471               | -433         | -                                | -            | -6.089         | -5.620        | 34          | 40           | -6.055              | -5.580        |
| Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen              | 715                | 398          | 52                 | 56           | 25                               | -2           | 792            | 452           | 326         | 686          | 1.118               | 1.138         |
| Übrige Erträge/Aufwendungen                                        | 845                | 1.213        | -296               | 394          | 155                              | 178          | 704            | 1.785         | -85         | 202          | 619                 | 1.987         |
| <b>Segmentergebnis (EBIT)</b>                                      | <b>3.564</b>       | <b>8.460</b> | <b>1.309</b>       | <b>2.932</b> | <b>690</b>                       | <b>1.134</b> | <b>5.563</b>   | <b>12.526</b> | <b>257</b>  | <b>1.073</b> | <b>5.820</b>        | <b>13.599</b> |
| Segmentvermögenswerte                                              | 89.641             | 92.365       | 12.532             | 11.410       | 138.381                          | 149.251      | 240.554        | 253.026       | -6.461      | -8.590       | 234.093             | 244.436       |
| Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 2.860              | 3.287        | 260                | 292          | 307                              | 325          | 3.427          | 3.904         | 6.610       | 8.882        | 10.037              | 12.786        |
| Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten                           | 15.427             | 15.338       | 3.612              | 2.353        | 16.241                           | 15.982       | 35.280         | 33.673        | -184        | -282         | 35.096              | 33.391        |
| Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte                     | 7.864              | 7.770        | 929                | 690          | 6.279                            | 6.278        | 15.072         | 14.738        | 49          | -58          | 15.121              | 14.680        |
| Segmentsschulden                                                   | 50.509             | 50.984       | 10.510             | 9.802        | 126.328                          | 135.889      | 187.347        | 196.675       | -11.401     | -13.736      | 175.946             | 182.939       |



## Überleitung

### Überleitung des EBIT auf die Konzernwerte

|                                                       | 2025         | 2024   |
|-------------------------------------------------------|--------------|--------|
| in Millionen €                                        |              |        |
| Summe Segmentergebnisse (EBIT)                        | <b>5.563</b> | 12.526 |
| Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | <b>326</b>   | 686    |
| Sonstige Überleitungsposten                           | <b>-195</b>  | 197    |
| Eliminierungen                                        | <b>126</b>   | 190    |
| EBIT gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung        | <b>5.820</b> | 13.599 |

Das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** beinhaltet den positiven Ergebnisbeitrag von 353 (2024: 711) Mio. € an der Daimler Truck Holding AG.

Die Zeile **sonstige Überleitungsposten** beinhaltet weitere zentral verantwortete Sachverhalte. Im Jahr 2025 waren insbesondere Aufwendungen für das im April gestartete Personalabbauprogramm für Beschäftigte im indirekten Bereich enthalten. Im Vorjahr wirkte ein positiver Ergebnisbeitrag aus der Neubewertung der im Rahmen der Aktienrückkaufprogramme bilanzierten Verbindlichkeiten von 223 Mio. €.

### Überleitung der Segmentvermögenswerte und -schulden auf die Konzernwerte

|                                                                                                                                             | 2025           | 2024    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------|
| in Millionen €                                                                                                                              |                |         |
| Summe Segmentvermögenswerte                                                                                                                 | <b>240.554</b> | 253.026 |
| At-equity bewertete Finanzinvestition in Daimler Truck Holding AG <sup>1</sup>                                                              | <b>8.221</b>   | 8.655   |
| Übrige at-equity bewertete Finanzinvestitionen <sup>2</sup>                                                                                 | <b>173</b>     | 227     |
| Vermögenswerte aus Ertragsteuern <sup>3</sup>                                                                                               | <b>6.304</b>   | 3.867   |
| Sonstige Überleitungsposten und Eliminierungen                                                                                              | <b>-21.159</b> | -21.339 |
| Konzern-Segmentvermögenswerte                                                                                                               | <b>234.093</b> | 244.436 |
| Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen <sup>3</sup> | <b>21.373</b>  | 20.574  |
| Summe Konzern-Aktiva                                                                                                                        | <b>255.466</b> | 265.010 |
| Summe Segmentschulden                                                                                                                       | <b>187.347</b> | 196.675 |
| Schulden aus Ertragsteuern <sup>3</sup>                                                                                                     | <b>9.952</b>   | 7.827   |
| Sonstige Überleitungsposten und Eliminierungen                                                                                              | <b>-21.353</b> | -21.563 |
| Konzern-Segmentschulden                                                                                                                     | <b>175.946</b> | 182.939 |
| Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen <sup>3</sup>                                   | <b>-14.720</b> | -11.559 |
| Konzern-Eigenkapital                                                                                                                        | <b>94.240</b>  | 93.630  |
| Summe Konzern-Passiva                                                                                                                       | <b>255.466</b> | 265.010 |

<sup>1</sup> Darin enthalten sind auch die Anteile, die in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurden.

<sup>2</sup> Beinhaltet den At-equity-Buchwert an BAIC Motor.

<sup>3</sup> Soweit diese nicht auf Mercedes-Benz Financial Services entfallen.





## Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet. Die langfristigen Vermögenswerte werden grundsätzlich nach dem Standort der bilanzierenden Gesellschaft angegeben; im Wesentlichen entspricht dies dem Standort des jeweiligen Vermögenswerts.

### Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

|                   | Umsatzerlöse   |         | Langfristige Vermögenswerte |        |
|-------------------|----------------|---------|-----------------------------|--------|
|                   | 2025           | 2024    | 2025                        | 2024   |
| in Millionen €    |                |         |                             |        |
| Europa            | <b>57.908</b>  | 58.764  | <b>64.545</b>               | 67.870 |
| davon Deutschland | <b>20.943</b>  | 21.707  | <b>49.139</b>               | 47.534 |
| Nordamerika       | <b>34.552</b>  | 38.917  | <b>20.691</b>               | 20.747 |
| davon USA         | <b>30.974</b>  | 34.900  | <b>18.700</b>               | 18.761 |
| Asien             | <b>31.571</b>  | 39.643  | <b>1.496</b>                | 1.784  |
| davon China       | <b>16.519</b>  | 23.139  | <b>405</b>                  | 523    |
| Übrige Märkte     | <b>8.183</b>   | 8.270   | <b>627</b>                  | 792    |
|                   | <b>132.214</b> | 145.594 | <b>87.359</b>               | 91.193 |



## 34. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement in der Mercedes-Benz Group stellen die Net Assets und der Value Added dar. Obwohl einzelne Gesellschaften des Segments Mercedes-Benz Financial Services den Eigenkapitalanforderungen der jeweiligen Bankenaufsicht unterstehen, unterliegt die Mercedes-Benz Group AG keinen externen Mindestkapitalanforderungen.

Die Ermittlung der Net Assets des Konzerns erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Segments Mercedes-Benz Financial Services erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Kapitalbindung des Konzerns beinhaltet zusätzlich die Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige zentrale Posten und Eliminierungen.

Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres berechnen sich aus dem Durchschnitt der Quartale. Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals.

### Durchschnittliche Net Assets

|                                                                                | 2025          | 2024   |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------|--------|
| in Millionen €                                                                 |               |        |
| Mercedes-Benz Cars                                                             | <b>39.404</b> | 41.905 |
| Mercedes-Benz Vans                                                             | <b>1.454</b>  | 1.632  |
| Mercedes-Benz Financial Services <sup>1</sup>                                  | <b>13.002</b> | 12.993 |
| Net Assets der Segmente                                                        | <b>53.860</b> | 56.530 |
| At-equity bewertete Finanzinvestition in Daimler Truck Holding AG <sup>2</sup> | <b>8.312</b>  | 8.466  |
| Übrige at-equity bewertete Finanzinvestitionen <sup>3</sup>                    | <b>182</b>    | 230    |
| Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern <sup>4</sup>                     | <b>-4.273</b> | -4.717 |
| Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen                                    | <b>246</b>    | -19    |
| Net Assets Mercedes-Benz Group                                                 | <b>58.327</b> | 60.490 |

1 Eigenkapital.

2 Darin enthalten sind auch die Anteile, die in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurden.

3 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

4 Soweit nicht Mercedes-Benz Financial Services zugeordnet.

Die auf die durchschnittlichen Net Assets des Konzerns anfallenden Kapitalkosten fließen in den Value Added ein. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft und damit Wert schafft. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets und damit der Kapitalkostensatz wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Eigen- und Fremdkapitalgeber für ihr investiertes Kapital erwarten. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung verwendet wird, bei 9,5 (2024: 9,5) % nach Steuern.

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



## 35. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert und verwässert) berechnet sich auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG. Der Ergebnisanteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 5.141 (2024: 10.207) Mio. €. Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert), dessen Rückgang im Wesentliche auf im Jahr 2024 abgeschlossenen Aktienrückkaufprogramme zurückzuführen ist, beträgt 962,4 (2024: 1.002,0) Mio. Stück. In der Folge beträgt das Ergebnis je Aktie 5,34 € im Jahr 2025 (2024: 10,19 €).

## 36. 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 der Mercedes-Benz Group AG und deren nahe Familienangehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden grundsätzlich zu marktüblichen Bedingungen ausgeführt.

### Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen

|                                                    | Erträge aus erbrachten Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Erträge |        | Aufwendungen aus empfangenen Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Aufwendungen |       | Forderungen und Nutzungsrechte <sup>1</sup> |                   | Verbindlichkeiten und Rückstellungen <sup>2</sup> |                   |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------------------|-------------------|---------------------------------------------------|-------------------|
|                                                    | 2025                                                                     | 2024   | 2025                                                                                | 2024  | 2025                                        | 31. Dezember 2024 | 2025                                              | 31. Dezember 2024 |
| in Millionen €                                     |                                                                          |        |                                                                                     |       |                                             |                   |                                                   |                   |
| Assoziierte Unternehmen                            | <b>11.991</b>                                                            | 16.022 | <b>1.929</b>                                                                        | 2.067 | <b>2.875</b>                                | 3.749             | <b>387</b>                                        | 432               |
| davon Daimler Truck                                | <b>580</b>                                                               | 791    | <b>1.173</b>                                                                        | 1.302 | <b>836</b>                                  | 1.186             | <b>154</b>                                        | 203               |
| davon BBAC                                         | <b>4.821</b>                                                             | 7.671  | <b>387</b>                                                                          | 428   | <b>1.212</b>                                | 1.562             | <b>211</b>                                        | 208               |
| davon LSHAI/LSHAH                                  | <b>6.564</b>                                                             | 7.533  | <b>342</b>                                                                          | 326   | <b>768</b>                                  | 946               | <b>17</b>                                         | 13                |
| Gemeinschaftsunternehmen                           | <b>346</b>                                                               | 588    | <b>70</b>                                                                           | 34    | <b>147</b>                                  | 120               | <b>45</b>                                         | 4                 |
| Von nahestehenden Personen beherrschte Unternehmen | <b>-</b>                                                                 | 1      | <b>527</b>                                                                          | 450   | <b>-</b>                                    | -                 | <b>180</b>                                        | 56                |

<sup>1</sup> Einschließlich Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten.

<sup>2</sup> Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Unternehmen.

## Assoziierte Unternehmen

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die Daimler Truck Holding AG (Daimler Truck), die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) sowie die Gesellschaften LSH Auto International Limited (LSHAI) und LSH Auto Holdings Limited (LSHAH).

LSH Auto International Limited (LSHAI) und LSH Auto Holdings Limited (LSHAH) sind Vertriebsgesellschaften, die auch Kundendienstleistungen und Finanzierungslösungen anbieten. LSHAI konzentriert sich hauptsächlich auf den Vertrieb von Mercedes-Benz Pkw in China, während LSH Auto Holdings Limited (LSHAH) in anderen internationalen Märkten tätig ist.

Zwischen der Mercedes-Benz Group und **Daimler Truck** gibt es zahlreiche Beziehungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit wie Käufe und Verkäufe von Gütern und Dienstleistungen sowie Leasingvereinbarungen. Zudem werden übergangsweise Dienstleistungen aus Zentralfunktionen erbracht, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten sind.

Im Segment Mercedes-Benz Financial Services wird in einzelnen Märkten das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft für Nutzfahrzeuge von Daimler Truck weitergeführt. Mercedes-Benz Financial Services erwirbt zu diesem Zweck die Fahrzeuge von Daimler Truck und vermietet diese an den Endkunden. Soweit eine verpflichtende Fahrzeugrückgabe an Daimler Truck vereinbart ist, wird ein Leasingvertrag (Headlease) zwischen Mercedes-Benz Financial Services und Daimler Truck abgebildet. Der Vertrag zwischen Mercedes-Benz Financial Services und dem Endkunden stellt diesbezüglich einen Untermietvertrag (Sublease) dar. In den in der Tabelle dargestellten Forderungen und Nutzungsrechten sind Ansprüche auf den Rückkauf von Fahrzeugen von 598 (2024: 843) Mio. € enthalten, die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen sind.

Darüber hinaus hält die Mercedes-Benz Group Minderheitenanteile an von der Daimler Truck Group beherrschten Immobiliengesellschaften von 242 (2024: 220) Mio. €, die als Fremdkapitalinstrumente in den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden.

Im Jahr 2019 erfolgte die Ausgliederung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) in die jeweils rechtlich selbstständigen Einheiten Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG. In diesem Zusammenhang haften die Mercedes-Benz Group AG, die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG gemäß § 133 Abs. 1 und Abs. 3 UmwG als an der Ausgliederung beteiligte Rechtsträger als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG, die vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung begründet wurden. Die in diesem Zusammenhang bestehenden Bestimmungen, insbesondere die Vorgehensweise zur Regelung des Innenausgleichs zwischen den beteiligten Rechtsträgern, sind im Ausgliederungsvertrag vom 25. März 2019 geregelt. Für vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung begründete Versorgungsverpflichtungen aufgrund des Betriebsrentengesetzes beträgt die Frist zehn Jahre. Die Mercedes-Benz Group AG bzw. die Mercedes-Benz AG haben aufgrund des ausreichend zur Verfügung stehenden Zweckvermögens des anderen Rechtsträgers hieraus keinen Liquiditätsabfluss zu erwarten. Alle übrigen Haftungsansprüche aus der Nachhaftung sind im Vorjahr erloschen.



## Gemeinschaftsunternehmen

Am 12. Mai 2022 vereinbarte die Mercedes-Benz AG in einem Vertrag mit Stellantis Auto S.A.S. (vormals PSA Automobiles SA), Opel Automobile GmbH, Saft EV SAS und Saft Groupe SAS den Erwerb eines Anteils von 33,33 % an **Automotive Cells Company SE (ACC)** durch Kapitaleinlage von rund 390 Mio. €. Bedingt durch mehrere disproportionale Beteiligungserhöhungen in den Jahren 2024 und 2025 beträgt die Beteiligungsquote an ACC zum 31. Dezember 2025 31,45 %.

Der Konzern verpflichtete sich zur Bereitstellung weiterer Mittel. Zum 31. Dezember 2025 waren 134 (2024: 545) Mio. € nicht abgerufen. Zum 31. Dezember 2025 bestehen zudem außerbilanzielle Verpflichtungen von 486 (2024: 256) Mio. €. Der Rückgang der gesamten Verpflichtungen auf 620 (2024: 801) Mio. € ist auf den Abruf von Mittelzusagen durch ACC, Vertragsanpassungen sowie Änderungen bei Garantiezusagen zurückzuführen.

Die Mercedes-Benz AG und die Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. haben Vereinbarungen zugunsten von **SMART MOBILITY PTE. LTD. (smart)** abgeschlossen. Diese verpflichten die Anteilseigner zur Bereitstellung finanzieller Mittel bis zu einem Höchstbetrag von jeweils 600 Mio. € für den Fall, dass smart nicht in der Lage ist, seinen Zahlungsverpflichtungen aus Konsortialkreditverträgen nachzukommen. smart ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Weitere Erläuterungen zur Geschäftstätigkeit der wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen finden sich in [Anmerkung 13](#).

## Nahestehende Personen

Der Konzern unterhält im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weltweit mit einer Vielzahl von Unternehmen, die auch Kunden und/oder Lieferanten des Konzerns sind, Geschäftsbeziehungen. Unter diesen Kunden und/oder Lieferanten befinden sich auch Unternehmen, die eine Verbindung zu Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats sowie zu nahen Familienangehörigen dieser Organmitglieder der Mercedes-Benz Group AG oder deren Tochterunternehmen haben. Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie nahe Familienangehörige dieser Organmitglieder können zugleich Kunden der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen sein sowie Produkte und Dienstleistungen erwerben.

Herr Stefan Pierer ist seit Mai 2023 Mitglied des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz AG. Die Mercedes-Benz Group unterhält Liefer- und Leistungsbeziehungen zu einigen Unternehmen der Pierer-Gruppe. Zur Pierer-Gruppe gehören die Leoni AG und die SHW-Gruppe, zwei international tätige Automobilzulieferer sowie weitere Unternehmen.

Die Tabelle »Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen« zeigt in der Zeile »Von nahestehenden Personen beherrschte Unternehmen« die Informationen zum Lieferungs- und Leistungsvolumen mit diesen Gesellschaften. Im September 2024 wurde ein Vertrag zum Verkauf von 50,1 % der Anteile an der Leoni AG unterzeichnet. Auch nach Vollzug der Transaktion am 10. Juli 2025 bleibt die Leoni AG ein nahestehendes Unternehmen der Mercedes-Benz Group.

## Zuwendungen zu Planvermögen

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

## 37. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

### Vergütung des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG

In der nachfolgenden Tabelle ist der im Geschäftsjahr nach IFRS erfasste Aufwand für die Vergütung der im Jahr 2025 aktiven Mitglieder des Vorstands dargestellt.

| Vergütung des Vorstands                                                                            |      |      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
|                                                                                                    | 2025 | 2024 |
| in Millionen €                                                                                     |      |      |
| Fixe Vergütung                                                                                     | 11   | 11   |
| Variable Vergütung                                                                                 |      |      |
| Kurzfristige variable Vergütung <sup>1</sup>                                                       | 8    | 12   |
| Langfristige variable Vergütung (PPSP)                                                             | 18   | 12   |
| Leistungen aufgrund der Beendigung des Arbeitsverhältnisses                                        | 2    | -    |
| Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeit-aufwand aus Versorgungsansprüchen) | 3    | 3    |
|                                                                                                    | 42   | 38   |

1 Die kurzfristige variable Vergütung wird im März des Folgejahres ausbezahlt.

Die dargestellten Aufwendungen für Vorstandsbezüge im Zusammenhang mit der langfristigen variablen Vergütung resultierten aus der fortlaufenden Bewer-

tung aller zum Bilanzstichtag ausgegebenen und noch nicht fällig gewordenen aktienbasierten Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP), also der Pläne 2022 bis 2025, mit dem jeweils beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2025 insgesamt 270.654 (2024: 198.702) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 17 (2024: 13) Mio. €. Zusätzliche Informationen zur aktienorien-tierten Vergütung der Vorstandsmitglieder können [Anmerkung 21](#) entnommen werden.

Die im Jahr 2025 gewährten Gesamtbezüge an ehe-malige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen belaufen sich auf 22 (2024: 22) Mio. €.

Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber den zum Veröffentlichungszeitpunkt aktiven Mitgliedern des Vorstands sind zum 31. Dezember 2025 18 (2024: 26) Mio. € zurückgestellt. Die Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihre Hinterbliebenen betrugen am 31. Dezember 2025 insgesamt 240 (2024: 246) Mio. €.

Gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand Gesamtbezüge (ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen) von 36 (2024: 36) Mio. € gewährt (inklusive der aktienbasierten Vergütung mit einem beizulegenden Zeitwert über 17 (2024: 13) Mio. €).

Die Übernahme von Gremientätigkeiten bei Konzern-gesellschaften durch Vorstandsmitglieder wird nicht gesondert vergütet, sondern ist mit der Vergütung bei der Mercedes-Benz Group AG abgegolten.

Im Jahr 2025 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder weder gewährt noch erlassen.

### Vergütung des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Gre-mientätigkeiten ausschließlich kurzfristig fällige fixe Leistungen von 6 (2024: 6) Mio. €, deren Höhe von den im Aufsichtsrat wahrgenommenen Funktionen abhängt.

Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeit-nehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Jahr 2025 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeit, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt. Zudem wurden Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmit-glieder weder gewährt noch erlassen.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht darge-stellt. Dieser ist im Internet unter [group.mercedes-benz.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/vorstand/verguetung](https://group.mercedes-benz.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/vorstand/verguetung) zugänglich.



## 38. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG wählten in der Hauptversammlung am 7. Mai 2025 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer. Die nachfolgende Tabelle zeigt die für das Geschäftsjahr 2025 als Aufwand erfassten Honorare der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC GmbH) sowie der Gesellschaften des weltweiten PwC-Verbunds (PwC weltweit) für die an die Mercedes-Benz Group AG, an die konsolidierten Tochterunternehmen und an die anteilmäßig konsolidierten gemeinschaftlichen Tätigkeiten erbrachten Leistungen.

Unter den Honoraren für **Abschlussprüfungsleistungen** werden insbesondere Honorare für die gesetzliche Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses und der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen, Entgelte für die prüferische Durchsicht der Zwischenabschlüsse und Honorare für weitere Prüfungsleistungen ausgewiesen.

Die unter den **anderen Bestätigungsleistungen** ausgewiesenen Honorare betreffen insbesondere die Prüfung von Informationssystemen, von Prozessen und der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie die Erteilung von Comfort Lettern.

Die **sonstigen Leistungen** umfassen überwiegend fachliche Leistungen im Zusammenhang mit strategischen Projekten.

| Honorare des Abschlussprüfers |              |                |              |                |
|-------------------------------|--------------|----------------|--------------|----------------|
|                               | 2025         |                | 2024         |                |
| in Millionen €                |              |                |              |                |
|                               | PwC weltweit | davon PwC GmbH | PwC weltweit | davon PwC GmbH |
| Abschlussprüfungsleistungen   | 36           | 21             | 34           | 19             |
| Andere Bestätigungsleistungen | 4            | 3              | 2            | 2              |
| Sonstige Leistungen           | 2            | 1              | 3            | 2              |
|                               | 42           | 25             | 39           | 23             |

## 39. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

### Zukunftsfähige Aufstellung des konzerneigenen Vertriebs in Deutschland

Wie in der Anmerkung »[Konsolidierungskreis](#)« beschrieben, wurden im Rahmen der zukunftsfähigen Aufstellung des konzerneigenen Vertriebs im Jahr 2025 Verträge zur Veräußerung der Niederlassungen in Dortmund und Lübeck abgeschlossen. Im Aufstellungszeitraum wurden die Verkäufe der beiden Niederlassungen vollzogen. Daraus resultierte ein Ertrag von 0,1 Mrd. € und ein Zahlungsmittelzufluss von 0,1 Mrd. €. Die entsprechenden Vermögenswerte und Schulden waren zum 31. Dezember 2025 als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden klassifiziert.

Darüber hinaus wurden im Februar 2026 Transaktionen im Zusammenhang mit dem Verkauf von drei weiteren Niederlassungen beschlossen. Dies führt zu sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 0,1 Mrd. €, die im Wesentlichen Ausgleichszahlungen an Mitarbeitende betreffen. Des Weiteren werden Vermögenswerte und Schulden von 0,1 Mrd. € als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden ausgewiesen. Mit Abschluss dieser Transaktionen wird im Jahr 2026 ein sonstiger betrieblicher Ertrag und ein Zahlungsmittelzufluss jeweils im niedrigen dreistelligen Millionenbereich erwartet.

## Entscheidung des Obersten Gerichtshofs der USA zu Zöllen

Am 20. Februar 2026 erklärte der Oberste Gerichtshof der USA, dass die unter Berufung auf das Notstandsgesetz »International Emergency Economic Powers Act« (IEEPA) im Jahr 2025 zusätzlich verhängten Zölle rechtswidrig seien. Aus dem Urteil ergeben sich keine Auswirkungen auf den vorliegenden Konzernabschluss. Für das Jahr 2026 geht die Mercedes-Benz Group derzeit nicht von wesentlichen finanziellen Auswirkungen durch dieses Urteil aus.

## 40. 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/euf](https://group.mercedes-benz.com/euf) dauerhaft zugänglich gemacht.

## 41. Anteilsbesitz

In der folgenden Tabelle wird der Anteilsbesitz der Mercedes-Benz Group gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1–6 HGB dargestellt. Kooperationen ohne Anteil am Kapital werden grundsätzlich nicht ausgewiesen. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von Beteiligungen im Sinne des § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB unterbleiben, soweit sie nach § 313 Abs. 3 Satz 4 HGB für die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Mercedes-Benz Group von untergeordneter Bedeutung sind. Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch nehmen. Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG der befreiende Konzernabschluss.





| Name der Gesellschaft                                      | Sitz, Land/Region                     | Kapitalanteil in % <sup>1</sup> | Fußnote |
|------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------|
| <b>I. Konsolidierte Tochterunternehmen</b>                 |                                       |                                 |         |
| Accumotive GmbH & Co. KG                                   | Kamenz, Deutschland                   | 100,00                          | 5       |
| Alpha 1 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH           | Schönefeld, Deutschland               | 100,00                          | 5       |
| Alpha 2 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG | Schönefeld, Deutschland               | 100,00                          | 5, 7    |
| Alpha 3 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG | Schönefeld, Deutschland               | 100,00                          | 5, 7    |
| Alpha 4 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG | Schönefeld, Deutschland               | 100,00                          | 5, 7    |
| Alpha 5 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG | Schönefeld, Deutschland               | 100,00                          | 5, 7    |
| Alpha 6 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG | Schönefeld, Deutschland               | 100,00                          | 5, 7    |
| Alpha 7 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG | Schönefeld, Deutschland               | 100,00                          | 5, 7    |
| 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                             | Sintra, Portugal                      | 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                          |         |
| CARS Technik & Logistik GmbH                               | Wiedemar, Deutschland                 | 100,00                          | 5       |
| Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd. i. L.    | Pretoria, Südafrika                   | 65,00                           | 4       |
| Daimler Vans USA, LLC                                      | Wilmington, USA                       | 100,00                          |         |
| Delta Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG   | Schönefeld, Deutschland               | 100,00                          | 5, 7    |
| EHG Elektroholding GmbH                                    | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          | 5       |
| Epsilon Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG | Schönefeld, Deutschland               | 100,00                          | 5, 7    |
| Friesland Lease B.V.                                       | Drachten, Niederlande                 | 51,11                           |         |
| Interleasing Luxembourg S.A.                               | Windhof, Luxemburg                    | 100,00                          |         |
| Koppieview Property (Pty) Ltd                              | Pretoria, Südafrika                   | 100,00                          |         |
| LBBW AM – Daimler Re Insurance                             | Luxemburg, Luxemburg                  | 0,00                            | 3       |
| LBBW AM – MBVEXW                                           | Stuttgart, Deutschland                | 0,00                            | 3       |



| Name der Gesellschaft                                        | Sitz, Land/Region                     | Kapitalanteil in % <sup>1</sup> | Fußnote |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------|
| MBarc Credit Canada Inc.                                     | Mississauga, Kanada                   | 100,00                          |         |
| MBition GmbH                                                 | Berlin, Deutschland                   | 100,00                          | 5       |
| MDC Power GmbH                                               | Kölleda, Deutschland                  | 100,00                          | 5       |
| Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd                | Brixworth, Vereinigtes Königreich     | 100,00                          |         |
| Mercedes pay GmbH                                            | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-AMG GmbH                                            | Affalterbach, Deutschland             | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz (Beijing) Parts Trading and Services Co., Ltd. | Peking, China                         | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz (China) Ltd.                                   | Peking, China                         | 75,00                           |         |
| Mercedes-Benz (Thailand) Limited                             | Bangkok, Thailand                     | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz - Aluguer de Veículos, Lda.                    | Mem Martins, Portugal                 | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz AG                                             | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          | 5       |
| 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 2024-A                        | Wilmington, USA                       | 0,00                            | 3       |
| Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2024-B                        | Wilmington, USA                       | 0,00                            | 3       |
| Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2025-A                        | Wilmington, USA                       | 0,00                            | 3       |
| Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2025-B                        | Wilmington, USA                       | 0,00                            | 3       |
| Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2021-1                  | Farmington Hills, USA                 | 0,00                            | 3       |
| Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2022-1                  | Farmington Hills, USA                 | 0,00                            | 3       |
| Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2023-1                  | Farmington Hills, USA                 | 0,00                            | 3       |
| Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2023-2                  | Farmington Hills, USA                 | 0,00                            | 3       |
| Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2024-1                  | Farmington Hills, USA                 | 0,00                            | 3       |
| Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2025-1                  | Farmington Hills, USA                 | 0,00                            | 3       |
| Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2025-A                  | Farmington Hills, 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 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 Beteiligungsgesellschaft mbH                   | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Brooklands Limited                             | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Canada Inc.                                    | Mississauga, Kanada                   | 100,00                          |         |

| Name der Gesellschaft                                                            | Sitz, Land/Region                  | Kapitalanteil in % <sup>1</sup> | Fußnote |
|----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|---------|
| Mercedes-Benz Capital Investments B.V.                                           | Utrecht, Niederlande               | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil Ltda.                                           | São Paulo, Brasilien               | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Česká republika s.r.o.                                             | Prag, Tschechische Republik        | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH                                         | Stuttgart, Deutschland             | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Corporate Investments, LLC                                         | Wilmington, USA                    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.                           | Budapest, Ungarn                   | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V.                         | Maastricht, Niederlande            | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Customer Solutions GmbH                                            | Stuttgart, Deutschland             | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Danmark A/S                                                        | Kopenhagen, Dänemark               | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Digital Tech Ltd.                                                  | Shanghai, China                    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Espana, S.A.U.                                                     | Alcobendas, Spanien                | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz ExTra LLC                                                          | Wilmington, USA                    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Finance Canada Inc.                                                | Montreal, Kanada                   | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.                                                  | Chiba, Japan                       | 95,11                           |         |
| Mercedes-Benz Finance North America LLC                                          | Wilmington, USA                    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.                             | Melbourne, Australien              | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH                                    | Eugendorf, Österreich              | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services BeLux NV                                        | Brüssel, Belgien                   | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation                              | Mississauga, Kanada                | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services Česká republika s.r.o.                          | Prag, Tschechische Republik        | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A.                            | Alcobendas, Spanien                | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services France S.A.                                     | Montigny-le-Bretonneux, Frankreich | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd.                                  | Hongkong, China                    | 80,00                           |         |
| Mercedes-Benz Financial Services India Private Limited                           | Chennai, Indien                    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services Investment Company LLC                          | Wilmington, USA                    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services Italia S.p.A.                                   | Rom, Italien                       | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd.                                      | Seoul, Südkorea                    | 80,00                           |         |
| Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.                                  | Utrecht, Niederlande               | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd                                 | Auckland, Neuseeland               | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services Portugal - Sociedade Financeira de Crédito S.A. | Mem Martins, Portugal              | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG                                      | Schlieren, Schweiz                 | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services Singapore Ltd.                                  | Singapur, Singapur                 | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.                                 | Bratislava, Slowakei               | 75,00                           |         |
| Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd                          | Pretoria, Südafrika                | 100,00                          |         |



| Name der Gesellschaft                              | Sitz, Land/Region                     | Kapitalanteil in % <sup>1</sup> | Fußnote |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------|
| Mercedes-Benz Financial Services Sp. z o.o.        | Warschau, Polen                       | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.       | Taipeh, Taiwan, China                 | 51,00                           |         |
| Mercedes-Benz Financial Services UK Limited        | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services USA LLC           | Wilmington, USA                       | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Finans Danmark A/S                   | Kopenhagen, Dänemark                  | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Finans Sverige AB                    | Malmö, Schweden                       | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Finansman Türk A.S.                  | Istanbul, Türkei                      | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Fleet Management Singapore Pte. Ltd. | Singapur, Singapur                    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz France S.A.S.                        | Montigny-le Bretonneux, Frankreich    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Group Australia/Pacific Pty Ltd      | Melbourne, Australien                 | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Group China Ltd.                     | Peking, China                         | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Group Services Berlin GmbH           | Berlin, Deutschland                   | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Group Services Madrid, S.A.U.        | San Sebastián de los Reyes, Spanien   | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc.          | Cebu City, Philippinen                | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Grund Services GmbH                  | Schönefeld, Deutschland               | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz High Power Charging Europe GmbH      | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz High Power Charging Japan G.K.       | Chiba, Japan                          | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz High Power Charging Korea Ltd.       | Seoul, Südkorea                       | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz High Power Charging Overseas GmbH    | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Holdings UK Limited                  | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Hong Kong Limited                    | Hongkong, China                       | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz HPC North America LLC                | Wilmington, USA                       | 80,00                           |         |
| Mercedes-Benz India Private Limited                | Pune, Indien                          | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Insurance Agency LLC                 | Wilmington, USA                       | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Insurance Broker S.R.L.              | Voluntari, Rumänien                   | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Insurance Services GmbH              | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V.    | Utrecht, Niederlande                  | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd.       | Taipeh, Taiwan, China                 | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Insurance Services UK Limited        | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG  | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz International Finance B.V.           | Utrecht, Niederlande                  | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Italia S.p.A.                        | Rom, Italien                          | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Japan G.K.                           | Chiba, Japan                          | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Korea Limited                        | Seoul, Südkorea                       | 51,00                           |         |

| Name der Gesellschaft                                           | Sitz, Land/Region         | Kapitalanteil in % <sup>1</sup> | Fußnote |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------------|---------|
| Mercedes-Benz Lease Italia S.r.l.                               | Rom, Italien              | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.                                 | Peking, China             | 65,00                           |         |
| Mercedes-Benz Leasing Deutschland GmbH                          | Stuttgart, Deutschland    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Leasing GmbH                                      | Stuttgart, Deutschland    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Leasing IFN S.A.                                  | Bukarest, Rumänien        | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Leasing Kft.                                      | Budapest, Ungarn          | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o.                         | Warschau, Polen           | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH                             | Stuttgart, Deutschland    | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz LT GmbH                                           | Böblingen, Deutschland    | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Ludwigsfelde Anlagenverwaltung GmbH & Co. OHG     | Schönefeld, Deutschland   | 100,00                          | 5, 7    |
| Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH                                 | Ludwigsfelde, Deutschland | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd.                                | Puchong, Malaysia         | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Manhattan, Inc.                                   | 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 México International, S. de R.L. de C.V.          | Mexiko-Stadt, Mexiko      | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz México, 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 & Technology Service (Beijing) Co., Ltd. | Peking, China             | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Mobility (Thailand) Co., Ltd.                     | Bangkok, Thailand         | 100,00                          |         |
| MERCEDES-BENZ MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD                        | Melbourne, Australien     | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Mobility Beteiligungsgesellschaft mbH             | Stuttgart, Deutschland    | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Mobility Korea Ltd.                               | Seoul, Südkorea           | 100,00                          |         |
| MERCEDES-BENZ MOBILITY MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.               | Mexiko-Stadt, Mexiko      | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Mobility Services GmbH                            | Stuttgart, Deutschland    | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Nederland B.V.                                    | Utrecht, Niederlande      | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Nederland Holding B.V.                            | Utrecht, Niederlande      | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz New Zealand Ltd                                   | Auckland, Neuseeland      | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz North America Corporation                         | Wilmington, USA           | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz North America Finance LLC                         | Newark, USA               | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Österreich GmbH                                   | Eugendorf, Österreich     | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetler A.S.                | Istanbul, Türkei          | 66,91                           |         |



| Name der Gesellschaft                                        | Sitz, Land/Region                     | Kapitalanteil in % <sup>1</sup> | Fußnote |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------|
| Mercedes-Benz Parts Brand GmbH                               | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Parts Logistics Asia Pacific Sdn. Bhd.         | Puchong, Malaysia                     | 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 Real Estate GmbH                               | Berlin, Deutschland                   | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Reinsurance S.A. Luxembourg                    | Luxemburg, Luxemburg                  | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Renting, S.A.                                  | Alcobendas, Spanien                   | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.     | Wilmington, USA                       | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited | Bangalore, Indien                     | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Retail Group UK Limited                        | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Retail Receivables LLC                         | Farmington Hills, USA                 | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Romania S.R.L.                                 | Voluntari, Rumänien                   | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Schweiz AG                                     | Schlieren, Schweiz                    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Service Leasing S.R.L.                         | Bukarest, Rumänien                    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A.           | Alcobendas, Spanien                   | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd                      | Selangor, Malaysia                    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.               | Istanbul, Türkei                      | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Singapore Pte. Ltd.                            | Singapur, Singapur                    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz 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 Tech Innovation GmbH                           | Ulm, Deutschland                      | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Trust Holdings LLC                             | Farmington Hills, USA                 | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Trust Leasing Conduit LLC                      | Wilmington, USA                       | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Trust Leasing LLC                              | Farmington Hills, USA                 | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz U.S. International, Inc.                       | Vance, USA                            | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.                       | Warschau, Polen                       | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz UK Limited                                     | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz USA, LLC                                       | Wilmington, USA                       | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Vans Hong Kong Limited                         | Hongkong, China                       | 67,55                           |         |
| Mercedes-Benz Vans UK Limited                                | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00                          |         |



| Name der Gesellschaft                                                     | Sitz, Land/Region                  | Kapitalanteil in % <sup>1</sup> | Fußnote |
|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|---------|
| Mercedes-Benz Vans, LLC                                                   | Wilmington, USA                    | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Versicherung AG                                             | Stuttgart, Deutschland             | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Versicherungsservice GmbH                                   | Berlin, Deutschland                | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH                 | Schönefeld, Deutschland            | 100,00                          | 5       |
| Mercedes-Benz Vietnam Ltd.                                                | Ho-Chi-Minh-Stadt, Vietnam         | 70,00                           |         |
| Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC                                   | Wilmington, USA                    | 100,00                          |         |
| MN8 Charging LLC                                                          | Wilmington, USA                    | 20,00                           | 3       |
| Movinx Americas Company, Inc.                                             | Dover, USA                         | 100,00                          |         |
| Movinx GmbH                                                               | Berlin, Deutschland                | 100,00                          |         |
| Multifleet G.I.E.                                                         | Le Bourget, Frankreich             | 50,10                           | 7       |
| Silver Arrow Athlon NL 2021-1                                             | Utrecht, Niederlande               | 0,00                            | 3       |
| Silver Arrow Australia Trust 2019-1                                       | Melbourne, Australien              | 0,00                            | 3       |
| Silver Arrow Australia Trust 2024-1                                       | 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 2023-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST       | Peking, China                      | 0,00                            | 3       |
| SILVER ARROW CHINA 2023-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST       | Peking, China                      | 0,00                            | 3       |
| SILVER ARROW CHINA 2024-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST       | Peking, China                      | 0,00                            | 3       |
| SILVER ARROW CHINA 2024-2 RETAIL AUTO LOAN GREEN ASSET BACKED NOTES TRUST | Peking, China                      | 0,00                            | 3       |
| SILVER ARROW CHINA 2024-3 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST       | Peking, China                      | 0,00                            | 3       |
| SILVER ARROW CHINA 2025-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST       | Peking, China                      | 0,00                            | 3       |
| Silver Arrow Japan 2024-1                                                 | Tokio, Japan                       | 0,00                            | 3       |
| Silver Arrow Japan 2025-1                                                 | Tokio, Japan                       | 0,00                            | 3       |
| Silver Arrow Japan 2025-2                                                 | Tokio, Japan                       | 0,00                            | 3       |
| Silver Arrow Lease Facility Trust                                         | Wilmington, USA                    | 0,00                            | 3       |
| Silver Arrow Merfina 2024-1                                               | Rom, Italien                       | 0,00                            | 3       |
| Silver Arrow S.A.                                                         | Luxemburg, Luxemburg               | 0,00                            | 3       |
| Star Assembly SRL                                                         | Sebeș, Rumänien                    | 100,00                          |         |
| Ucafleet S.A.S.                                                           | Le Bourget, Frankreich             | 65,00                           |         |
| Vierzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH                       | Stuttgart, Deutschland             | 100,00                          | 5       |
| Wagenplan B.V.                                                            | Almere, Niederlande                | 60,00                           |         |
| YASA Limited                                                              | Kidlington, Vereinigtes Königreich | 100,00                          |         |



| Name der Gesellschaft                                  | Sitz, Land/Region                     | Kapitalanteil in % <sup>1</sup> | Fußnote |
|--------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------|
| <b>II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen</b>      |                                       |                                 |         |
| Accumotive Verwaltungs-GmbH                            | Kamenz, Deutschland                   | 100,00                          |         |
| AEG Olympia Office GmbH                                | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          |         |
| Affalterbach Racing GmbH                               | Affalterbach, Deutschland             | 100,00                          |         |
| Alpha 2024 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH    | Schönefeld, Deutschland               | 100,00                          |         |
| Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH  | Berlin, Deutschland                   | 100,00                          |         |
| Cúspide GmbH                                           | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          |         |
| Lapland Car Test Aktiebolag                            | Arvidsjaur, Schweden                  | 100,00                          |         |
| LEONIE DMS DVB GmbH                                    | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          |         |
| Li-Tec Battery GmbH                                    | Kamenz, Deutschland                   | 100,00                          |         |
| MBition Sofia EOOD                                     | Sofia, Bulgarien                      | 100,00                          |         |
| Mercedes pay USA LLC                                   | Wilmington, USA                       | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Assignment Services Americas, LLC        | Wilmington, USA                       | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Business Services Sdn Bhd                | Puchong, Malaysia                     | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Cars Middle East FZE                     | Dubai, Vereinigte Arabische Emirate   | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Consulting GmbH                          | Leinfelden-Echterdingen, Deutschland  | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Distribution Vietnam Company Limited     | Ho Chi Minh City, Vietnam             | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Egypt S.A.E.                             | Kairo, Ägypten                        | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Energy GmbH                              | Großröhrsdorf, Deutschland            | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Financial Services UK (Trustees) Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz G GmbH                                   | Raaba, Österreich                     | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Gastronomie GmbH                         | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Group Services Poland Sp. z o.o.         | Krakau, Polen                         | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Heritage GmbH                            | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz HPC Canada ULC                           | Vancouver, Kanada                     | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Hungária Kft.                            | Budapest, Ungarn                      | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz IDC Europe S.A.S.U.                      | Valbonne, Frankreich                  | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Intellectual Property Management GmbH    | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Logistics and Distribution Egypt L.L.C.  | Kairo, Ägypten                        | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Manufacturing and Import Egypt L.L.C.    | Kairo, Ägypten                        | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Pensionsfonds AG                         | Stuttgart, Deutschland                | 100,00                          | 6       |
| Mercedes-Benz Purchasing Coordination Corporation      | Wilmington, USA                       | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Research & Development Tel Aviv Ltd.     | Tel Aviv, Israel                      | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Second Life Solutions LLC                | Wilmington, USA                       | 100,00                          |         |





| Name der Gesellschaft                                               | Sitz, Land/Region                      | Kapitalanteil in % <sup>1</sup> | Fußnote |
|---------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------|---------|
| Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.                                       | Bratislava, Slowakei                   | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz UK Share Trustee Ltd.                                 | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich  | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz UK Trustees Limited                                   | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich  | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Unterstützungskasse GmbH                              | Stuttgart, Deutschland                 | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Used Parts & Services GmbH                            | Neuhausen auf den Fildern, Deutschland | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz Venezuela S.A.                                        | Valencia, Venezuela                    | 100,00                          | 4       |
| Mercedes-Benz.io GmbH                                               | Stuttgart, Deutschland                 | 100,00                          |         |
| Mercedes-Benz.io Portugal Unipessoal Lda.                           | Lissabon, Portugal                     | 100,00                          |         |
| MN8 Canada HPC Corporation                                          | Toronto, Kanada                        | 100,00                          |         |
| Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L.                            | Esparreguera, Spanien                  | 51,00                           |         |
| NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft             | Stuttgart, Deutschland                 | 100,00                          |         |
| Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG   | Schönefeld, Deutschland                | 100,00                          | 7       |
| PT Mercedes-Benz Consulting Services Indonesia                      | Bogor, Indonesien                      | 100,00                          |         |
| Star Transmission srl                                               | Cugir, Rumänien                        | 100,00                          |         |
| STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o.                             | Maribor, Slowenien                     | 100,00                          |         |
| <b>III. Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten</b> |                                        |                                 |         |
| Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V.     | Aguascalientes, Mexiko                 | 54,01                           |         |
| <b>IV. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen</b>             |                                        |                                 |         |
| Automotive Cells Company SE                                         | Bruges, Frankreich                     | 31,45                           |         |
| Beijing Ionchi New Energy Technology Ltd.                           | Peking, China                          | 50,00                           |         |
| Enbase Power GmbH                                                   | München, Deutschland                   | 25,10                           |         |
| Fujian Benz Automotive Co., Ltd.                                    | Fuzhou, China                          | 50,00                           |         |
| MB Service Japan Co., Ltd.                                          | Hitachi, Japan                         | 33,40                           |         |
| SMART MOBILITY PTE. LTD.                                            | Singapur, Singapur                     | 43,22                           |         |
| StarRides Technology Co., Ltd.                                      | Hangzhou, China                        | 50,00                           |         |
| YOUR NOW Holding GmbH                                               | München, Deutschland                   | 50,00                           |         |



| Name der Gesellschaft                                                                                                                                        | Sitz, Land/Region                    | Kapitalanteil in % <sup>1</sup> | Fußnote |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|---------|
| <b>V. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen</b>                                                                                                        |                                      |                                 |         |
| BAIC Motor Corporation Ltd.                                                                                                                                  | Peking, China                        | 9,55                            |         |
| Beijing Benz Automotive Co., Ltd.                                                                                                                            | Peking, China                        | 49,00                           |         |
| Blacklane GmbH                                                                                                                                               | Berlin, Deutschland                  | 28,46                           |         |
| Bolt Technology OÜ                                                                                                                                           | Tallinn, Estland                     | 6,84                            |         |
| Daimler Truck Holding AG                                                                                                                                     | Leinfelden-Echterdingen, Deutschland | 32,25                           |         |
| IONITY Holding GmbH & Co. KG                                                                                                                                 | München, Deutschland                 | 15,12                           |         |
| Ionna LLC                                                                                                                                                    | Durham, USA                          | 14,29                           |         |
| LSH Auto Holdings Limited                                                                                                                                    | Hongkong, China                      | 15,00                           |         |
| LSH Auto International Limited                                                                                                                               | Hongkong, China                      | 15,00                           |         |
| Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.                                                                                                                                | Brackley, Vereinigtes Königreich     | 33,33                           |         |
| There Holding B.V.                                                                                                                                           | Rijswijk, Niederlande                | 30,60                           |         |
| <b>VI. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen<sup>2</sup></b> |                                      |                                 |         |
| ASOCIACIÓN VASCA PARA EL DESARROLLO DE TECNOLOGÍAS DE FABRICACIÓN AVANZADA EN AUTOMOCIÓN                                                                     | Vitoria, Spanien                     | 0,00                            | 3       |
| BDF IP Holdings Ltd.                                                                                                                                         | Burnaby, Kanada                      | 33,00                           |         |
| Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.                                                                                                                | Peking, China                        | 51,00                           |         |
| BTV technologies GmbH                                                                                                                                        | Unna, Deutschland                    | 40,00                           |         |
| Esslinger Wohnungsbau GmbH                                                                                                                                   | Esslingen am Neckar, Deutschland     | 26,57                           |         |
| European Center for Information and Communication Technologies - EICT GmbH                                                                                   | Berlin, Deutschland                  | 33,33                           |         |
| Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG                                                                                                          | Berlin, Deutschland                  | 18,37                           | 7       |
| hap2U SAS                                                                                                                                                    | Pontcharra, Frankreich               | 34,59                           | 4       |
| PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR                                                                                                  | Ingolstadt, Deutschland              | 20,00                           | 7       |
| Power Supply Systems GmbH                                                                                                                                    | Stuttgart, Deutschland               | 24,90                           |         |
| SK Gaming Beteiligungs GmbH                                                                                                                                  | Köln, Deutschland                    | 24,17                           |         |
| STARCAM s.r.o.                                                                                                                                               | Most, Tschechische Republik          | 51,00                           |         |
| VfB Stuttgart 1893 AG                                                                                                                                        | Stuttgart, Deutschland               | 10,41                           |         |



| Name der Gesellschaft                                                               | Sitz, Land/Region              | Kapitalanteil in % <sup>1</sup> | Fußnote |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|---------|
| <b>VII. Zum beizulegenden Zeitwert bewertete wesentliche sonstige Beteiligungen</b> |                                |                                 |         |
| Aston Martin Lagonda Global Holdings Plc                                            | Gaydon, Vereinigtes Königreich | 7,54                            |         |
| Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG                                  | Schönefeld, Deutschland        | 10,12                           | 7       |
| Factorial Inc.                                                                      | Woodbury, USA                  | 9,43                            |         |
| Gamma 1 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG                          | Schönefeld, Deutschland        | 10,10                           | 7       |
| Gamma 2 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG                          | Schönefeld, Deutschland        | 10,10                           | 7       |
| Momenta Global Limited                                                              | Grand Cayman, Kaimaninseln     | 6,97                            |         |
| Sila Nanotechnologies Inc.                                                          | Dover, USA                     | 6,57                            |         |
| The Mobility House AG                                                               | Zürich, Schweiz                | 11,01                           |         |

<sup>1</sup> Beteiligung gemäß § 16 AktG.

<sup>2</sup> Für die Bilanzierung von nicht konsolidierten Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen verweisen wir auf [Anmerkung 1](#) im Anhang.

<sup>3</sup> Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände.

<sup>4</sup> In Liquidation.

<sup>5</sup> Inanspruchnahme der Befreiung gemäß § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB.

<sup>6</sup> Beherrschender Einfluss auf die Anlage der Vermögenswerte. Keine Konsolidierung der Vermögenswerte aufgrund vertraglicher Gestaltung.

<sup>7</sup> Die Mercedes-Benz Group AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter.

# Der Vorstand

Stuttgart, den 3. März 2026



Ola Källenius



Dr. Jörg Burzer



Mathias Geisen



Olaf Schick



Michael Schiebe



Britta Seeger



Oliver Thöne



Harald Wilhelm



Das Showcar Vision V

## WEITERE INFORMATIONEN

**389**   **Versicherung der gesetzlichen  
Vertreter**

**390**   **Bestätigungsvermerk des  
unabhängigen Abschlussprüfers**

**400**   **Prüfungsvermerk des  
unabhängigen Wirtschaftsprüfers**

**405**   **Kennzahlen**

**408**   **Zusätzliche Informationen**



# Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss nach bestem Wissen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 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 3. März 2026



Ola Källenius



Dr. Jörg Burzer



Mathias Geisen



Olaf Schick



Michael Schiebe



Britta Seeger



Oliver Thöne



Harald Wilhelm

# Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Mercedes-Benz Group AG,  
Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des  
Konzernabschlusses und des  
Konzernlageberichts

## Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Entwicklung des Konzerneigenkapitals und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Mercedes-Benz Group AG, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten

Bestandteile des Konzernlageberichts 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 vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden IFRS »Accounting Standards«), 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 2025 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen

gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

## Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts 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 Konzernlageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

### **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 2025 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.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

- ❶ Wertminderungsrisiko von Operating-Lease-Verträgen
- ❷ Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen
- ❸ Bewertung der Rückstellungen von Produktgarantien

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- ❶ Sachverhalt und Problemstellung
- ❷ Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- ❸ Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

### **❶ Wertminderungsrisiko von Operating-Lease-Verträgen**

- ❶ Zum Bilanzstichtag beläuft sich der Wert der unter dem Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« ausgewiesenen Operating-Lease-Verhältnisse auf insgesamt € 39.472 Mio. (ca. 15,5 % der Bilanzsumme). Darin sind von konzernunabhängigen Händlern erworbene Mercedes-Benz Personenkraftwagen enthalten, die durch die Mercedes-Benz Group im Rahmen von Operating-Lease-Verhältnissen an Endkunden vermietet werden. Die Bewertung dieser vermieteten Gegenstände erfolgt zu Anschaffungskosten, die linear über die Vertragslaufzeit auf den erwarteten Restwert abgeschrieben werden. Zentraler Schätzwert im Rahmen der Folgebewertung ist der erwartete Restwert der vermieteten Gegenstände. Für die Restwertermittlung zieht die Mercedes-Benz Group intern verfügbare Daten über historische Erfahrungswerte, aktuelle Marktdaten sowie Daten externer Marktforschungsinstitute heran. Die Restwertschätzungen beinhalten auch regulatorische Änderungen in den einzelnen Märkten und Veränderungen im Kundenverhalten u. a. aufgrund klimapolitischer Erwägungen. Die Schätzung künftiger Restwerte ist aufgrund der Vielzahl der durch die gesetzlichen Vertreter zu treffenden Annahmen und des Umfangs der in die Ermittlung einfließenden Daten ermessensbehaftet.



Vor diesem Hintergrund und der daraus resultierenden erheblichen Schätzunsicherheiten bei der Bewertung der Restwerte der vermieteten Erzeugnisse war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem durch Befragungen und Einsichtnahme von Unterlagen zu den internen Berechnungsmethoden ein Verständnis von der Entwicklung der Operating-Lease-Verhältnisse, der zugrunde liegenden Restwertrisiken sowie der Geschäftsprozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Restwertrisiken erlangt. Zudem haben wir die Angemessenheit des internen Kontrollsystems insbesondere in Bezug auf die Ermittlung der erwarteten Restwerte gewürdigt. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit der Verfahren, die Modellannahmen sowie die verwendeten Parameter für die Bewertung der Restwerte anhand der von der Mercedes-Benz Group durchgeführten Validierung gewürdigt. Hierzu führten wir Befragungen der für die Steuerung und Überwachung von Restwertrisiken befassten Experten der Mercedes-Benz Group durch und nahmen Einsicht in die internen Analysen zu Restwertentwicklungen sowie in die Validierungsergebnisse. Die aus den Verfahren resultierenden Restwerte haben wir mit Daten externer Marktforschungsinstitute sowie vergangene Ergebnisse mit der tatsächlichen Restwertentwicklung abgeglichen. Die rechnerische Richtigkeit der Restwerte haben wir anhand der wesentlichen Berechnungsschritte nachvollzogen.

Die der Bewertung zu Grunde liegenden Methoden und Prozesse zur Ermittlung der erwarteten Restwerte der extern erworbenen vermieteten Gegenstände sind aus unserer Sicht sachgerecht und die in die Verfahren zur Ermittlung der Restwerte einfließenden Annahmen und Parameter insgesamt angemessen.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen sowie zu Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen sind in den Anmerkungen »1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, »2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements« und »12. Vermietete Gegenstände« des Konzernanhangs enthalten.

## ② Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

- ① Im Konzernabschluss der Gesellschaft werden Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von insgesamt € 76.289 Mio. (29,9 % der Bilanzsumme) ausgewiesen. Diese setzen sich im Wesentlichen aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden bzw. mit Händlern sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zusammen. Für diese Forderungen besteht zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2025 eine bilanzielle Risikovorsorge in Form von Wertberichtigungen in Höhe von € 985 Mio.

Die Bemessung der Risikovorsorge erfolgt durch ein dreistufiges Verfahren und wird insbesondere durch die Struktur und Qualität der Forderungen, die Erwartungen über die zukünftigen makroökonomischen Entwicklungen im Rahmen von Szenarioanalysen und die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich zukünftiger Kreditausfälle bestimmt. Dabei werden historische Ausfallwahrscheinlichkeiten und Verlustquoten, der ausstehende Forderungsbetrag und noch zu erwartende Rückflüsse sowie bestehende Sicherheiten berücksichtigt.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen sind zum einen betragsmäßig für die Vermögens- und Ertragslage der Gesellschaft von hoher Bedeutung und zum anderen, insbesondere aufgrund der mit wesentlichen Unsicherheiten behafteten Bewertungsparametern, mit erheblichen Ermessensspielräumen der gesetzlichen Vertreter verbunden. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir zunächst die Ausgestaltung des relevanten internen Kontrollsystems der Gesellschaft beurteilt und darauf aufbauend die Funktionsfähigkeit der Kontrollen getestet. Dabei haben wir die Geschäftsorganisation, die IT-Systeme und die relevanten Bewertungsmodelle berücksichtigt.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir insbesondere die Angemessenheit der Risikoklassifizierungsverfahren sowie der verwendeten Risikovorsorgeparameter beurteilt. Dazu haben wir vor allem die



regelmäßig von der Gesellschaft durchgeführten Validierungen der Parameter analysiert. Zur Beurteilung der Ausfallrisiken haben wir zudem mittels einer bewussten Auswahl anhand von Einzelfällen nachvollzogen, ob unter anderem die Merkmale für die Zuordnung zu den jeweiligen Risikoklassen entsprechend vorlagen und die Wertberichtigungen unter Anwendung der für diese Risikoklassen festgelegten Parameter berechnet wurden.

Auf Basis der von uns durchgeführten Prüfungshandlungen konnten wir uns insgesamt davon überzeugen, dass die bei der Überprüfung der Werthaltigkeit der Forderungen von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Annahmen sachgerecht sowie die implementierten Kontrollen der Gesellschaft angemessen und wirksam sind.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zur Risikovorsorge auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung« des Konzernanhangs enthalten. Weitere Angaben zu den Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen finden sich in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, in Anmerkung 14 »Forderungen aus Finanzdienstleistungen« und in Anmerkung 32 »Management von Finanzrisiken« des Konzernanhangs sowie in Kapitel »Finanzwirtschaftliche Risiken/Chancen« des Konzernlageberichts.

### ③ Bewertung der Rückstellungen von Produktgarantien

- ① Die Mercedes-Benz Group gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produkts oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren.

Die Rückstellungen für Produktgarantien betragen € 7.091 Mio. und sind in den Rückstellungen für sonstige Risiken enthalten und werden grundsätzlich zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs gebildet.

Die Rückstellungen für diese Produktgarantien enthalten sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen und Rückrufaktionen.

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. Darüber hinaus erfolgt eine Schätzung des Diskontierungsfaktors. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

Wesentliche Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der Rückstellungshöhe bestehen insbesondere hinsichtlich des künftigen Schadensgeschehens.

Vor diesem Hintergrund war die Bewertung der Rückstellungen von Produktgarantien durch die gesetzlichen Vertreter in erheblichem Umfang ermessensbehaftet und daher im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- ② Im Rahmen unserer Prüfung haben wir ein Verständnis über die Prozesse zur Ermittlung der Rückstellungen für Produktgarantien erlangt sowie eine Würdigung der für die Bewertung der Rückstellungen maßgeblichen Methoden und Annahmen vorgenommen, um insgesamt die Angemessenheit der Rückstellungsermittlung zu beurteilen. Dabei haben wir vor allem die Annahmen zu erwarteten Schadensanfälligkeiten und -verläufen anhand tatsächlich angefallener Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzschäden beurteilt. Für relevante Produktgarantien haben wir anhand von Vergangenheitsanalysen die Prognosegenauigkeit beurteilt. Daneben haben wir für diese relevanten Produktgarantien die wesentliche Berücksichtigung aktualisierter Einschätzungen zukünftiger Reparaturkosten und -verfahren überprüft. Das hierfür zugrunde liegende Mengengerüst an Fahrzeugen haben wir stichprobenhaft über den tatsächlichen Absatz nachvollzogen. Des Weiteren haben wir die zutreffende Ableitung der laufzeitadäquaten Zinssätze nachvollzogen.



Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und zugrunde gelegten Bewertungsannahmen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen aus unserer Sicht insgesamt geeignet, um die Bewertung der Rückstellungen für Produktgarantien sachgerecht vorzunehmen.

- ③ Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen sind in den Anmerkungen »1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« und »2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung« des Konzernanhangs enthalten. Weitere Angaben zu den Produktgarantien finden sich in Anmerkung »23. Rückstellungen für sonstige Risiken« des Konzernanhangs sowie im Kapitel »Unternehmensspezifische Risiken/ Chancen – Garantie- und Kulanzfälle« des Konzernlageberichts.

### Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- den Abschnitt »Nachhaltigkeitsbericht« des Konzernlageberichts mit dem Konzernnachhaltigkeitsbericht, der Gegenstand einer separaten betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter und hinreichender Sicherheit ist

- den Abschnitt »Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems« des Konzernlageberichts

Die sonstigen Informationen umfassen zudem

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- alle übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmens-tätigkeit 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 Konzernlageberichts, 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 Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht 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 Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben.



- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse

so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, 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.

- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Teilbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts 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 Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil

zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.



## Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

### **Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB**

#### **Prüfungsurteil**

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei Mercedes-Benz\_Group\_AG\_KA+LB\_ESEF-2025-12-31-1-de.xbri enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (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 Konzernlageberichts 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 Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts 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 Konzernlageberichts« enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

#### **Grundlage für das Prüfungsurteil**

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers des Konzernabschlusses für die Prüfung der ESEF-Unterlagen« weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätsmanagementsystem des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

### **Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen**

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts 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.

### **Verantwortung des Abschlussprüfers des Konzernabschlusses für die Prüfung der ESEF-Unterlagen**

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 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 Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

### Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 7. Mai 2025 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses gewählt. Wir wurden am 21. Mai 2025 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2024 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses der Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, 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.

### Hinweis auf einen sonstigen Sachverhalt - Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der »Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB« 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 Thomas Tandetzki.

Stuttgart, den 3. März 2026

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dietmar Prümm  
Wirtschaftsprüfer

Thomas Tandetzki  
Wirtschaftsprüfer

# Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

## über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter und hinreichender Sicherheit in Bezug auf den Konzernnachhaltigkeitsbericht

An die Mercedes-Benz Group AG,  
Stuttgart

### Prüfungsurteile

Wir haben den im Abschnitt »Nachhaltigkeitsbericht« des Konzernlageberichts, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, enthaltenen Konzernnachhaltigkeitsbericht der Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, (im Folgenden die »Gesellschaft«) für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 (im Folgenden der »Konzernnachhaltigkeitsbericht«) unter Berücksichtigung der im nachfolgenden Absatz dargelegten Prüfung mit hinreichender Sicherheit der mit \* gekennzeichneten Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Der Konzernnachhaltigkeitsbericht wurde zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852 sowie der §§ 289b bis 289e

HGB und der §§ 315b bis 315c HGB an eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung aufgestellt.

Aufgrund entsprechender Beauftragung haben wir die mit \* gekennzeichneten Angaben

- Gesamtzahl der Beschäftigten
- Geschlechterverteilung in leitenden Führungspositionen (Führungsebene 1-3) (absolut)
- Mercedes-Benz CO<sub>2</sub>-Emissionen im Durchschnitt Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Europa (in g/km) – unternehmensspezifisch
- Mercedes-Benz Treibhausgaswerte Pkw, SUV und mittelschwere Nutzfahrzeuge in den USA (in g CO<sub>2</sub>/mi) – unternehmensspezifisch
- Mercedes-Benz Flottenverbrauch Pkw (importiert) in China (in l/100 km) – unternehmensspezifisch

(zusammen im Folgenden die »mit \* gekennzeichneten Angaben«) im Konzernnachhaltigkeitsbericht einer Prüfung mit hinreichender Sicherheit unterzogen. Eine

Prüfung mit hinreichender Sicherheit dieser Angaben erfüllt die Anforderungen an eine Prüfung mit begrenzter Sicherheit und entspricht, nach dem Erwägungsgrund 60 der CSRD, damit den Anforderungen der CSRD an die Prüfung des Konzernnachhaltigkeitsberichts.

Auf der Grundlage der im Rahmen unserer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass der beigefügte Konzernnachhaltigkeitsbericht unter Berücksichtigung der mit \* gekennzeichneten und mit hinreichender Sicherheit geprüften Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852, des § 315c iVm. §§ 289c bis 289e HGB an eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien



aufgestellt ist. Dieses Prüfungsurteil schließt ein, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen,

- dass der beigegefügte Konzernnachhaltigkeitsbericht nicht in allen wesentlichen Belangen den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) entspricht, einschließlich dass der vom Unternehmen durchgeführte Prozess zur Identifizierung von Informationen, die in den Konzernnachhaltigkeitsbericht aufzunehmen sind (die Wesentlichkeitsanalyse), nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der im Abschnitt »Verfahren der Wesentlichkeitsanalyse« des Konzernnachhaltigkeitsberichts aufgeführten Beschreibung steht, bzw.
- dass die im Abschnitt »EU-Taxonomie« des Konzernnachhaltigkeitsberichts enthaltenen Angaben nicht in allen wesentlichen Belangen Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 entsprechen.

Nach unserer Beurteilung auf der Grundlage unserer Prüfung zur Erlangung hinreichender Sicherheit sind die mit \* gekennzeichneten Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den für diese Angaben geltenden Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt.

### Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt »Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung des Konzernnachhaltigkeitsberichts« weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen 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. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der

Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernnachhaltigkeitsbericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernnachhaltigkeitsberichts in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen des Konzernnachhaltigkeitsberichts) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.



Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts.

### **Inhärente Grenzen bei der Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts**

Die CSRD sowie die einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Demzufolge haben die gesetzlichen Vertreter im Abschnitt »Allgemeine Informationen« des Konzernnachhaltigkeitsberichts ihre Auslegungen solcher Formulierungen und Begriffe angegeben. Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegungen. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung des Konzernnachhaltigkeitsberichts.

### **Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung des Konzernnachhaltigkeitsberichts**

Unsere Zielsetzung ist es,

- a) auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass der Konzernnachhaltigkeitsbericht unter Berücksichtigung der mit \* gekennzeichneten und mit hinreichender Sicherheit geprüften Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zum Konzernnachhaltigkeitsbericht unter Berücksichtigung der mit \* gekennzeichneten und mit hinreichender Sicherheit geprüften Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht beinhaltet.
- b) auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit hinreichender Sicherheit darüber abzugeben, ob die mit \* gekennzeichneten Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den für diese Angaben geltenden Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien gemacht worden sind.

Im Rahmen einer Prüfung gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- a) für die Prüfung mit begrenzter Sicherheit
  - erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht.
  - identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus



Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.

- würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

b) für die Prüfung mit hinreichender Sicherheit

- führen wir Prüfungshandlungen zur Risiko-beurteilung durch, einschließlich der Erlangung eines Verständnisses über die für die Prüfung der mit \* gekennzeichneten Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht relevanten internen Kontrollen, um die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen auf Aussageebene aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern zu identifizieren und zu beurteilen, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser internen Kontrollen der Gesellschaft abzugeben. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesent-

liche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.

- beurteilen wir die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Informationen aus den bedeutsamen Annahmen und die Angemessenheit dieser Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Informationen sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

### **Zusammenfassung der vom Wirtschaftsprüfer durchgeführten Tätigkeiten**

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

- a) Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir unter anderem:
- die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern im Konzernnachhaltigkeitsbericht dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.
  - die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.
  - die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts beurteilt.
  - die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt. Wenn die gesetzlichen Vertreter



in Übereinstimmung mit den ESRS die zu berichtenden Informationen über die Wertschöpfungskette für einen Fall schätzen, in dem die gesetzlichen Vertreter nicht in der Lage sind, die Informationen aus der Wertschöpfungskette trotz angemessener Anstrengungen einzuholen, ist unsere Prüfung darauf begrenzt zu beurteilen, ob die gesetzlichen Vertreter diese Schätzungen in Übereinstimmung mit den ESRS vorgenommen haben, und die Vertretbarkeit dieser Schätzungen zu beurteilen, aber nicht Informationen über die Wertschöpfungskette zu ermitteln, die die gesetzlichen Vertreter nicht einholen konnten.

- analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen im Konzernnachhaltigkeitsbericht durchgeführt.
- Standortbesuche durchgeführt.
- die Darstellung der Informationen im Konzernnachhaltigkeitsbericht gewürdigt.
- den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht gewürdigt.

- b) Bei der Durchführung unserer Prüfung mit hinreichender Sicherheit haben wir die unter a) aufgelisteten Prüfungshandlungen in größerem Umfang durchgeführt sowie unter anderem:
- den Aufstellungsprozess sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen beurteilt.
  - Funktionsprüfungen zu ausgewählten internen Kontrollen durchgeführt.
  - Einzelfallprüfungshandlungen zu ausgewählten Informationen im Konzernnachhaltigkeitsbericht durchgeführt.

**Verwendungsbeschränkung für den Vermerk**

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt wurde und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung, Sorgfaltspflicht oder Haftung.

Stuttgart, den 3. März 2026

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dietmar Prumm  
Wirtschaftsprüfer

Thomas Tandetzki  
Wirtschaftsprüfer



# Kennzahlen

## Finanzielle Kennzahlen der Mercedes-Benz Group

|                                                   | 2025           | 2024    | 25/24        |
|---------------------------------------------------|----------------|---------|--------------|
| in Millionen €                                    |                |         | Veränd. in % |
| Umsatz                                            | <b>132.214</b> | 145.594 | -9           |
| EBIT                                              | <b>5.820</b>   | 13.599  | -57          |
| Bereinigtes EBIT                                  | <b>8.235</b>   | 13.713  | -40          |
| Konzernergebnis                                   | <b>5.331</b>   | 10.409  | -49          |
| Ergebnis je Aktie (in €) <sup>1</sup>             | <b>5,34</b>    | 10,19   | -48          |
| Dividende je Aktie (in €)                         | <b>3,50</b>    | 4,30    | -19          |
| Free Cash Flow des Industriegeschäfts             | <b>5.414</b>   | 9.152   | -41          |
| Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts | <b>5.856</b>   | 9.421   | -38          |
| Nettoliquidität des Industriegeschäfts (31.12.)   | <b>32.162</b>  | 31.417  | +2           |
| Sachinvestitionen                                 | <b>5.482</b>   | 4.039   | +36          |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen            | <b>9.680</b>   | 9.717   | -            |

<sup>1</sup> Basierend auf dem Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Konzernergebnis.

## Finanzielle Kennzahlen der Segmente

|                                        | Mercedes-Benz Cars |         |              | Mercedes-Benz Vans |        |              |
|----------------------------------------|--------------------|---------|--------------|--------------------|--------|--------------|
|                                        | 2025               | 2024    | 25/24        | 2025               | 2024   | 25/24        |
| in Millionen €                         |                    |         | Veränd. in % |                    |        | Veränd. in % |
| Umsatz                                 | 96.407             | 107.761 | -11          | 17.148             | 19.320 | -11          |
| EBIT                                   | 3.564              | 8.460   | -58          | 1.309              | 2.932  | -55          |
| Bereinigtes EBIT                       | 4.773              | 8.677   | -45          | 1.755              | 2.825  | -38          |
| Umsatzrendite (in %)                   | 3,7                | 7,9     | .            | 7,6                | 15,2   | .            |
| Bereinigte Umsatzrendite (in %)        | 5,0                | 8,1     | .            | 10,2               | 14,6   | .            |
| CFBIT                                  | 5.227              | 8.963   | -42          | 951                | 2.705  | -65          |
| Bereinigter CFBIT                      | 5.535              | 9.095   | -39          | 1.042              | 2.838  | -63          |
| Bereinigte Cash Conversion Rate¹       | 1,2                | 1,0     | .            | 0,6                | 1,0    | .            |
| Sachinvestitionen                      | 4.074              | 3.392   | +20          | 1.233              | 571    | +116         |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | 8.585              | 8.744   | -2           | 1.129              | 1.012  | +12          |
| davon aktivierte Entwicklungskosten    | 2.967              | 3.557   | -17          | 658                | 580    | +13          |
|                                        |                    |         |              |                    |        |              |
| Mercedes-Benz Financial Services       |                    |         |              |                    |        |              |
| Umsatz                                 | 24.625             | 25.083  | -2           |                    |        |              |
| EBIT                                   | 690                | 1.134   | -39          |                    |        |              |
| Bereinigtes EBIT                       | 1.267              | 1.134   | +12          |                    |        |              |
| Eigenkapitalrendite (in %)             | 5,3                | 8,7     | .            |                    |        |              |
| Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)  | 9,7                | 8,7     | .            |                    |        |              |
| Neugeschäft                            | 55.917             | 59.486  | -6           |                    |        |              |
| Vertragsvolumen (31.12.)               | 128.751            | 138.095 | -7           |                    |        |              |

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





## Nichtfinanzielle Kennzahlen

|                                                                                                                        | 2025             | 2024      | 25/24<br>Veränd. in % |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------|-----------------------|
| <b>Umweltinformationen</b>                                                                                             |                  |           |                       |
| Absatz Mercedes-Benz Cars (in Einheiten)                                                                               | <b>1.801.291</b> | 1.983.403 | -9                    |
| Anteil elektrifizierter Fahrzeuge Mercedes-Benz Cars (in %)                                                            | <b>20,5</b>      | 18,5      | .                     |
| Anteil vollelektrischer Fahrzeuge Mercedes-Benz Cars (in %)                                                            | <b>9,4</b>       | 9,3       | .                     |
| Absatz Mercedes-Benz Vans (in Einheiten)                                                                               | <b>359.136</b>   | 405.610   | -11                   |
| Anteil elektrifizierter Fahrzeuge Mercedes-Benz Vans (in %) <sup>1</sup>                                               | <b>7,9</b>       | 4,8       | .                     |
| CO <sub>2</sub> -Lifecycle-Emissionen Mercedes-Benz Cars (in t CO <sub>2</sub> /Fahrzeug) <sup>2</sup>                 | <b>46,7</b>      | 46,7      | -                     |
| CO <sub>2</sub> -Lifecycle-Emissionen Mercedes-Benz Vans (in t CO <sub>2</sub> /Fahrzeug) <sup>2</sup>                 | <b>61,1</b>      | 62,1      | -2                    |
| CO <sub>2</sub> -Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte (M1-Klasse) in Europa (in g/km) <sup>3, 4, 5</sup>                  | <b>106</b>       | 103       | +3                    |
| CO <sub>2</sub> -Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in den USA (in g CO <sub>2</sub> /mi) <sup>5</sup>                  | <b>215</b>       | 180       | +19                   |
| Kraftstoffverbrauch der Pkw-Neuwagenflotte in China (in l/100 km) <sup>5, 6</sup>                                      | <b>8,3</b>       | 8,4       | -1                    |
| CO <sub>2</sub> -Emissionen der Neuwagenflotte der leichten Nutzfahrzeuge (N1-Klasse) in Europa (in g/km) <sup>5</sup> | <b>183</b>       | 204       | -10                   |
| CO <sub>2</sub> -Emissionen der Neuwagenflotte der SUVs in den USA (in g CO <sub>2</sub> /mi) <sup>5</sup>             | <b>229</b>       | 265       | -14                   |
| CO <sub>2</sub> -Emissionen in der Produktion – market-based (Scope 1 und Scope 2) (in 1.000 t) <sup>7</sup>           | <b>400</b>       | 423       | -5                    |
| Energieverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug Mercedes-Benz Cars (in MWh/Fahrzeug)                                   | <b>2,7</b>       | 2,7       | -                     |
| Energieverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug Mercedes-Benz Vans (in MWh/Fahrzeug)                                   | <b>2,4</b>       | 2,3       | +3                    |
| Abfälle in der Produktion pro Fahrzeug Mercedes-Benz Cars (in kg/Fahrzeug)                                             | <b>358</b>       | 367       | -3                    |
| Abfälle in der Produktion pro Fahrzeug Mercedes-Benz Vans (in kg/Fahrzeug)                                             | <b>84</b>        | 89        | -5                    |
| Wasserverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug Mercedes-Benz Cars (in m <sup>3</sup> /Fahrzeug) <sup>8</sup>           | <b>3,8</b>       | 3,8       | -                     |
| Wasserverbrauch in der Produktion pro Fahrzeug Mercedes-Benz Vans (in m <sup>3</sup> /Fahrzeug) <sup>8</sup>           | <b>3,4</b>       | 3,6       | -6                    |
| <b>Soziale Informationen</b>                                                                                           |                  |           |                       |
| Eigene Beschäftigte                                                                                                    |                  |           |                       |
| Beschäftigte Mercedes-Benz Group <sup>9</sup>                                                                          | <b>164.120</b>   | 175.264   | -6                    |
| Frauenanteil in leitenden Führungspositionen Level 1-3 (in %)                                                          | <b>26,7</b>      | 26,4      | .                     |
| Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (Menschenrechte)                                                              |                  |           |                       |
| Überprüfung kritischer Rohstoffe (in %) <sup>10</sup>                                                                  | <b>72</b>        | 65        | .                     |

1 Dabei handelt es sich ausschließlich um vollelektrische Fahrzeuge.

2 Aufgrund der Anpassungen der Ermittlungsmethodik der Scope 3 Kategorie 1 wurde der Wert für das Jahr 2024 nachberechnet. Im Vergleich zu der im Vorjahr angewandten Methodik erhöhte sich die Summe der Spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Mercedes-Benz Cars um 2,5 t CO<sub>2</sub>/Fzg und von Mercedes-Benz Vans um 1,7 t CO<sub>2</sub>/Fzg.

3 Europäische Union, Norwegen und Island.

4 Unter Berücksichtigung der im Mercedes-Benz CO<sub>2</sub>-Pool befindlichen Fahrzeuge des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd.

5 Interne Werte.

6 Wert inklusive Einberechnung von Off Cycle-Technologien.

7 Für den Bilanzierungsansatz »market-based« erhebt die Mercedes-Benz Group die CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren der lokalen Strom- und Fernwärmearate oder Strom- und Fernwärmeversorgungsunternehmen an ihren weltweiten Standorten.

8 Ermittelt gemäß der Mercedes-Benz Ermittlungsmethode.

9 Aktive Belegschaft inklusive Ferienbeschäftigte, ohne Abschlussarbeitsschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende zum Stichtag 31. Dezember 2025.

10 Die Mercedes-Benz Group hat 24 Hochrisikomaterialien priorisiert, die einer Rohstoffbewertung unterzogen werden. Die Kennzahl zeigt den Gesamtfortschritt des Bewertungsprozesses über alle 24 Rohstoffe hinweg.

Weitere Kennzahlen sind im Kapitel »Nachhaltigkeitsbericht« unter »Umweltinformationen«, »Soziale Informationen« sowie »Governance-Informationen« im Zusammengefassten Lagebericht enthalten.

# Zusätzliche Informationen

Weiterführende Informationen rund um die **Mercedes-Benz Group Aktie** sind zu finden unter:

[group.mercedes-benz.com/investoren](https://group.mercedes-benz.com/investoren)

Dort sind auch Geschäfts- und Zwischenberichte sowie Einzelabschlüsse der Mercedes-Benz Group AG abrufbar. Darüber hinaus sind dort aktuelle Meldungen, der Finanzkalender, Präsentationen, diverse Kennzahlenübersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote zu erhalten.

Die Berichte liegen in deutscher und englischer Sprache vor. Die deutsche Fassung ist verbindlich.

Aus Nachhaltigkeitsgründen erfolgt kein Druck von Geschäfts- und Zwischenberichten. Alle Geschäfts- und Zwischenberichte werden online im PDF-Format zum Download angeboten.

[group.mercedes-benz.com/investoren/berichte-news](https://group.mercedes-benz.com/investoren/berichte-news)

## **Mercedes-Benz Group AG**

70546 Stuttgart

Tel. +49 711 17 0

[group.mercedes-benz.com](https://group.mercedes-benz.com)

### **Vorausschauende Aussagen**

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zur aktuellen Einschätzung der Mercedes-Benz Group 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 wesentliche Beispiele hierfür sind (1) eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere eine negative Veränderung der Marktbedingungen in den wichtigsten Absatzmärkten, zum Beispiel eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge, eine eingeschränkte Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen oder ein möglicher Akzeptanzverlust der Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, (2) die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen die Mercedes-Benz Group bedeutende Beteiligungen hält, (3) die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, (4) eine Verschlechterung der Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, (5) die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen sowie (6) der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren sowie weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Weitere Beispiele für solche Risiken sind auch unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, Cyberangriffe, politische Unruhen, bewaffnete oder sonstige Konflikte, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien (oder Änderungen in deren Auslegung), insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit oder die Kommunikation zu nachhaltigkeitsbezogenen Themen (Umwelt-, Sozial- und Governance-Themen) betreffen, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen, Rohstoffen und Energie, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Material- oder Energieengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen. 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. Die Mercedes-Benz Group hat weder die Absicht noch übernimmt sie eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

### **Angaben zu Verbrauchswerten**

Angegebene Verbrauchswerte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure) ermittelt.

