

DAIMLER

# Zwischenbericht Q1 2020



# Inhalt

A   Wichtige Kennzahlen	4
B   Daimler am Kapitalmarkt	5
C   Konzernzwischenlagebericht	6 – 26
Geschäftsentwicklung	6
Ertragslage	8
Finanzlage	12
Vermögenslage	16
Mitarbeiter	19
Wichtige Ereignisse	19
Risiko- und Chancenbericht	21
Prognosebericht	24
D   Geschäftsfelder	27 – 31
Mercedes-Benz Cars & Vans	27
Daimler Trucks & Buses	29
Daimler Mobility	31
E   Konzernzwischenabschluss	32 – 54
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	32
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	33
Konzernbilanz	34
Konzern-Kapitalflussrechnung	35
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	36
Konzernanhang zum Zwischenabschluss	38
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	55
F   Adressen – Informationen – Finanzkalender	56

## Titelmotiv: Der neue GLA 250 e

Unter dem Label EQ Power erweitert Mercedes-Benz Cars kontinuierlich sein Angebot an Plug-in-Hybriden. Mit dem GLA 250 e (Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,8-1,6 l/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 42-38 g/km, Stromverbrauch kombiniert 16,1-15,5 kWh/100 km)<sup>1</sup> ergänzt Mercedes-Benz die EQ Power Modelle der Kompaktwagenfamilie mit dem Hybrid-Antrieb der dritten Generation. Zu deren Funktionen zählt die intelligente, streckenbasierte Betriebsstrategie, die unter anderem Navigationsdaten, Geschwindigkeitsvorschriften und Streckenverlauf berücksichtigt. Dadurch sieht die Betriebsstrategie den elektrischen Fahrmodus für die jeweils sinnvollsten Streckenabschnitte vor.

<sup>1</sup> Angaben zum Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst für das Zertifizierungsverfahren nach Maßgabe des WLTP-Prüfverfahrens ermittelt und in NEFZ-Werte korreliert. Eine EG-Typgenehmigung und Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

## Q1

## Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

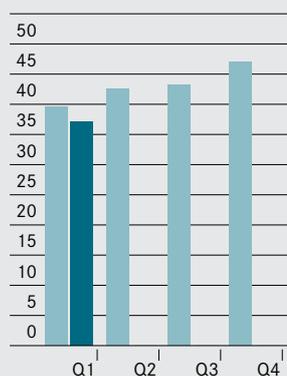
€-Werte in Millionen	Q1 2020	Q1 2019	Veränd. in %
Umsatz	<b>37.223</b>	39.698	-6 <sup>1</sup>
Europa	<b>15.344</b>	16.620	-8
davon Deutschland	<b>5.940</b>	6.380	-7
Nordamerika	<b>11.149</b>	11.605	-4
davon USA	<b>9.851</b>	10.138	-3
Asien	<b>8.604</b>	8.971	-4
davon China	<b>3.829</b>	4.390	-13
Übrige Märkte	<b>2.126</b>	2.502	-15
Sachinvestitionen	<b>1.612</b>	1.668	-3
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	<b>2.354</b>	2.378	-1
davon aktivierte Entwicklungskosten	<b>632</b>	674	-6
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	<b>-2.316</b>	-2.039	.
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	<b>-1.862</b>	-1.960	.
EBIT	<b>617</b>	2.798	-78
Bereinigtes EBIT	<b>719</b>	2.310	-69
Konzernergebnis	<b>168</b>	2.149	-92
Ergebnis je Aktie (in €)	<b>0,09</b>	1,96	-95
Beschäftigte	<b>298.611</b>	298.655 <sup>2</sup>	-0

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzrückgang um 7%.

2 Stand 31.12.2019.

## Umsatz

in Milliarden €



## EBIT

in Milliarden €



## Konzernergebnis

in Milliarden €



## Ergebnis je Aktie

in €



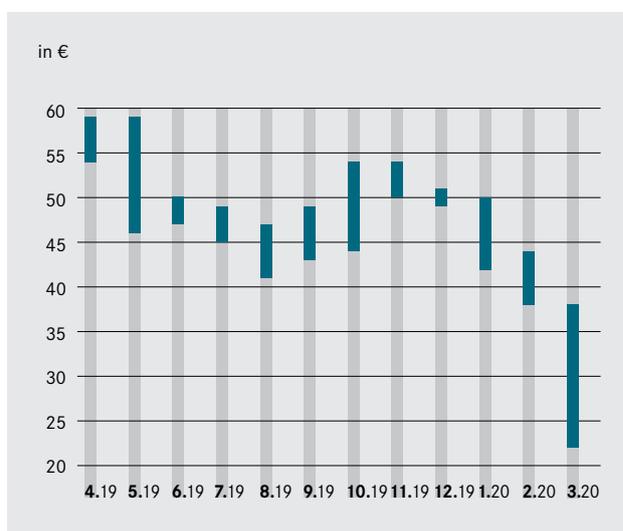
2019  
2020

# Daimler am Kapitalmarkt

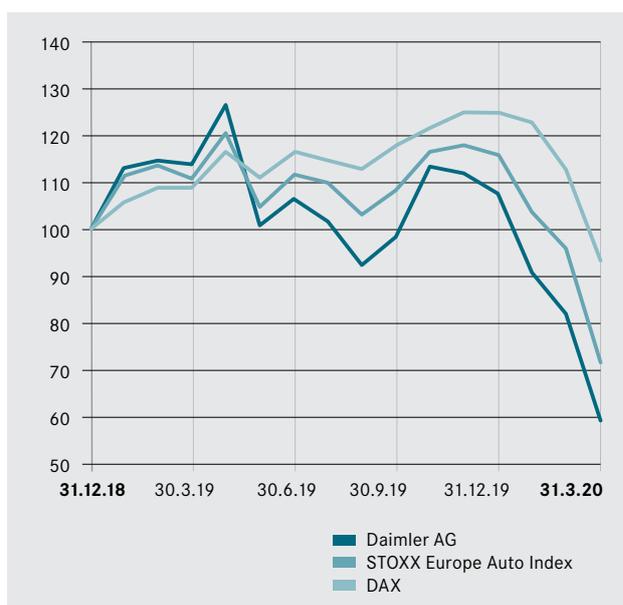
## Kennzahlen

	31. März 2020	31. März 2019	Veränd. in %
Ergebnis je Aktie im Q1 (in €)	0,09	1,96	-95
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,0	+0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	29,44	55,86	-47
Xetra-Schlusskurs (in €)	27,52	52,25	-47

## Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2019/2020



## Börsenkursentwicklung (indiziert)



## Börsen und Automobilaktien im ersten Quartal 2020 weltweit stark unter Druck

Die Anleger starteten mit positiven Erwartungen in das neue Börsenjahr. Insbesondere auch ausgelöst durch eine Entschärfung bei den Handelsspannungen erreichten der DAX und andere wichtige Aktienindizes im Januar und Mitte Februar neue Höchststände. Danach war die Entwicklung an den Finanzmärkten durch wachsende Sorgen rund um das Coronavirus geprägt, wodurch sich die Stimmung an den Märkten dramatisch verschlechterte und mit der zunehmenden Erwartung einer bevorstehenden globalen Rezession zu deutlich fallenden Aktienkursen führte. Auch die Ankündigungen von stützenden Maßnahmen der Notenbanken und Regierungen sowie niedrigere Leitzinsen stützten die Aktienmärkte nur kurzzeitig. Die Automobilwerte wurden in diesem Umfeld frühzeitig durch die einbrechenden Autoverkäufe in China, dem für viele Hersteller wichtigsten Einzelmarkt, belastet.

Die Daimler-Aktie schloss zum Quartalsende bei 27,52 € und lag damit um rund 44% unter dem Wert vom Jahresende 2019. Im gleichen Zeitraum ging der DAX um 25% zurück, und der STOXX Europe Auto Index sank um 37%.

## Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auch im Zinsumfeld spürbar

Der Daimler-Konzern hat sich im ersten Quartal des Jahres 2020 trotz eines sehr volatilen Marktumfelds erneut erfolgreich auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten refinanziert. Neben einigen lokalen Transaktionen wurde am US-Kapitalmarkt durch die Daimler Finance North America LLC eine dreitranchige Anleihe mit einem Volumen von 2,15 Mrd. US-\$ emittiert. Darüber hinaus haben wir Anfang April eine zusätzliche Kreditlinie in Höhe von 12 Mrd. € mit einem internationalen Bankenkonsortium vereinbart.

Weiterhin konnten im ersten Quartal 2020 mehrere Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen durchgeführt werden. In den USA wurde ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 2,2 Mrd. US-\$ generiert, in Kanada 1,0 Mrd. CAN-\$. In China konnte ein Volumen von 6,0 Mrd. CNY platziert werden. Schließlich haben wir in Australien ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 750 Mio. AUD generiert.

# Konzernzwischenlagebericht

**Konzernabsatz mit 644.300 (i. V. 773.800) Einheiten deutlich unter Vorjahresniveau**

**Umsatz bei 37,2 (i. V. 39,7) Mrd. €**

**Konzern-EBIT in Höhe von 0,6 (i. V. 2,8) Mrd. €; bereinigtes Konzern-EBIT von 0,7 (i. V. 2,3) Mrd. €**

**Konzernergebnis von 0,2 (i. V. 2,1) Mrd. €**

**Free Cash Flow im Industriegeschäft in den ersten drei Monaten bei -2,3 (i. V. -2,0) Mrd. €**

**Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts in den ersten drei Monaten bei -1,9 (i. V. -2,0) Mrd. €**

**Für Gesamtjahr 2020 Absatz, Umsatz, EBIT und Free Cash Flow des Industriegeschäfts unter Vorjahresniveau erwartet**

## Geschäftsentwicklung

### Weltwirtschaft rückläufig

Nachdem die Weltwirtschaft mit positiven Vorzeichen in das Jahr gestartet war, schränkten die globale Ausbreitung des Coronavirus und die ergriffenen Gegenmaßnahmen die wirtschaftlichen Aktivitäten zunächst in China und dann im weiteren Verlauf des ersten Quartals auch in Europa und den USA erheblich ein. Nicht nur der schwankungsanfällige Industriesektor, sondern vor allem auch der Dienstleistungsbereich wurden von der Krise massiv erfasst. Schocks auf der Angebots- und Nachfrageseite wirkten gleichzeitig und verstärkten sich gegenseitig. Die starken Rückgänge an den Aktienmärkten erhöhten die Unsicherheit zusätzlich. Infolgedessen ging die weltweite Wirtschaftsleistung im Vorjahresvergleich nach letzten Schätzungen erstmals seit der Finanzkrise merklich zurück. In China, das als erste große Volkswirtschaft von der COVID-19-Pandemie betroffen war, verzeichnete die Wirtschaft anstatt der erwarteten 5 bis 6 % Zuwachs einen historischen Rückgang von rund 7 %. Nachdem aber das Virus in China inzwischen unter Kontrolle scheint, deutete sich hier bereits eine wirtschaftliche Stabilisierung an. Die Wirtschaft in der Europäischen Währungsunion rutschte aufgrund der Pandemie beziehungsweise den eingeleiteten Maßnahmen in der zweiten Hälfte des Quartals in die Rezession. Aufgrund bislang kaum verfügbarer harter wirtschaftlicher Daten lässt sich jedoch das genaue Ausmaß der Rezession derzeit noch kaum beziffern. Nahezu zeitgleich mit Europa und ähnlich abrupt wurde auch die US-amerikanische Wirtschaftsaktivität abgebremst. Neben drastischen Rückgängen der Stimmungskennzahlen lassen vor allem die zuletzt historischen Anstiege der Anzahl der Arbeitslosen-Erstanträge auch für die USA eine rezessive Entwicklung bereits im ersten Quartal erwarten. Als Reaktion auf den wirtschaftlichen Einbruch haben Notenbanken und Regierungen in China, Europa, USA und anderen Regionen massive Stützungsmaßnahmen ergriffen. Aufgrund des besonderen Charakters dieser Krise können diese Programme im ersten Schritt allerdings nur deren unmittelbare Folgen etwas abfedern. Weitere große Volkswirtschaften wie Japan, Indien, Brasilien und Russland sind ebenfalls in erheblichem Ausmaß von der Corona-Krise betroffen. Für die rohstoffexportierenden Volkswirtschaften kam der drastische Ölpreisverfall auf deutlich unter 30 US-\$ je Barrel verschärfend hinzu.

Auch die Entwicklung des **weltweiten Pkw-Marktes** war im ersten Quartal stark durch die Corona-Krise geprägt. Die deutlich rückläufige Marktentwicklung, die schon seit Januar in China zu beobachten war, setzte sich im Quartalsverlauf in nahezu allen für Daimler wichtigen Absatzregionen fort. Weltweit lag die Pkw-Nachfrage im ersten Quartal mit mehr als 20 % entsprechend deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Mit einem Nachfrageeinbruch von etwa 80 % war der chinesische Markt bereits im Februar massiv von den Auswirkungen des Coronavirus betroffen. Auch wenn die Verluste im März nicht mehr ganz so drastisch ausfielen, stand für das Gesamtquartal dennoch ein starker Marktrückgang von etwa 45 % zu Buche.

Etwas zeitversetzt erfasste die Corona-Krise auch den europäischen Markt. Bereits im März verzeichneten wichtige europäische Absatzmärkte erhebliche zweistellige Marktrückgänge. Am stärksten betroffen war Italien mit einem Minus von rund 85 %. Das hatte zur Folge, dass der europäische Markt im Gesamtquartal einen starken Rückgang verzeichnete. Der westeuropäische Markt lag 27 % unter dem Vorjahresniveau. Die großen fünf Absatzmärkte Deutschland, Vereinigtes Königreich, Frankreich, Italien und Spanien gingen alle zwischen 20 % und 36 % zurück. Auch in Osteuropa sank die Nachfrage deutlich.

Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zeigte im März ebenfalls eine stark rückläufige Entwicklung. Für das Quartal resultierte dies in einem deutlichen Absatzzrückgang von rund 13 %.

Die **Transporternachfrage** in der Region EU30 war im ersten Quartal 2020 rückläufig. Dabei verringerte sich das Marktvolumen für mittelgroße und große Transporter um 18 % und für kleine Transporter um 23 %. Der US-Markt für große Transporter lag deutlich unter dem Vorjahresniveau. Der Markt für große Transporter in Lateinamerika verzeichnete einen leichten Marktrückgang, getrieben durch den Rückgang in Argentinien.

Wichtige **Lkw-Absatzmärkte** verzeichneten im ersten Quartal eine sehr schwache Entwicklung. Der nordamerikanische Markt für schwere Lkw (Klasse 8) befand sich schon vor Ausbruch der Corona-Krise in einer zyklischen Abschwungphase. Verstärkt durch die drastische Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Situation verlor der Markt im ersten Quartal gemessen am Vorjahresniveau rund ein Viertel seines Volumens.

Der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Schweiz) verzeichnete nach letzten Schätzungen einen starken Rückgang von rund 25%. In Brasilien zeigte die Nachfrage nach schweren Lkw Anzeichen der gesamtwirtschaftlichen Eintrübung und lag leicht unter dem Vorjahresniveau. In Japan waren die Verkäufe von schweren Lkw noch vergleichsweise stabil und lagen in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Auch die **Busmärkte** entwickelten sich angesichts der Krise schwach. In der Region EU30 ging die Nachfrage nach schweren Bussen nach letzten Schätzungen deutlich zurück, in Brasilien war der Markt im ersten Quartal ebenfalls deutlich rückläufig.

#### Konzernabsatz deutlich unter Vorjahresniveau

Im ersten Quartal 2020 hat Daimler weltweit 644.300 (i. V. 773.800) Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt. [↗ C.01](#)

**Mercedes-Benz Cars** hat nach einem guten Jahresauftakt das erste Quartal mit weltweit 470.600 (i. V. 555.300) abgesetzten Pkw abgeschlossen. Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und die Folgen der vorübergehenden Schließung von Handelsbetrieben haben sich dabei deutlich auf unsere Verkäufe ausgewirkt. Im ersten Quartal 2020 wurden in Europa 189.200 (i. V. 235.300) Pkw der Marken Mercedes-Benz und smart verkauft. Im Kernmarkt Deutschland konnte ein Absatz von 61.000 (i. V. 78.100) Fahrzeugen erreicht werden. Im größten Markt China lag der Absatz von Januar bis März bei 131.600 (i. V. 173.200) Pkw. In den USA lagen die Pkw-Auslieferungen von Mercedes-Benz und smart mit 68.500 Fahrzeugen 7% über dem Vorjahresniveau.

**Mercedes-Benz Vans** verzeichnete von Januar bis März 2020 einen Absatz von 76.200 (i. V. 97.000) Einheiten. Der deutliche Rückgang ist wesentlich von den Folgen des Coronavirus geprägt. In der Region EU30 setzte Mercedes-Benz Vans 53.100 (i. V. 66.600) Einheiten ab. Auch in Nordamerika lag der Absatz mit 7.300 (i. V. 11.700) Einheiten deutlich unter dem Vorjahr. In den USA haben wir im ersten Quartal 6.300 (i. V. 8.800) Einheiten verkauft; in Lateinamerika ging der Absatz auf 2.700 (i. V. 4.200) Einheiten zurück. In China setzten wir 4.200 (i. V. 6.100) Einheiten ab. In den übrigen Märkten konnten wir einen Absatzzuwachs erzielen; dazu haben insbesondere Russland und afrikanische Märkte beigetragen.

Der Absatz von **Daimler Trucks** lag im ersten Quartal 2020 mit 92.500 Einheiten um 20% unter dem Vorjahresniveau. Neben der ohnehin erwarteten Marktnormalisierung in unseren Kernmärkten wirkten sich im März zudem Kaufzurückhaltungen aufgrund der COVID-19-Pandemie auf unsere Absatzentwicklung aus. In Nordamerika gingen unsere Lkw-Verkäufe um 26% auf 35.600 Einheiten zurück. In Brasilien setzten wir 5.000 Einheiten ab; dies entspricht einem Absatzzrückgang von 18% gegenüber dem Vorjahresquartal. Noch stärker waren wir mit 13.200 (i. V. 19.000) Einheiten in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) vom weltweiten Markteinbruch betroffen. Der Absatz in Indien fiel mit 2.400 (i. V. 5.500) Lkw ebenfalls deutlich schwächer aus als im Vorjahr. In Japan konnten wir dagegen unseren Absatz im ersten Quartal noch leicht auf 11.700 (i. V. 11.000) Lkw steigern. In Indonesien verkauften wir mit 7.900 (i. V. 7.800) Einheiten ein Volumen in der Größenordnung des Vorjahres.

Der Absatz von **Daimler Buses** zeigte sich angesichts der Pandemie ebenfalls beeinträchtigt und sank im ersten Quartal 2020 um 8% auf 5.100 Einheiten. Der Absatzzrückgang war im Wesentlichen auf das schwächere Fahrgestellgeschäft in Lateinamerika und den Nachfragerückgang in Indien zurückzuführen. In der Region EU30 setzte Daimler Buses im ersten Quartal mit 1.300 Einheiten deutlich mehr Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra ab als im Vorjahresquartal (+37%), das allerdings durch Lieferverzögerungen aufgrund eines geänderten internen Zulassungsprozesses bei Reise- und Überlandbussen signifikant beeinflusst war. Auch in Mexiko erzielten wir mit 400 Einheiten ein deutlich zweistelliges Absatzplus (+17%). In Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, lag der Absatz in der Berichtsperiode mit 1.900 (i. V. 2.200) Fahrgestellen deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (-14%). Ebenfalls rückläufig war mit 200 (i. V. 500) Einheiten unser Absatz in Indien.

Bei **Daimler Mobility** ging das Neugeschäft aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie im Vergleich zum Vorjahresquartal um 7% auf 16,2 Mrd. € zurück. Das Vertragsvolumen lag Ende März bei 159,6 Mrd. € und damit um 2% unter dem Niveau vom Jahresende 2019. Auch das Versicherungsgeschäft verzeichnete einen Rückgang. Weltweit wurden im ersten Quartal 520.000 (i. V. 539.000) Versicherungspolice über Daimler Mobility abgeschlossen.

#### C.01

##### Konzernabsatz

	Q1 2020	Q1 2019	Veränd. in %
Daimler-Konzern	644.316	773.796	-17
Mercedes-Benz Cars	470.581	555.312	-15
Mercedes-Benz Vans	76.161	97.038	-22
Daimler Trucks	92.468	115.920	-20
Daimler Buses	5.106	5.526	-8

## Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

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

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

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

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

### Anpassung der Vorjahreswerte

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

## Ertragslage

### Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler-Konzerns

Der **Umsatz** des Daimler-Konzerns lag im ersten Quartal 2020 mit 37.223 (i. V. 39.698) Mio. € leicht unter dem Vorjahreswert. Bereinigt um positive Wechselkursveränderungen lag der Umsatz ebenfalls leicht unter dem Vorjahresniveau. [↗ C.02](#)

Das **EBIT** belief sich im ersten Quartal 2020 auf 617 (i. V. 2.798) Mio. € und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert. Das bereinigte EBIT des Daimler-Konzerns betrug 719 (i. V. 2.310) Mio. €. [↗ C.02](#) [↗ C.04](#)

Infolge der weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und der daraus resultierenden Absatzrückgänge hatte vor allem Mercedes-Benz Cars & Vans deutliche Ergebnisverschlechterungen zu verzeichnen. Im Segment Daimler Trucks & Buses wirkte sich insbesondere der Absatzrückgang negativ auf das EBIT aus, der auf erwartete Marktkorrekturen und erste Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückzuführen war. Im Segment Daimler Mobility ist der Vergleich der Quartalsergebnisse neben den höheren Kreditrisikokosten infolge der COVID-19-Pandemie durch den positiven Effekt aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group im ersten Quartal 2019 geprägt. Steigende Abzinsungsfaktoren wirkten sich dagegen positiv auf das Ergebnis des Daimler-Konzerns aus. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ C.04](#) enthalten.

Die Überleitung der Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT zeigt im ersten Quartal 2020 ein Ergebnis unter dem des Vorjahresquartals. [↗ C.03](#)

Das **Zinsergebnis** belief sich im ersten Quartal 2020 auf -77 (i. V. -175) Mio. €.

Im ersten Quartal 2020 wird unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 372 (i. V. 474) Mio. € ausgewiesen. Die Steuerquote betrug 68,9 (i. V. 18,1)%. Im Jahr 2020 führten Steueraufwendungen für Vorjahre sowie steuerlich nicht abziehbare Aufwendungen, welche im Wesentlichen im Zusammenhang mit Beteiligungen standen, zu einer Erhöhung der Steuerquote. Aufgrund des geringen Vorsteuerergebnisses im Jahr 2020 hatten diese eine überproportionale Auswirkung auf die Steuerquote. Im Jahr 2019 hatte sich der im Wesentlichen steuerfreie Ertrag aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group mindernd auf die Steuerquote ausgewirkt.

Das **Konzernergebnis** lag mit 168 Mio. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahresquartals von 2.149 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 74 (i. V. 54) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 94 (i. V. 2.095) Mio. €; dies führte zu einem starken Rückgang des **Ergebnisses je Aktie** auf 0,09 (i. V. 1,96) €.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 1.069,8 (i. V. 1.069,7) Mio. Stück zugrunde gelegt.

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

<b>C.02</b>							
<b>Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung</b>							
	<b>Daimler-Konzern</b>		<b>Industriegeschäft</b>		<b>Daimler Mobility</b>		
	<b>Q1 2020</b>	<b>Q1 2019</b>	<b>Q1 2020</b>	<b>Q1 2019</b>	<b>Q1 2020</b>	<b>Q1 2019</b>	
in Millionen €							
Umsatzerlöse	37.223	39.698	30.122	32.817	7.101	6.881	
Umsatzkosten	-31.512	-32.127	-24.869	-26.150	-6.643	-5.977	
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>5.711</b>	<b>7.571</b>	<b>5.253</b>	<b>6.667</b>	<b>458</b>	<b>904</b>	
Vertriebskosten	-2.889	-3.151	-2.711	-2.961	-178	-190	
Allgemeine Verwaltungskosten	-920	-1.019	-733	-792	-187	-227	
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.722	-1.704	-1.722	-1.704	-	-	
Sonstiges betriebliches Ergebnis	415	992	376	243	39	749	
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-50	262	23	289	-73	-27	
Übriges Finanzergebnis	72	-153	73	-153	-1	-	
<b>EBIT</b>	<b>617</b>	<b>2.798</b>	<b>559</b>	<b>1.589</b>	<b>58</b>	<b>1.209</b>	
Zinsergebnis	-77	-175	-74	-173	-3	-2	
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>540</b>	<b>2.623</b>	<b>485</b>	<b>1.416</b>	<b>55</b>	<b>1.207</b>	
Ertragsteuern	-372	-474	-368	-344	-4	-130	
<b>Konzernergebnis</b>	<b>168</b>	<b>2.149</b>	<b>117</b>	<b>1.072</b>	<b>51</b>	<b>1.077</b>	
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	74	54					
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	94	2.095					
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>							
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG							
<b>Unverwässert</b>	<b>0,09</b>	<b>1,96</b>					
<b>Verwässert</b>	<b>0,09</b>	<b>1,96</b>					

<b>C.03</b>								
<b>EBIT des Industriegeschäfts</b>								
	<b>Industriegeschäft</b>		<b>Mercedes-Benz Cars &amp; Vans</b>		<b>Daimler Trucks &amp; Buses</b>		<b>Überleitung</b>	
	<b>Q1 2020</b>	<b>Q1 2019</b>	<b>Q1 2020</b>	<b>Q1 2019</b>	<b>Q1 2020</b>	<b>Q1 2019</b>	<b>Q1 2020</b>	<b>Q1 2019</b>
in Millionen €								
Umsatzerlöse	30.122	32.817	23.196	24.063	8.744	10.174	-1.818	-1.420
Umsatzkosten	-24.869	-26.150	-19.276	-19.214	-7.325	-8.268	1.732	1.332
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>5.253</b>	<b>6.667</b>	<b>3.920</b>	<b>4.849</b>	<b>1.419</b>	<b>1.906</b>	<b>-86</b>	<b>-88</b>
Vertriebskosten	-2.711	-2.961	-2.269	-2.398	-628	-673	186	110
Allgemeine Verwaltungskosten	-733	-792	-419	-447	-325	-363	11	18
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.722	-1.704	-1.368	-1.350	-360	-370	6	16
Übrige Erträge/Aufwendungen	472	379	646	489	141	53	-315	-163
<b>EBIT</b>	<b>559</b>	<b>1.589</b>	<b>510</b>	<b>1.143</b>	<b>247</b>	<b>553</b>	<b>-198</b>	<b>-107</b>

## Umsatz und EBIT der Segmente

Der Umsatz von **Mercedes-Benz Cars & Vans** sank im ersten Quartal 2020 um 4% auf 23.196 (i. V. 24.063) Mio. €. Das EBIT des Segments belief sich auf 510 (i. V. 1.143) Mio. €; das bereinigte EBIT belief sich auf 603 (i. V. 1.372) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 2,6% unter dem bereinigten Vorjahreswert von 5,7%. [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Im ersten Quartal 2020 hatte ein deutlicher Absatzrückgang aufgrund der weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie einen rückläufigen Umsatz zur Folge. Darüber hinaus belasteten höhere Abschreibungen, negative Wechselkurseffekte sowie Aufwendungen für Produktmehrinhalte, teilweise bedingt durch CO<sub>2</sub>-Maßnahmen, das Ergebnis. Ein vorteilhafter Modell-Mix trug dagegen positiv zum Ergebnis bei. Das Bruttoergebnis in Relation zum Umsatz ging von 20,2% auf 16,9% zurück. In den übrigen Erträgen und Aufwendungen ergaben sich positive Ergebniseffekte aus der Einbringung der Marke smart in die smart Automobile Co., Ltd. sowie durch steigende Abzinsungsfaktoren. Gegenläufig wirkte sich die rückläufige At-equity-Entwickelung aus der Beteiligung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) aus.

In beiden Quartalen waren Aufwendungen aus der Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Märkten (93 Mio. €; i. V. 122 Mio. €) enthalten. Des Weiteren belasteten im Vorjahresquartal Restrukturierungsaufwendungen im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios (107 Mio. €), die im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion der X-Klasse Ende Mai 2020 stehen, das Ergebnis. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ C.04](#) enthalten.

Infolge des deutlichen Absatzrückgangs verzeichnete **Daimler Trucks & Buses** im ersten Quartal 2020 einen Umsatzrückgang um 14% auf 8.744 (i. V. 10.174) Mio. €. Das EBIT betrug 247 (i. V. 553) Mio. €. Die Umsatzrendite des Segments lag mit 2,8% unter dem Vorjahreswert von 5,4%. [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

### C.04

#### Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT

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

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €					
<b>Q1 2019</b>					
<b>EBIT</b>	1.143	553	1.209	-107	2.798
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	122	-	-	1	123
Restrukturierungsmaßnahmen	107	-	-	-	107
M&A-Transaktionen	-	-	-718	-	-718
<b>Bereinigtes EBIT</b>	<b>1.372</b>	<b>553</b>	<b>491</b>	<b>-106</b>	<b>2.310</b>
<b>Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)</b>	<b>4,8</b>	<b>5,4</b>	<b>35,7</b>		
<b>Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)<sup>1</sup></b>	<b>5,7</b>	<b>5,4</b>	<b>14,5</b>		

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

Die Ergebnisentwicklung im ersten Quartal 2020 war stark von Volumenrückgängen geprägt. Der Absatzrückgang insbesondere in Nordamerika und in der Region EU30, der auf erwartete Marktkorrekturen und erste Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückzuführen war, wirkte sich negativ auf das EBIT aus. Belastungen resultierten auch aus der Bewertung von Gebrauchtfahrzeugbeständen. Gegenläufig wirkten niedrigere Materialkosten, die zum Teil auf gesunkene Rohstoffpreise zurückzuführen sind. Das Bruttoergebnis in Relation zum Umsatz ging deshalb von 18,7% auf 16,2% zurück. Kostenreduzierungen in allen Funktionskosten im Zusammenhang mit der Corona-Krise trugen positiv zur Ergebnisentwicklung bei. In den übrigen Erträgen und Aufwendungen führten Bewertungseffekte, unter anderem steigende Abzinsungsfaktoren, zu einem positiven Ergebniseffekt.

Das EBIT des Segments **Daimler Mobility** belief sich im ersten Quartal 2020 auf 58 (i. V. 1.209; bereinigt 491) Mio. €. Die Eigenkapitalrendite lag mit 1,6% unter dem bereinigten Vorjahreswert von 14,5%. [↗ C.02](#) [↗ C.04](#)

Um den verschlechterten volkswirtschaftlichen Prognosen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie Rechnung zu tragen, wirkte sich die Erhöhung der Kreditrisikovorsorge im ersten Quartal 2020 negativ auf die Umsatzkosten aus. Weiter ist die Ergebnisverschlechterung auf den positiven Effekt von 718 Mio. € im sonstigen betrieblichen Ergebnis aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group im ersten Quartal 2019 zurückzuführen. Positive Effekte waren aufgrund der eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Kostenposition zu verzeichnen. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ C.04](#) enthalten.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im ersten Quartal 2020 Aufwendungen von 218 (i. V. 145) Mio. €. Darin enthalten ist im ersten Quartal 2020 eine Wertminderung auf den Beteiligungsbuchwert an der BAIC Motor Corporation Ltd.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im ersten Quartal 2020 Erträge von 20 (i. V. 38) Mio. €.

## Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** **↗ C.05** belief sich im ersten Quartal 2020 auf 1,5 (i. V. 0,6) Mrd. € und war insbesondere geprägt durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Der Anstieg war unter anderem auf die Entwicklung des Leasings- und Absatzfinanzierungsportfolios bei Daimler Mobility zurückzuführen. Während in der Vorjahresperiode der Cash Flow der Geschäftstätigkeit noch durch einen Anstieg des Portfolios belastet wurde, war im ersten Quartal 2020 unter anderem infolge der Corona-Krise ein Cash Flow entlastender Rückgang des Portfolios zu verzeichnen. Die Folgen der COVID-19-Pandemie beeinflussten auch die Ent-

wicklung des Working Capital. Hier war insbesondere bei Mercedes-Benz Cars & Vans im ersten Quartal 2020 ein starker Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu verzeichnen. Zudem führte die Unterbrechung der Produktion bei den automobilen Segmenten im Vergleich zur Vorjahresperiode zu einem geringeren saisonalen Aufbau der Vorräte. Demgegenüber war der Cash Flow der Geschäftstätigkeit im Vergleich zur Vorjahresperiode durch die deutliche Verschlechterung des operativen Geschäftsverlaufs belastet. Zudem wirkten insbesondere auch Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios für die anstehende Beendigung der Produktion der X-Klasse im ersten Quartal 2020 geleistet wurden.

### C.05

#### Verkürzte Kapitalflussrechnung

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q1 2020	Q1 2019	Q1 2020	Q1 2019	Q1 2020	Q1 2019
in Millionen €						
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn</b>	<b>18.883</b>	15.853	<b>16.152</b>	12.799	<b>2.731</b>	3.054
Ergebnis vor Ertragsteuern	540	2.623	485	1.416	55	1.207
Abschreibungen/Wertminderungen	1.981	1.801	1.947	1.765	34	36
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-29	-962	-119	-280	90	-682
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-2.930	-3.671	-3.049	-3.673	119	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.144	-172	1.722	-27	422	-145
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.225	1.472	1.235	1.309	-10	163
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	716	-758	5	25	711	-783
Vermietete Fahrzeuge	629	56	48	52	581	4
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-2.167	820	-1.622	709	-545	111
Gezahlte Ertragsteuern	-599	-589	-431	-436	-168	-153
<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>1.510</b>	620	<b>221</b>	860	<b>1.289</b>	-240
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-2.313	-2.421	-2.293	-2.392	-20	-29
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	-125	-944	-136	-220	11	-724
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	659	-408	574	-617	85	209
Sonstige Ein- und Auszahlungen	86	10	116	-20	-30	30
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-1.693</b>	-3.763	<b>-1.739</b>	-3.249	<b>46</b>	-514
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-2.527	3.734	-3.012	3.753	485	-19
Dividendenzahlungen	-39	-9	-30	-	-9	-9
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	-30	-74	-30	-42	-	-32
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	2.335	-15	-2.335	15
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-2.596</b>	3.651	<b>-737</b>	3.696	<b>-1.859</b>	-45
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	36	237	69	195	-33	42
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende</b>	<b>16.140</b>	16.598	<b>13.966</b>	14.301	<b>2.174</b>	2.297

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [↗ C.05](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 1,7 (i. V. 3,8) Mrd. €. Der Rückgang resultierte insbesondere aus der im ersten Quartal 2019 durchgeführten Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group, die im Saldo zu Zahlungsmittelabflüssen (netto) von 0,7 Mrd. € führte. Hier wirkten insbesondere Kapitalerhöhungen in die Gemeinschaftsunternehmen. Positive Effekte resultierten zudem aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen. Im ersten Quartal 2020 ergaben sich insgesamt Mittelzuflüsse (netto), während im Vorjahreszeitraum die Käufe von Wertpapieren die Verkäufe deutlich überstiegen.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** [↗ C.05](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 2,6 (i. V. Mittelzufluss 3,7) Mrd. €. Die Veränderung im Vergleich zur Vorjahresperiode ist im Wesentlichen auf die Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten zurückzuführen, die insbesondere im Zusammenhang mit der Refinanzierung der Leasing- und Absatzfinanzierung stehen.

Seit dem 31. Dezember 2019 reduzierten sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 2,7 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, hat sich um 3,5 Mrd. € auf 24,1 Mrd. € verringert.

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

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

## C.06

### Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1 2020	Q1 2019	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	221	860	-639
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-1.739	-3.249	+1.510
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	-574	617	-1.191
Nutzungsrechte	-121	-233	+112
Übrige Anpassungen	-103	-34	-69
<b>Free Cash Flow des Industriegeschäfts</b>	<b>-2.316</b>	<b>-2.039</b>	<b>-277</b>
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	153	79	+74
Restrukturierungsmaßnahmen	301	-	+301
M&A Transaktionen	-	-	-
<b>Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts</b>	<b>-1.862</b>	<b>-1.960</b>	<b>+98</b>

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** führte im ersten Quartal 2020 zu einem Zahlungsmittelabfluss von 2,3 (i. V. 2,0) Mrd. € und war insbesondere geprägt durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Die damit einhergehende deutliche Verschlechterung des operativen Geschäftsverlaufs zeigte sich vor allem im Rückgang des operativen zahlungswirksamen Ergebnisses. Hier wirkte unter anderem die Veränderung von absatzabhängigen Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Umsatzsteuer- und Zollzahlungen. Darüber hinaus führten die Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im ersten Quartal 2020 geleistet wurden, zu einer Belastung im Free Cash Flow des Industriegeschäfts. Positive Effekte resultierten dagegen aus der Entwicklung des Working Capital. Hier war insbesondere bei Mercedes-Benz Cars & Vans im ersten Quartal 2020 ein starker Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu verzeichnen. Zudem führte die Unterbrechung der Produktion bei den automobilen Segmenten im Vergleich zur Vorjahresperiode zu einem geringeren saisonalen Aufbau der Vorräte.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir zudem ab dem ersten Quartal 2020 einen bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts [↗ C.06](#). In den Bereinigungen aus rechtlichen Verfahren sind Zahlungen des Industriegeschäfts enthalten, die im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und den damit zusammenhängenden Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge stehen. Die Bereinigungen aus Restrukturierungsmaßnahmen beinhalten die Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios geleistet wurden. Der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts führte zu einem Zahlungsmittelabfluss von 1,9 (i. V. 2,0) Mrd. €.

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) von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses abgeleitet werden [↗ C.07](#).

Der **CFBIT** von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses [↗ C.08](#) leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte.

Die Überleitung vom CFBIT von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst darüber hinaus die gezahlten Steuern und Zinsen. Die übrigen Überleitungsposten beinhalten insbesondere Eliminierungen zwischen den Segmenten sowie Sachverhalte, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von den automobilen Segmenten verantwortet werden.

In der Tabelle [↗ C.09](#) wird für Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt.

### C.07

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

	Q1 2020	Q1 2019
in Millionen €		
<b>CFBIT Mercedes-Benz Cars &amp; Vans</b>	<b>-1.729</b>	-835
<b>CFBIT Daimler Trucks &amp; Buses</b>	<b>-85</b>	-232
Gezahlte Ertragsteuern	<b>-431</b>	-436
Gezahlte Zinsen	<b>16</b>	-194
Übrige Überleitungsposten	<b>-87</b>	-342
<b>Free Cash Flow des Industriegeschäfts</b>	<b>-2.316</b>	-2.039

### C.08

#### CFBIT

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	Q1 2020	Q1 2019	Q1 2020	Q1 2019
in Millionen €				
<b>EBIT</b>	<b>510</b>	1.143	<b>247</b>	553
Veränderung im Working Capital	<b>128</b>	-1.537	<b>-129</b>	-861
Nettofinanzinvestitionen	<b>-118</b>	-138	<b>-9</b>	-16
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	<b>-2.113</b>	-2.315	<b>-186</b>	-238
Abschreibungen/Wertminderungen	<b>1.614</b>	1.449	<b>333</b>	320
Übrige	<b>-1.750</b>	563	<b>-341</b>	10
<b>CFBIT</b>	<b>-1.729</b>	-835	<b>-85</b>	-232

### C.09

#### Überleitung zum bereinigten CFBIT

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	Q1 2020	Q1 2019	Q1 2020	Q1 2019
in Millionen €				
<b>CFBIT</b>	<b>-1.729</b>	-835	<b>-85</b>	-232
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	<b>147</b>	79	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	<b>301</b>	-	-	-
M&A Transaktionen	-	-	-	-
<b>Bereinigter CFBIT</b>	<b>-1.281</b>	-756	<b>-85</b>	-232
<b>Bereinigtes EBIT</b>	<b>603</b>	1.372	<b>247</b>	553
<b>Bereinigte Cash Conversion Rate<sup>1</sup></b>	<b>-2,1</b>	-0,6	<b>-0,3</b>	-0,4

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

Im ersten Quartal 2020 führte der **Free Cash Flow des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelabfluss von 1,0 (i. V. 3,1) Mrd. €. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow des Daimler-Konzerns insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Daimler Mobility beeinflusst. Zudem wirkten im ersten Quartal 2019 die Zahlungsmittelabflüsse (netto) infolge der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group.

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

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

Seit dem 31. Dezember 2019 reduzierte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 1,7 Mrd. € auf 9,3 Mrd. €. Der Rückgang ist insbesondere auf den negativen Free Cash Flow des Industriegeschäfts zurückzuführen und konnte nur teilweise durch positive Wechselkurseffekte kompensiert werden.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 um 1,1 Mrd. € auf 132,6 Mrd. € verringert. [↗ C.11](#)

Der Daimler-Konzern hat sich im ersten Quartal des Jahres 2020 trotz eines sehr volatilen Marktumfeldes erneut erfolgreich auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **refinanziert**.

Im ersten Quartal 2020 sind Daimler aus der **Emission** von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 3,2 (i. V. 7,4) Mrd. € zugeflossen. Aufgrund der Tilgung von Anleihen flossen 5,7 (i. V. 2,6) Mrd. € ab. Ein wesentlicher Teil des Emissionsvolumens wurde in Form sogenannter Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) durchgeführt. [↗ C.12](#)

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

Weiterhin konnten im ersten Quartal 2020 mehrere **Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen** durchgeführt werden. In den USA wurde ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 2,2 Mrd. US-\$ generiert, in Kanada 1,0 Mrd. CAN-\$. In China konnte ein Volumen von 6,0 Mrd. CNY platziert werden. Schließlich wurde in Australien ein Refinanzierungsvolumen über insgesamt 750 Mio. AUD generiert.

Zusätzlich zu der bestehenden, bisher nicht in Anspruch genommenen, **Kreditlinie** in Höhe von 11 Mrd. € hat der Daimler-Konzern im April 2020 eine syndizierte Kreditlinie in Höhe von 12 Mrd. € abgeschlossen. Die Kreditlinie hat eine Laufzeit von zwölf Monaten. Daimler hat zwei Verlängerungsoptionen von jeweils sechs Monaten. Damit hat sich die finanzielle Flexibilität weiter erhöht.

## C.10

### Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	31. März 2020	31. Dez. 2019	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	13.966	16.152	-2.186
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.875	7.522	-647
<b>Liquidität</b>	<b>20.841</b>	23.674	-2.833
Finanzierungsverbindlichkeiten	-13.194	-13.289	+95
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	1.615	612	+1.003
<b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>	<b>-11.579</b>	-12.677	+1.098
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>9.262</b>	10.997	-1.735

## C.11

### Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	31. März 2020	31. Dez. 2019	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.140	18.883	-2.743
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.910	8.655	-745
<b>Liquidität</b>	<b>24.050</b>	27.538	-3.488
Finanzierungsverbindlichkeiten	-158.319	-161.780	+3.461
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	1.670	579	+1.091
<b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>	<b>-156.649</b>	-161.201	+4.552
<b>Netto-Verschuldung</b>	<b>-132.599</b>	-133.663	+1.064

## C.12

### Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Finance North America LLC	1.250 Mio. US-\$	03/2020	03/2023
Daimler Finance North America LLC	450 Mio. US-\$	03/2020	03/2025
Daimler Finance North America LLC	450 Mio. US-\$	03/2020	03/2030

## Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** ging im Vergleich zum 31. Dezember 2019 von 302,4 Mrd. € auf 297,7 Mrd. € zurück; währungsbereinigt war ein Rückgang von 1,8 Mrd. € zu verzeichnen. Die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie haben die Bilanzpositionen zum 31. März 2020 in unterschiedlichem Umfang beeinflusst. Von der Bilanzsumme entfallen 170,5 (i. V. 174,8) Mrd. € auf Daimler Mobility; dies entsprach 57 % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern (i. V. 58 %).

Der Rückgang der Bilanzsumme ist unter anderem auf ein geringeres Volumen im Finanzdienstleistungsgeschäft, geringere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf geringere Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zurückzuführen, gegenläufig wirkten insbesondere die gestiegenen Vorräte. Auf der Passivseite sind niedrigere Finanzierungsverbindlichkeiten und geringere Rückstellungen zu verzeichnen. Tabelle **7 C.13** zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Daimler Mobility.

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 41 % unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 42 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme liegt mit 35 % auf dem Vorjahresniveau.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 16,3 (i. V. 16,0) Mrd. € beinhalten 12,7 (i. V. 12,5) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 1,9 (i. V. 1,7) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,2 (i. V. 1,2) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen Anteile von 94 (i. V. 93) % auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans sowie 6 (i. V. 7) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Sachanlagen** reduzierten sich auf 36,9 (i. V. 37,1) Mrd. €. Im ersten Quartal 2020 wurden weltweit 1,6 (i. V. 1,7) Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten für innovative Produkte und neue Technologien sowie die Modernisierung und Erweiterung des weltweiten Produktionsnetzwerks investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen wie im Vorjahreszeitraum Sachinvestitionen von 1,2 Mrd. €.

### C.13

#### Verkürzte Bilanz

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	31. März 2020	31. Dez. 2019	31. März 2020	31. Dez. 2019	31. März 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €						
<b>Aktiva</b>						
Immaterielle Vermögenswerte	16.306	15.978	15.409	15.077	897	901
Sachanlagen	36.905	37.143	36.563	36.782	342	361
Vermietete Gegenstände	50.920	51.482	18.319	18.799	32.601	32.683
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	101.269	103.661	-86	-88	101.355	103.749
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	6.188	5.949	5.151	4.842	1.037	1.107
Vorräte	32.193	29.757	30.963	28.420	1.230	1.337
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.065	12.332	9.282	11.045	783	1.287
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.140	18.883	13.966	16.152	2.174	2.731
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.910	8.655	6.875	7.522	1.035	1.133
davon kurzfristig	7.027	7.885	6.629	7.420	398	465
davon langfristig	883	770	246	102	637	668
Übrige finanzielle Vermögenswerte	7.618	6.083	-11.293	-13.283	18.911	19.366
Sonstige Vermögenswerte	12.149	12.515	1.969	2.349	10.180	10.166
<b>Summe Aktiva</b>	<b>297.663</b>	<b>302.438</b>	<b>127.118</b>	<b>127.617</b>	<b>170.545</b>	<b>174.821</b>
<b>Passiva</b>						
Eigenkapital	63.163	62.841	48.531	47.858	14.632	14.983
Rückstellungen	28.594	30.652	27.449	29.473	1.145	1.179
Finanzierungsverbindlichkeiten	158.319	161.780	13.194	13.289	145.125	148.491
davon kurzfristig	61.622	62.601	-22.673	-21.218	84.295	83.819
davon langfristig	96.697	99.179	35.867	34.507	60.830	64.672
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.177	12.707	13.383	11.896	794	811
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	9.110	9.864	5.984	6.224	3.126	3.640
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	13.266	13.631	12.875	13.239	391	392
Sonstige Schulden	11.034	10.963	5.702	5.638	5.332	5.325
<b>Summe Passiva</b>	<b>297.663</b>	<b>302.438</b>	<b>127.118</b>	<b>127.617</b>	<b>170.545</b>	<b>174.821</b>

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** reduzierten sich auf 152,2 (i. V. 155,1) Mrd. €. Der währungsbereinigte Rückgang von 1,4 Mrd. € war insbesondere durch Auswirkungen in den europäischen und asiatischen Märkten infolge der Corona-Pandemie geprägt, während in den USA das Neugeschäft nochmals gesteigert werden konnte. Zudem wirkte die Erhöhung der Kreditrisikovorsorge, um den verschlechterten volkswirtschaftlichen Prognosen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie Rechnung zu tragen. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 51 % auf dem Vorjahresniveau.

Die **at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** erhöhten sich auf 6,2 (i. V. 5,9) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd., BAIC Motor Corporation Ltd., There Holding B.V. sowie der YOUR NOW Holding GmbH.

Die **Vorräte** stiegen von 29,8 Mrd. € auf 32,2 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 11 % über dem Vorjahreswert (i. V. 10 %). Der Anstieg ist in allen automobilen Segmenten sowohl saisonal als auch durch Absatzrückgänge in den von der COVID-19-Pandemie betroffenen Märkten beeinflusst. Einem weiteren Anstieg wurde durch die Unterbrechung unserer Produktion entgegengewirkt.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 10,1 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahresniveau (i. V. 12,3 Mrd. €). Der Rückgang spiegelt die weltweiten Auswirkungen der Corona-Krise und der daraus resultierenden Absatzrückgänge vor allem bei Mercedes-Benz Cars & Vans wider. Auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfielen 61 (i. V. 61) % der Forderungen sowie 31 (i. V. 28) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** reduzierten sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 um 2,7 Mrd. € auf 16,1 Mrd. €.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2019 von 8,7 Mrd. € auf 7,9 Mrd. € reduziert. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen in der Regel ein externes Rating von A oder besser aus.

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

Die **Sonstigen Vermögenswerte** von 12,1 (i. V. 12,5) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die aktiven latenten Steuern zurückzuführen und betrifft unter anderem die ergebnisneutralen Effekte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 von 62,8 Mrd. € auf 63,2 Mrd. €. Der währungsbereinigte Anstieg von 0,9 Mrd. € resultierte aus den in den Gewinnrücklagen erfassten Gewinnen im Zusammenhang mit Pensionen von 0,6 Mrd. €, dem positiven Konzernergebnis von 0,2 Mrd. € sowie den ergebnisneutralen Gewinnen aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,2 Mrd. €. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 61,6 (i. V. 61,3) Mrd. €.

Während bei der Bilanzsumme ein Rückgang zu verzeichnen war, stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr. Dementsprechend lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 20,9 % über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 20,5 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 37,4 (i. V. 36,7) %. Die Eigenkapitalquoten sind um die vorgeschlagene Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2019 bereinigt.

Die **Rückstellungen** liegen mit 28,6 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau (i. V. 30,7 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 10 % auf dem Niveau des Vorjahres. Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 8,9 (i. V. 9,7) Mrd. €, die im Wesentlichen die Differenz aus dem Barwert der Pensionsverpflichtungen von 32,6 (i. V. 36,2) Mrd. € und dem Marktwert der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 25,1 (i. V. 27,8) Mrd. € enthalten. Der Anstieg der Abzinsungsfaktoren führte zu einem Rückgang des Barwerts der Pensionsverpflichtungen. Dieser Effekt wurde durch eine negative Renditeentwicklung der Planvermögen teilweise kompensiert. Darüber hinaus beinhalten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Produktgarantien von 8,4 (i. V. 8,7) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 3,9 (i. V. 4,2) Mrd. €, für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren von 4,8 (i. V. 4,9) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 2,6 (i. V. 3,1) Mrd. €.

## C.14

## Net Assets der automobilen Segmente

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	31. März 2020	31. Dez. 2019	31. März 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €				
Immaterielle Vermögenswerte	13.607	13.234	1.788	1.828
Sachanlagen	27.837	27.933	8.433	8.569
Vorräte	22.958	20.959	8.136	7.615
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.165	7.556	3.117	3.469
Übrige Segmentvermögenswerte	24.930	24.808	6.180	6.497
<b>Segmentvermögenswerte</b>	<b>95.497</b>	<b>94.490</b>	<b>27.654</b>	<b>27.978</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.140	9.042	3.319	2.847
Übrige Segmentschulden	50.442	52.150	13.915	14.706
<b>Segmentschulden</b>	<b>60.582</b>	<b>61.192</b>	<b>17.234</b>	<b>17.553</b>
<b>Net Assets</b>	<b>34.915</b>	<b>33.298</b>	<b>10.420</b>	<b>10.425</b>

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 158,3 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 161,8 Mrd. €). Der währungsbereinigte Rückgang von 1,5 Mrd. € ist insbesondere auf die Entwicklung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 53 % auf Anleihen, 24 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 10 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen sowie 8 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert auf 14,2 (i. V. 12,7) Mrd. € erhöht. Auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfallen 72 (i. V. 71) % der Verbindlichkeiten und 23 (i. V. 22) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 9,1 (i. V. 9,9) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, aus der Personalabrechnung, aus derivativen Finanzinstrumenten, erhaltene Kauttionen sowie Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten** lagen mit 13,3 Mrd. € leicht unter dem Vorjahresniveau (i. V. 13,6 Mrd. €). Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien sowie Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

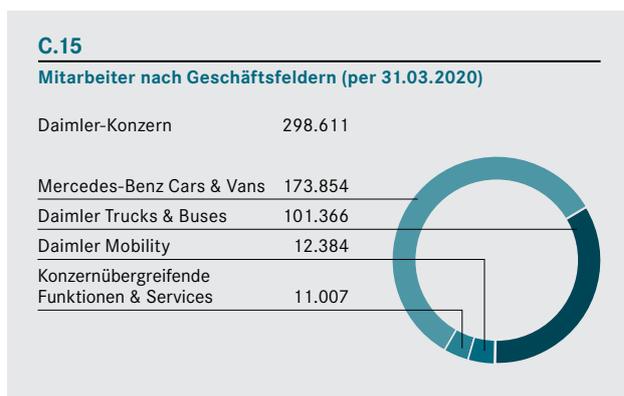
Die **Sonstigen Schulden** von 11,0 (i. V. 11,0) Mrd. € beinhalten hauptsächlich latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten.

Tabelle [7 C.14](#) zeigt für die automobilen Segmente die Ableitung der Net Assets. Dabei handelt es sich um die operativen Vermögenswerte und Schulden, die von den Segmenten zu verantworten sind.

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

## Mitarbeiter

Zum Ende des ersten Quartals 2020 waren im Daimler-Konzern weltweit 298.611 (Jahresende 2019: 298.655) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 172.936 (Jahresende 2019: 173.813) in Deutschland tätig; 25.798 (Jahresende 2019: 25.788) waren es in den USA, 11.376 (Jahresende 2019: 11.128) in Brasilien und 11.380 (Jahresende 2019: 10.056) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren Ende März 2020 4.326 (Jahresende 2019: 4.439) Beschäftigte tätig. [↗ C.15](#)



## Wichtige Ereignisse

### Daimler AG schlägt Timotheus Höttges zur Wahl in den Aufsichtsrat vor

Auf Basis der Empfehlung des Nominierungsausschusses hat der Aufsichtsrat der Daimler AG am 19. Februar beschlossen, der Hauptversammlung den Vorschlag zu machen, Timotheus Höttges als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat zu wählen. Paul Achleitner wird nach zehnjähriger Tätigkeit den Aufsichtsrat der Daimler AG verlassen.

### Aufsichtsrat der Daimler AG verlängert Vertrag mit Hubertus Troska

In der gleichen Sitzung hat der Aufsichtsrat den Vertrag von Hubertus Troska, im Vorstand der Daimler AG verantwortlich für Greater China, bis 31. Dezember 2025 verlängert. Hubertus Troska ist seit 13. Dezember 2012 Vorstandsmitglied der Daimler AG. Er ist CEO und Chairman von Daimler Greater China Ltd. und somit verantwortlich für alle strategischen und operativen Aktivitäten von Daimler in China.

### Daimler kürzt Entscheidungswege und strafft Organisationsstruktur

Wie am 20. Februar bekannt gegeben, hat unser Unternehmen seine Organisationsstruktur mit dem Ziel weiterentwickelt, durch eine engere und effizientere Zusammenarbeit die Entwicklungs- und Produktionsprozesse von Fahrzeugen, Technologien und Dienstleistungen zu verbessern. Mit Wirkung zum 1. April sind mehrere Maßnahmen zur Neuordnung in Kraft getreten. Für den Bereich Mercedes-Benz Cars wird die Position Produktstrategie und Steuerung neu geschaffen. Ola Källemnius übernimmt darüber hinaus die Gesamtverantwortung für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans. Markus Schäfer, aktuell Mitglied des Vorstandes der Daimler AG und Mercedes-Benz AG, verantwortlich für Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung, Einkauf und Lieferantenqualität, steuert künftig auf der Ebene der Daimler AG zusätzlich als Chief Operating Officer den technischen Wertschöpfungsprozess von Mercedes-Benz Cars – von der Entwicklung über den Materialeinkauf bis zur Produktion. Harald Wilhelm, Vorstand der Daimler AG verantwortlich für Finanzen & Controlling und Daimler Mobility, übernimmt auch in der Mercedes-Benz AG das Amt des Finanzvorstandes.

### Daimler verschiebt Hauptversammlung

Der Vorstand der Daimler AG hat am 13. März beschlossen, nach Abwägung aller Gesichtspunkte insbesondere der Gesundheit aller Teilnehmer und der Anordnung des zuständigen Gesundheitsamtes die ordentliche Hauptversammlung des Unternehmens nicht wie geplant am 1. April 2020 durchzuführen, sondern auf einen späteren Zeitpunkt im Jahr 2020 zu verschieben. Damit verbunden ist unvermeidbar eine entsprechende zeitliche Verschiebung des Gewinnverwendungsbeschlusses und der Dividendenauszahlung. Wir streben an, die Hauptversammlung am 8. Juli durchzuführen und erneut zur ordentlichen Hauptversammlung 2020 einzuladen.

### Maßnahmen gegen die COVID-19-Pandemie beschlossen

Aufgrund der sich zuspitzenden COVID-19-Pandemie hat Daimler am 17. März entschieden, den Großteil seiner Produktion sowie die Arbeit in ausgewählten Verwaltungsbereichen in Europa für zunächst zwei Wochen zu unterbrechen. Die Unterbrechung betraf europäische Pkw-, Transporter- und Nutzfahrzeug-Werke des Unternehmens. Überall dort, wo der Betrieb aufrechterhalten werden muss, hat das Unternehmen entspre-

chende Vorkehrungen zum Infektionsschutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter getroffen. Mit diesen Maßnahmen leistet das Unternehmen seinen Beitrag, die Belegschaft zu schützen, Infektionsketten zu unterbrechen und die Ausbreitung dieser Pandemie einzudämmen. Gleichzeitig trug diese Entscheidung dazu bei, Daimler auf eine Phase vorübergehend niedrigerer Nachfrage vorzubereiten und die Finanzkraft des Unternehmens zu sichern. Am 6. April 2020 begann für die Mehrzahl der Daimler-Beschäftigten in Deutschland eine zunächst zweiwöchige Phase der Kurzarbeit. Damit reagierten wir auf die weitreichenden Auswirkungen des Coronavirus und die daraus resultierenden zunehmend schwierigen wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen. Am 8. April haben wir bekannt gegeben, dass die Kurzarbeit für den Großteil der Produktion in den Pkw-, Transporter- und Nutzfahrzeug-Werken sowie den Verwaltungsbereichen bis zum 30. April fortgesetzt wird. An einzelnen Standorten wurde die Produktion in ausgewählten Bereichen im Rahmen eines koordinierten Hochlaufs ab dem 20. April sukzessive wieder aufgenommen.

#### **Daimler zeichnet Kreditrahmen über 12 Mrd. €**

Am 1. April hat die Daimler AG die finanzielle Flexibilität mit einer weiteren Kreditlinie in Höhe von 12 Mrd. € erhöht. Diese besteht zusätzlich zur bereits bestehenden, bisher nicht in Anspruch genommenen, revolving Kreditlinie über 11 Mrd. € mit einer Laufzeit bis zum Jahr 2025 inklusive Verlängerungsoptionen. Die zusätzliche Darlehensfazilität wurde mit einem internationalen Bankenkonsortium vereinbart und kann in einem Zeitraum von 12 Monaten mit zwei Verlängerungsoptionen von sechs Monaten gezogen werden.

#### **Volvo Group und Daimler Truck AG unterzeichnen Vereinbarung zur Gründung eines neuen Gemeinschaftsunternehmens für die Serienproduktion von Brennstoffzellen**

Die Volvo Group und die Daimler Truck AG haben im April 2020 eine vorläufige, nicht bindende Vereinbarung zur Gründung eines neuen Gemeinschaftsunternehmens unterzeichnet. Ziel ist die serienreife Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Brennstoffzellensystemen für den Einsatz in schweren Nutzfahrzeugen und anderen Anwendungsfeldern.

Nach Prüfung und Genehmigung durch die zuständigen Wettbewerbsbehörden wird mit einem Vollzug der Transaktion im zweiten Halbjahr 2020 gerechnet. Es ist geplant, dass die Volvo Group und die Daimler Truck AG zu je 50% am Gemeinschaftsunternehmen beteiligt werden. Um das Gemeinschaftsunternehmen zu ermöglichen, wird der Daimler-Konzern alle konzernweiten Brennstoffzellen-Aktivitäten in neuen Brennstoffzellen-Einheiten bündeln. Die Volvo Group wird 50% des Gemeinschaftsunternehmens für rund 0,6 Mrd. € erwerben. Aus der Transaktion wird ein wesentlicher positiver Ergebniseffekt für den Daimler-Konzern erwartet. Das Gemeinschaftsunternehmen wird zukünftig nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen und im Segment Daimler Trucks & Buses ausgewiesen werden.

## Risiko- und Chancenbericht

Die Risiken und Chancen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns haben können, und detaillierte Informationen zu unserem Risiko- und Chancenmanagementsystem wurden in unserem Geschäftsbericht 2019 auf den [Seiten 135 bis 149](#) dargestellt. Darüber hinaus verweisen wir auf die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Konzernzwischenlageberichts. Die Einschätzung der Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2020 hat sich seit der Vorlage des Lageberichts 2019 insbesondere vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie wie folgt geändert.

Die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie betreffen inzwischen einen Großteil der für Daimler relevanten Absatzmärkte.

### *Volkswirtschaftliche Risiken*

Von dieser Entwicklung ist die gesamte Weltwirtschaft mit teilweise drastischen Rückgängen der Wirtschaftsleistung betroffen. Das umfasst sowohl die Binnennachfrage als auch den Außenhandel und den privaten Konsum genauso wie die Investitionstätigkeit der Unternehmen. Nicht nur der ohnehin konjunkturabhängige Industriesektor ist betroffen, sondern vor allem auch der Bereich der Dienstleistungen. Vor diesem Hintergrund wird von einer detaillierteren Beschreibung der Entwicklungen auf Länder- und Sektorebene in diesem Risikobericht abgesehen.

Risiken ergeben sich aus einem möglicherweise noch gravierenderen Verlauf der Corona-Krise, insbesondere falls die einschränkenden Maßnahmen deutlich länger und strikter als erwartet in Kraft bleiben werden oder im Falle einer massiven zweiten weltweiten Infektionswelle. Das würde einerseits einen noch tieferen Einbruch der Weltwirtschaft zur Folge haben, als im Prognosebericht erläutert. Andererseits wären die Risiken für Daimler, die nicht nur die Absatzentwicklung betreffen, sondern auch die Produktion, den Beschaffungsmarkt und die Zulieferkette erheblich beeinträchtigen können, in diesem Fall noch schwerwiegender als aktuell angenommen. Für den aktuell unwahrscheinlichen Fall eines deutlich früheren Endes der Corona-Krise und einer schnelleren und kräftigeren wirtschaftlichen Erholung, ergeben sich hingegen Chancen für eine bessere Absatzentwicklung sowie eine schnellere Stabilisierung der Produktion, des Beschaffungsmarktes und der Zulieferketten.

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

### *Umfeld- und Branchen- sowie unternehmensspezifische und finanzwirtschaftliche Risiken*

Unter den beschriebenen Rahmenbedingungen, die derzeit wesentlich von der COVID-19-Pandemie bestimmt sind, besteht eine außergewöhnlich hohe Unsicherheit über die weitere geschäftliche Entwicklung des Daimler-Konzerns, die dazu führt, dass wir die von uns prognostizierten bedeutsamsten Leistungsindikatoren für den weiteren Jahresverlauf nicht in der gewohnten Detaillierung und Ausprägung einschätzen können und damit die Einschätzung der Chancen und Risiken des Daimler-Konzerns und der Segmente wesentlich beeinträchtigt. Es lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzen, welchen weiteren Verlauf die COVID-19-Pandemie in den für uns wichtigen Absatz- und Beschaffungsmärkten nimmt. Auch die damit verbundene Volatilität der Finanzmärkte kann derzeit nicht verlässlich abgeschätzt werden, so dass wir derzeit von höheren finanzwirtschaftlichen Risiken ausgehen.

### *Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Behördliche Verfahren*

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

Verschiedene Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen weltweit haben Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch oder haben diese durchgeführt und/oder haben Anordnungen oder, im Fall der Staatsanwaltschaft Stuttgart, einen Bußgeldbescheid erlassen. Diese beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf- und Kartellrecht. Bei diesen Behörden und Institutionen handelt es sich unter anderem um das US-amerikanische Justizministerium (U. S. Department of Justice »DOJ«), das von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt hat, die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (U. S. Environmental Protection Agency »EPA«), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board »CARB«) und weitere US-Landesbehörden, das südkoreanische Umweltministerium (Ministry of Environment »MoE«) und die südkoreanische Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission »KFTC«), die Europäische Kommission, das Bundeskartellamt sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (»BMVI«) und das Kraftfahrt-Bundesamt (»KBA«). Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bei ihr bereits vor einiger Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt derzeit Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat im Mai 2017 die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Im Februar 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart auch ein förmliches Ordnungswidrigkeits-

tenverfahren gegen die Daimler AG eingeleitet. Im September 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler einen Bußgeldbescheid wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung in Höhe von 870 Mio. € erlassen, welcher rechtskräftig geworden ist. Dadurch wurde das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet. Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation und angesichts der jüngsten Entwicklungen ist es möglich, dass weitere regulatorische, strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen oder Anordnungen erlassen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sogenannte Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen sowie Rückrufe von Fahrzeugen angeordnet werden, weitere Hausdurchsuchungen stattfinden, die Mitteilung eines Rechtsverstoßes (notice of violation) ergehen oder eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Untersuchungen, Abstimmungen oder Verfahren, einschließlich der vergleichswisen Verfahrensbeendigung, eintreten. Ferner könnten weitere Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder die Rezertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten.

Das KBA hat seit 2018 verschiedene Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien, und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich Rückrufen und zum Teil Erstzulassungsstopps. Daimler hat zudem seit 2018 (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet, auch bezüglich des Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäfts, und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Gegen die Anordnungen des KBA hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und der Diskussionen mit dem Amt ist es wahrscheinlich, dass das KBA im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen wird, in denen es feststellt, dass weitere Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge ebenfalls mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet sind.

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

Im Januar 2019 hat ein anderer Fahrzeughersteller mit US-Bundes- und -Landesbehörden sowie Fahrzeugkunden zivilrechtliche Vergleiche abgeschlossen. Obwohl der Hersteller kein Schuldeingeständnis abgegeben hat, vertreten die Behörden den Standpunkt, dass der Fahrzeughersteller sogenannte nicht offengelegte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) in seinen Dieselfahrzeugen verwendet hat, darunter anscheinend auch für Dieselfahrzeuge übliche Funktionalitäten, und dass bestimmte dieser AECDS unzulässige Abschaltvorrichtungen sind. Als Teil des Vergleichs hat sich der Hersteller bereit erklärt, unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, einen Rückruf der betroffenen Fahrzeuge durchzuführen, erweiterte Gewährleistungen zu übernehmen, ein landesweites Schadensbegrenzungsprojekt durchzuführen und weitere Zahlungen zu leisten. Der Hersteller hat sich ferner dazu bereit erklärt, im Rahmen eines Vergleichs über eine Sammelklage Zahlungen an aktuelle und ehemalige Eigentümer von Dieselfahrzeugen zu leisten.

Vor dem Hintergrund dieser Vorgänge und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren sowie unserer eigenen internen Untersuchungen ist es wahrscheinlich, dass neben dem KBA eine oder mehrere aufsichtsrechtliche und/oder Ermittlungsbehörden weltweit zu dem Schluss kommen werden, dass weitere Pkw und/oder Nutzfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz oder anderer Konzernmarken ebenfalls mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet und/oder dass bestimmte Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen nicht ordnungsgemäß offengelegt worden sind. Darüber hinaus haben die Behörden die Untersuchungen von Daimlers Prozessen im Hinblick auf die Meldung laufender technischer Veränderungen, von Feldmaßnahmen und technischen Mängeln sowie weitere Aspekte der Regelkonformität verstärkt. Mit Ausnahme insbesondere des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart sind die Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und Verfahren, die Beantwortung der behördlichen Anfragen sowie die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen des KBA noch nicht abgeschlossen; Daimler kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs dieser Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren treffen. In Anbetracht des Ausgangs des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler und der vorgenannten sowie möglicher weiterer Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren ist es möglich, dass Daimler zu erheblichen weiteren Geldstrafen, Bußgeldern, Gewinnabschöpfungen, Feldmaßnahmen, weiteren Rückrufaktionen, weiteren Auslieferungs- und Zulassungsstopps, Maßnahmen zur Prozess- und Compliance-Verbesserung und Schadensbegrenzung sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von Förderkrediten verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen (wie dem Aus-

schluss von Vergabeverfahren), einschließlich weiterer Untersuchungen und/oder Anordnungen durch diese oder andere Behörden und weiterer Verfahren, ausgesetzt wird. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Festlegungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden – oder auch Kläger – diese Festlegungen oder Feststellungen übernehmen. Dies gilt auch dann, wenn die entsprechenden Festlegungen oder Feststellungen nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen. Somit besteht das Risiko, dass negative Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren, wie der von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassene Bußgeldbescheid, negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben können und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

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

#### *Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Gerichtsverfahren*

In den USA ist eine Verbraucher-Sammelklage anhängig, in der behauptet wird, dass die Daimler AG und MBUSA mit Robert Bosch LLC und der Robert Bosch GmbH (gemeinsam »Bosch«) konspiriert hätten, um die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden und Verbraucher zu täuschen. Im Januar 2019 wurde vom Bundesstaat Arizona eine separate Klage eingereicht, in der behauptet wird, die Daimler AG und MBUSA hätten Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Diesel-Fahrzeuge bewusst getäuscht. Verbraucher-Sammelklagen mit gleichartigem Vorwurf wurden gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften im April 2016 in Kanada und gegen die Daimler AG im Februar 2019 in Israel eingereicht. Im Juli 2017 wurde eine ähnliche Sammelklage in den USA eingereicht, aber im Dezember 2017 haben sich die Parteien ohne Entscheidung in der Sache auf die Abweisung dieser Klage verständigt. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen erneut erhoben werden.

Darüber hinaus sind Sammelklagen wegen angeblich wettbewerbswidrigen Verhaltens bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, in den USA und Kanada anhängig. In den USA ist eine Anleger-Sammelklage von Anlegern in Daimler AG American Depositary Receipts anhängig, in der behauptet wird, dass die Beklagten grundlegend falsche und irreführende Aussagen zu Dieselemissionen von Mercedes-Benz Fahrzeugen gemacht hätten. Die Daimler AG und die übrigen jeweils betroffenen Daimler-Konzerngesellschaften betrachten diese Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

In Deutschland sind eine Vielzahl an Klagen von Kunden wegen angeblicher Ansprüche aus Gewährleistungs- und/oder Deliktsrecht sowie Klagen von Anlegern wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften anhängig. Sowohl von Anlegern als auch von der Daimler AG wurden in diesem Zusammenhang Anträge auf Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gestellt. Derzeit ist noch kein Musterverfahren anhängig. Die Daimler AG hält auch diese Klagen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen.

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

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Gerichtsverfahren zu verteidigen, durch ungünstige Ergebnisse, einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in den vorstehend genannten behördlichen oder anderen gerichtlichen Verfahren, insbesondere den von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassenen Bußgeldbescheid, beeinträchtigt werden.

#### *Risiken aus sonstigen rechtlichen Verfahren*

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

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

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

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

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

## Prognosebericht

Nachdem die **Weltwirtschaft** im ersten Quartal in die Rezession rutschte, wird die Entwicklung auch im Jahresverlauf weiterhin stark von der Corona-Krise geprägt sein. Entscheidend wird dabei sein, wann die Pandemie weltweit unter Kontrolle sein wird, wie lange bis dahin die wirtschaftlichen Aktivitäten angehalten bleiben und welches Erholungsmuster danach einsetzt. Aus heutiger Sicht muss für das Gesamtjahr 2020 mit einem erheblichen Rückgang der weltweiten Wirtschaftsleistung gerechnet werden.

Chinas Wirtschaft war unter den großen Volkswirtschaften die erste, die einen massiven Einbruch zu verzeichnen hatte und scheint nun aber auch die erste zu sein, in der sich die Lage wieder verbessert. Dennoch ist zu erwarten, dass China in diesem Jahr statt der ursprünglich erwarteten 5 bis 6 % Wachstum nur ein leichtes Plus erzielen wird. Für die Wirtschaft in der Europäischen Währungsunion (EWU) muss aufgrund der einschränkenden Maßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie mit einer tiefen Rezession gerechnet werden. Auch wenn bislang kaum harte volkswirtschaftliche Daten vorliegen, die das Ausmaß des wirtschaftlichen Rückgangs genauer beziffern lassen, rechnet die Mehrheit der Analysten derzeit mit einem deutlichen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP). Keine der großen Einzel-Volkswirtschaften in der EWU wird sich nach aktueller Erwartung diesem BIP-Rückgang entziehen können. In besonders schwer von der Pandemie betroffenen Ländern wie Italien oder Spanien dürfte die Wirtschaftsleistung besonders stark zurückgehen. Für die US-amerikanische Volkswirtschaft gaben vor allem die jüngsten Arbeitsmarktzahlen eine wichtige Indikation, welche wirtschaftlichen Auswirkungen die Corona-Krise verursachen wird. Selbst nach einer möglichen Eindämmung der Pandemie dürfte der Privatkonsum stark beeinträchtigt sein. Aufgrund ihrer hohen Abhängigkeit vom privaten Konsum ist auch für die US-Wirtschaft von einem deutlichen BIP-Rückgang auszugehen.

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

Die weltweite **Pkw-Nachfrage** wird voraussichtlich in den meisten für Daimler wichtigen Absatzregionen stark von den Auswirkungen der Corona-Krise betroffen sein. Zwar dürften sich viele Märkte im Jahresverlauf schrittweise stabilisieren. Aus heutiger Sicht rechnen wir dennoch mit einem deutlichen Rückgang des globalen Pkw-Marktes.

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

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

Für die **Transporter-Märkte** rechnen wir im Kontext zunehmender gesamtwirtschaftlicher Herausforderungen und Unsicherheiten vor allem aufgrund des Coronavirus mit abgeschwächten oder negativen Wachstumsraten in mehreren Märkten und Regionen. In der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) rechnen wir für das Jahr 2020 im kombinierten Segment der mittelgroßen und großen Transporter sowie im Markt für kleine Transporter mit einem deutlichen Marktrückgang. In den USA dürfte die Nachfrage nach großen Transportern ebenfalls deutlich unter dem Vorjahr liegen. Bei den großen Transportern in Lateinamerika rechnen wir mit einem leichten Marktrückgang; für die mittelgroßen Transporter in China erwarten wir ein Marktvolumen auf Vorjahresniveau.

Wichtige **Lkw-Absatzmärkte** werden sich aufgrund der Corona-Krise nach heutiger Einschätzung in diesem Jahr sehr ungünstig entwickeln.

Auf dem nordamerikanischen Markt gehen wir davon aus, dass die Nachfrage nach schweren Lkw (Klasse 8) deutlich zurückgehen wird. Auch in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen, Schweiz) erwarten wir, dass sich die Verkäufe von schweren Lkw deutlich verringern werden. Dasselbe gilt für die Nachfrage nach schweren Lkw in Brasilien und in Japan.

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

Unter den beschriebenen Rahmenbedingungen, die derzeit wesentlich von der COVID-19-Pandemie bestimmt sind, besteht eine außergewöhnlich hohe Unsicherheit über die weitere geschäftliche Entwicklung, die die Prognosefähigkeit unseres Unternehmens wesentlich beeinträchtigt. Es lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschätzen, welchen weiteren Verlauf die Pandemie in den für uns wichtigen Absatzmärkten nimmt. Davon wird auch abhängen, wie umfangreich und andauernd die Maßnahmen zur Eindämmung der Infektionswelle und daraus folgende wirtschaftliche Belastungen ausfallen werden. Allerdings gehen wir davon aus, dass wir die bereits eingetretenen Ausfälle im weiteren Jahresverlauf nicht mehr vollständig aufholen können.

Wir können deshalb zum jetzigen Zeitpunkt die von uns üblicherweise prognostizierten Berichtsgrößen für den weiteren Jahresverlauf nicht in der gewohnten Detaillierung und Ausprägung einschätzen. Für die industriellen Geschäftsfelder lassen sich die bereinigten Umsatzrenditen und die bereinigten Cash Conversion Rates nicht verlässlich prognostizieren; damit haben die im Lagebericht 2019 abgegebenen diesbezüglichen Prognosen ihre Gültigkeit verloren.

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

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

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

Neben der ohnehin erwarteten Marktnormalisierung in unseren Lkw-Kernmärkten wird die COVID-19-Pandemie zu einer zusätzlichen Kaufzurückhaltung führen mit entsprechender Wirkung auf den weltweiten Absatz von **Daimler Trucks** im Gesamtjahr 2020.

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

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

Angesichts der rückläufigen Absatzzahlen infolge der COVID-19-Pandemie gehen wir davon aus, dass auch der **Konzernumsatz** im Jahr 2020 unter dem Vergleichswert des Vorjahres liegen wird.

Auf der Basis der von uns erwarteten Marktentwicklung und der aktuellen Einschätzungen unserer Geschäftsfelder gehen wir davon aus, dass das **Konzern-EBIT** im Jahr 2020 unter dem Vorjahreswert liegen wird. Da das EBIT des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars & Vans im Jahr 2019 mit hohen Sondereffekten belastet war, rechnen wir trotz der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie für dieses Geschäftsfeld mit einem EBIT über dem Vorjahreswert.

Die **bereinigte Eigenkapitalrendite von Daimler Mobility** wird nach unserer Einschätzung den Vorjahreswert nicht erreichen.

Für den **Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft** erwarten wir einen Rückgang gegenüber dem Vorjahreswert.

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

#### Vorausschauende Aussagen:

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

# Mercedes-Benz Cars & Vans

**546.700 (i. V. 652.400) Fahrzeuge im ersten Quartal abgesetzt**  
**Weltweite Absatzsteigerungen bei Kompaktwagen und SUVs**  
**Modellpflege des Vito und des eVito Tourer vorgestellt**  
**Bereinigtes EBIT von 603 (i. V. 1.372) Mio. €**

D.01	Q1		
€-Werte in Millionen	Q1 2020	Q1 2019	Veränd. in %
Umsatz	23.196	24.063	-4
EBIT	510	1.143	-55
Bereinigtes EBIT	603	1.372	-56
Umsatzrendite (in %)	2,2	4,8	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	2,6	5,7	.
CFBIT	-1.729	-835	.
Bereinigter CFBIT	-1.281	-756	.
Bereinigte CCR <sup>1</sup>	-2,1	-0,6	.
Absatz	546.742	652.350	-16
Produktion	609.553	725.692	-16
Beschäftigte	173.854	173.394 <sup>2</sup>	+0

1 Cash Conversion Rate  
 2 Stand 31.12.2019

## Absatz, Umsatz und EBIT

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans hat von Januar bis März 546.700 (i. V. 652.400) Fahrzeuge weltweit ausgeliefert. Der Umsatz sank um 4 % auf 23,2 Mrd. €. Das bereinigte EBIT belief sich auf 603 (i. V. 1.372) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 2,6 % unter dem Vorjahreswert von 5,7 %.

## Zukunftsvision der Mobilität: das Showcar VISION AVTR

Als Erfinder des Automobils gaben wir auf der Consumer Electronics Show (CES) 2020 in Las Vegas mit dem Mercedes-Benz VISION AVTR – inspired by AVATAR einen Ausblick auf die nachhaltige Mobilität der Zukunft. Das Konzeptfahrzeug verbindet Mensch, Maschine und Natur auf eine bislang nie dagewesene Weise. Außerdem kommt eine revolutionäre Batterietechnologie zum Einsatz, die mithilfe graphenbasierter organischer Zellchemie entwickelt wurde und völlig frei von seltenen Erden und Metallen ist. Die Materialien der Batterie sind kompostierbar und damit vollständig recycelbar. Auf diese Weise wird die Elektromobilität unabhängig von fossilen Ressourcen. Das VISION AVTR zeigt auf eindrucksvolle Weise die Vision eines »Zero Impact Cars«.

**Die neue Generation smart: wegweisend, digital, urban** smart unterstreicht mit den modellgepflegten, elektrischen fortwo/forfour-Modellen seinen Pioniergeist. Mit dem konsequenten Umstieg des gesamten Produktportfolios auf den lokal emissionsfreien, batterieelektrischen Antrieb besinnt sich smart auf den ursprünglichen Markenkern und markiert den Beginn eines neuen Kapitels. In Kombination mit progressivem Design und intelligenter Vernetzung bietet die neue Generation smart ein vollumfassendes Konzept für nachhaltige, urbane Mobilität.

## Digitale Weltpremiere der neuen E-Klasse

Im Mittelpunkt der digitalen Pressekonferenz im März stand die umfassend aktualisierte E-Klasse mit zahlreichen Modellvarianten. Die wichtigsten Eckpunkte der Modellpflege sind das dynamischere Design, die nächste Generation von Fahrassistenzsystemen, die neueste Version des Infotainmentsystems MBUX, ein nochmals höheres Komfortniveau und die Erweiterung des Modellportfolios um neue elektrifizierte Antriebe. Dazu gehören neben Benzin- und Dieselantrieben mit integriertem Startergenerator die Plug-in-Hybridversionen von Limousine und T-Modell sowie der Mercedes-AMG E 53 4MATIC+ (Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,0–8,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 207–200 g/km) mit ebenfalls intelligenter Elektrifizierung<sup>1</sup>. Mit den neuen Antrieben treibt Mercedes-Benz seine Elektrifizierungs-Offensive weiter voran. Die Markteinführung der umfassend aktualisierten und deutlich aufgewerteten E-Klasse ist für den Sommer 2020 geplant.

## Neuer Mercedes-Benz Vito und eVito Tourer

Ebenfalls eine digitale Weltpremiere feierte im März der modellgepflegte Mercedes-Benz Vito. Highlights sind der lokal emissionsfreie eVito Tourer (Stromverbrauch kombiniert: 26,2 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 0 g/km)<sup>2</sup> mit drehmomentstarker E-Maschine sowie die neue, effiziente und leistungsstarke Vierzylinder-Diesel-Generation der Motorenfamilie OM 654. Der Mercedes-Benz eVito Tourer setzt hinsichtlich seiner Alltagstauglichkeit Maßstäbe im Segment der rein elektrischen Midsize-Transporter. Dank Schnellladefunktion und einer Reichweite von bis zu 421 Kilometern ist er flexibel einsetzbar und bietet unseren Kunden ein breites Nutzungsspektrum<sup>3,4</sup>. Mit dem eVito Tourer unterstreichen wir unsere Vorstellung für einen lokal emissionsfreien Van.

1 Die angegebenen Werte sind die ermittelten »NEFZ-CO<sub>2</sub>-Werte« i.S.v. Art. 2 Nr. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet. Die Reichweite und der Stromverbrauch wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Als Bemessungsgrundlage nach dem EmoG ist ein anderer Wert maßgeblich. Als Bemessungsgrundlage für die Kraftfahrzeugsteuer kann ein höherer Wert maßgeblich sein. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem »Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch« neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unter [www.dat.de](http://www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

2 Der Stromverbrauch wurde auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Der Stromverbrauch ist abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

3 Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Stromverbrauch und Reichweite sind abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.

4 Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann ggf. abweichen.

D.02		Q1		
Absatz Mercedes-Benz Cars	Q1 2020	Q1 2019	Veränd. in %	
Gesamt	470.581	555.312	-15	
Europa	189.190	235.298	-20	
davon Deutschland	61.025	78.084	-22	
Nordamerika	79.757	75.961	+5	
davon USA	68.525	64.259	+7	
Asien	180.898	221.649	-18	
davon China	131.566	173.152	-24	
Übrige Märkte	20.736	22.404	-7	

**Mercedes-Benz Cars** hat nach einem guten Jahresauftakt das erste Quartal mit weltweit 470.600 (i. V. 555.300) abgesetzten Pkw abgeschlossen. Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und die Folgen der vorübergehenden Schließung von Handelsbetrieben haben sich dabei deutlich auf unsere Verkäufe ausgewirkt. In Europa wurden 189.200 (i. V. 235.300) Fahrzeuge der Pkw-Marken Mercedes-Benz und smart abgesetzt (-20%). Im Kernmarkt Deutschland wurden 61.000 (i. V. 78.100) Fahrzeuge ausgeliefert. In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, wurden 131.600 (i. V. 173.200) Einheiten verkauft. In den USA lagen die Auslieferungen von Mercedes-Benz Cars mit 68.500 (i. V. 64.300) Fahrzeugen über dem Vorjahresniveau.

#### Absatzsteigerungen bei Kompaktwagen und SUVs

Die Auslieferungen der Kompaktwagen, darunter die A-Klasse, die A-Klasse Limousine, die B-Klasse, das CLA Coupé und der CLA Shooting Brake, erreichten dank der Impulse durch die neuen Modelle einen Bestwert für das erste Quartal: Der Absatz lag mit einem Plus von 6% bei insgesamt 115.400 Einheiten. Auch die Auslieferungen der SUVs stiegen trotz der herausfordernden Rahmenbedingungen auf 182.400 (i. V. 178.600) verkaufte Einheiten an. Die Verkäufe der C-Klasse Limousine und des T-Modells beliefen sich auf 62.500 (i. V. 93.800) Einheiten. Von der E-Klasse Limousine und dem T-Modell wurden 64.000 (i. V. 87.200) Fahrzeuge verkauft. Die Auslieferungen der S-Klasse Limousine lagen bei 11.300 (i. V. 16.000) Einheiten. Bei der Marke smart wirkte sich zudem der Auslauf der Vorgängermodelle sowie die Umstellung auf den rein batterieelektrischen Antrieb stark auf den Absatz aus: Weltweit wurden insgesamt 6.100 (i. V. 30.300) Einheiten der elektrischen smart Modelle ausgeliefert.

D.03		Q1		
Absatz Mercedes-Benz Vans	Q1 2020	Q1 2019	Veränd. in %	
Gesamt	76.161	97.038	-22	
EU30	53.078	66.557	-20	
davon Deutschland	21.632	22.384	-3	
Nordamerika	7.288	11.671	-38	
davon USA	6.347	8.846	-28	
Lateinamerika (ohne Mexiko)	2.741	4.174	-34	
Asien	6.206	8.971	-31	
davon China	4.165	6.131	-32	
Übrige Märkte	6.848	5.665	+21	

**Mercedes-Benz Vans** verzeichnete von Januar bis März 2020 einen Absatz von 76.200 (i. V. 97.000) Einheiten. Der deutliche Rückgang ist wesentlich von den Folgen der COVID-19-Pandemie geprägt. In der Region EU30 setzte Mercedes-Benz Vans 53.100 (i. V. 66.600) Einheiten ab. Auch in Nordamerika lag der Absatz mit 7.300 (i. V. 11.700) Einheiten deutlich unter dem Vorjahresniveau. In den USA haben wir im ersten Quartal 6.300 (i. V. 8.800) Einheiten verkauft; in Lateinamerika ging der Absatz auf 2.700 (i. V. 4.200) Einheiten zurück. In China setzten wir 4.200 (i. V. 6.100) Einheiten ab. In den übrigen Märkten konnten wir einen Absatzzuwachs erzielen; dazu haben insbesondere Russland und afrikanische Märkte beigetragen.

# Daimler Trucks & Buses

**Absatz mit 97.600 (i. V. 121.400) Einheiten deutlich unter Vorjahresniveau**

**Neue Elektro-Initiativen mit der »eTruck Charging Initiative«, dem eEconic und der CX-Testflotte in den USA**

**Neue Gesellschaft DCNA übernimmt Reisebusgeschäft in den USA und Kanada**

**Bereinigtes EBIT mit 247 (i. V. 553) Mio. € deutlich unter Vorjahr**

D.04	Q1		
€-Werte in Millionen	Q1 2020	Q1 2019	Veränd. in %
Umsatz	8.744	10.174	-14
EBIT	247	553	-55
Bereinigtes EBIT	247	553	-55
Umsatzrendite (in %)	2,8	5,4	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	2,8	5,4	.
CFBIT	-85	-232	.
Bereinigter CFBIT	-85	-232	.
Bereinigte CCR <sup>1</sup>	-0,3	-0,4	.
Absatz	97.574	121.446	-20
Produktion	108.751	132.571	-18
Beschäftigte	101.366	101.397 <sup>2</sup>	-0

1 Cash Conversion Rate  
2 Stand 31.12.2019

## Absatz, Umsatz und EBIT deutlich unter Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Trucks & Buses ist im ersten Quartal 2020 im Wesentlichen infolge der Marktnormalisierungen in Nordamerika und Europa auf 97.600 (i. V. 121.400) Einheiten zurückgegangen. Ab März war der Absatz zusätzlich aufgrund der weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie beeinträchtigt. Der Umsatz verringerte sich verglichen mit dem Vorjahresquartal um 1,4 Mrd. € auf 8,7 Mrd. €. Auch das bereinigte EBIT lag mit 247 (i. V. 553) Mio. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Die bereinigte Umsatzrendite betrug 2,8 (i. V. 5,4) %.

## Weitere Initiativen auf dem Gebiet der E-Mobilität

Die E-Mobility Group von Daimler Trucks & Buses startete unter dem Namen »eTruck Charging Initiative« eine weltweite Initiative für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Lkw. Der Fokus liegt zunächst auf Ladestationen, die auf den Betriebshöfen von Lkw-Kunden installiert werden. Die E-Mobility Group bringt im Rahmen der Initiative die Hauptakteure E-Lkw-Kunden, Stromnetzbetreiber, Energieversorger sowie Lade-Hardwarehersteller und Lade-Softwareanbieter zusammen.

Unser E-Produktportfolio wird mit dem Mercedes-Benz eEconic ergänzt. Der auf dem eActros basierende eEconic soll ab dem Jahr 2021 in ersten Kundenerprobungen getestet werden. Der urbane Einsatz in der Entsorgungswirtschaft eignet sich unter anderem aufgrund der kurzen Routen sehr gut für batterieelektrische Lkw.

Daimler Trucks bringt für Kundentests in Nordamerika die Customer Experience (CX) Testflotte mit sechs schweren Freightliner eCascadia und zwei mittelschweren Freightliner eM2 106 auf die Straße. Es handelt sich um einige der größten Flottenkunden der USA für schwere und mittelschwere Lkw. Die CX-Testflotte ergänzt die Innovationsflotte, die seit 2018 im Einsatz ist. Die Markteinführung der beiden Lkw Freightliner eCascadia und eM2 ist derzeit für Ende 2021 geplant.

## DICV erneuert Nutzfahrzeug-Portfolio und ist »BS VI ready«

Daimler India Commercial Vehicles (DICV) hat Ende Januar sein runderneueres Fahrzeugportfolio vorgestellt. Die neue Nutzfahrzeugpalette von BharatBenz rüstet indische Kunden für die Zukunft und wird bei mittelschweren und schweren Lkw mit Verbesserungen in den Bereichen Kraftstoffverbrauch, Sicherheit und Konnektivität neue Maßstäbe setzen. Nur drei Jahre nach Einführung der Abgasnorm Bharat Stage (BS) IV, dem indischen Pendant zu Euro 4, trat in Indien im April 2020 die BS-VI-Norm in Kraft (vergleichbar mit Euro 6). Somit wird BS V komplett übersprungen. Mit den neuen schweren und mittelschweren Lkw erfüllt BharatBenz nun die neue indische Emissionsnorm BS VI auf Basis von Euro-6-Technologie. Dank der technischen Expertise aus dem weltweiten Kompetenznetzwerk von Daimler Trucks konnte DICV schnell und effizient die bewährten Euro-VI-Technologien für den indischen Markt lokalisieren.

## Neue Reisebusverantwortung in den USA und Kanada

Mit der neu gegründeten Gesellschaft Daimler Coaches North America LLC hat Daimler Buses die eigenständige Verantwortung für das Reisebusgeschäft in den USA und in Kanada übernommen. Damit sollen die Chancen, die der Reisebusmarkt in Nordamerika bietet, durch ein professionelles Marktmanagement bestmöglich genutzt werden. Durch die enge Zusammenarbeit mit Daimler Trucks North America (DTNA) profitieren die Busunternehmen von einem der modernsten flächendeckenden Aftersales-Netzwerke in Nordamerika mit den bestehenden Ersatzteil- und Servicestrukturen. Durch eine Kooperation mit der Detroit Diesel Corporation können Kunden zudem das umfangreiche Netzwerk autorisierter Servicestellen in den USA und Kanada nutzen.

## eCitaro Übergaben für Hamburg und Großauftrag für Marokko

Daimler Buses hat 16 vollelektrisch angetriebene Mercedes-Benz eCitaro an die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) für den Einsatz in der Metropolregion Hamburg übergeben. Der Auftrag umfasst noch weitere eCitaro Solobusse sowie Gelenkbusse eCitaro G, die bis zum Jahresende ausgeliefert werden sollen. Darüber hinaus konnte die Bussparte einen Großauftrag über 500 Stadtbuse für Marokko verbuchen. Abnehmer ist das spanische Busunternehmen ALSA, das seit 1999 in Marokko Buslinien betreibt.

## Umweltzeichen »Blauer Engel« für den Mercedes-Benz eCitaro

Der vollelektrisch angetriebene Mercedes-Benz eCitaro wurde mit dem Umweltzeichen »Blauer Engel« ausgezeichnet. Es ist seit mehr als 40 Jahren das Umweltzeichen der Bundesregierung und wird von unabhängigen Institutionen erteilt. Die Auszeichnung steht für die Umweltfreundlichkeit des eCitaro und unterstreicht seinen Beitrag zu einem lokal emissionsfreien Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

D.05		Q1	
Absatz Daimler Trucks	Q1 2020	Q1 2019	Veränd. in %
Gesamt	92.468	115.920	-20
EU30	13.197	18.967	-30
davon Deutschland	5.836	6.576	-11
Nordamerika	35.550	47.825	-26
davon USA	31.414	42.376	-26
Lateinamerika (ohne Mexiko)	6.996	8.677	-19
davon Brasilien	4.996	6.097	-18
Asien	30.651	34.307	-11
Übrige Märkte	6.074	6.144	-1
<i>nachrichtlich:</i>			
BFDA (Auman Trucks)	22.945	22.675	+1

### Deutlich rückläufige Absatzentwicklung bei Daimler Trucks

Der Absatz von Daimler Trucks lag im ersten Quartal 2020 mit 92.500 Einheiten um 20% unter dem Vorjahresniveau. Diese Entwicklung war im Wesentlichen von erwarteten Marktkorrekturen in Nordamerika und Europa sowie darüber hinaus durch seit März zu verzeichnende Absatzzrückgänge im Zusammenhang mit den weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie beeinflusst. In Nordamerika gingen unsere Lkw-Verkäufe um 26% auf 35.600 Einheiten zurück. In den Gewichtsklassen 6-8 war Daimler Trucks mit einem Marktanteil von 40,2 (i. V. 43,0)% weiterhin Marktführer. In Brasilien setzten wir 5.000 Einheiten ab; dies entspricht einem Absatzzrückgang von 18% gegenüber dem Vorjahresquartal. Für das laufende Jahr ist die Markteinführung des neuen Actros aus brasilianischer Produktion geplant. Der Schwer-Lkw wurde speziell für den lateinamerikanischen Markt weiterentwickelt und nutzt zugleich weltweit verfügbare Technologien und Plattformen wie beispielsweise die MirrorCam. Die Verkäufe in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) lagen mit 13.200 (i. V. 19.000) Einheiten um 30% unter dem Vorjahreswert, welcher zudem durch vorgezogene Käufe aufgrund regulatorischer Neuregelungen beeinflusst war. Mit einem Marktanteil von 17,8 (i. V. 19,6)% waren die Mercedes-Benz Lkw im Segment schwerer und mittelschwerer Lkw weiterhin Marktführer. In Deutschland lag der Absatz mit 5.800 (i. V. 6.600) Lkw deutlich unter dem Vorjahresniveau. In Asien bewegten sich unsere Lieferungen mit 30.700 (i. V. 34.300) Lkw ebenfalls deutlich unter denen des Vorjahres. Dabei verzeichnete der Lkw-Absatz in Indien neben anderen asiatischen Märkten eine deutlich rückläufige Entwicklung und ging um mehr als die Hälfte auf 2.400 (i. V. 5.500) Einheiten zurück. In Japan entwickelten sich unsere Verkäufe mit einem Zuwachs von 7% auf 11.700 Lkw noch positiv. Mit der Marke FUSO erreichten wir im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Marktanteil von 20,2 (i. V. 17,0)%. In Indonesien verkauften wir mit 7.900 (i. V. 7.800) Einheiten ein Volumen in der Größenordnung des Vorjahres. Auch die Lieferungen von Auman Trucks, unseres Joint Ventures in China, blieben mit 22.900 (i. V. 22.700) Einheiten auf Höhe des Vorjahres.

D.06		Q1	
Absatz Daimler Buses	Q1 2020	Q1 2019	Veränd. in %
Gesamt	5.106	5.526	-8
EU30	1.260	919	+37
davon Deutschland	531	342	+55
Nordamerika	448	382	+17
davon Mexiko	448	382	+17
Lateinamerika (ohne Mexiko)	2.386	3.163	-25
davon Brasilien	1.915	2.228	-14
Asien	403	846	-52
Übrige Märkte	609	216	+182

### Daimler Buses Absatz unter Vorjahresniveau

Daimler Buses erreichte im ersten Quartal einen Absatz von 5.100 (i. V. 5.500) Einheiten. In der Region EU30 hat Daimler Buses dabei mit 1.300 Einheiten 37% mehr Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt als im Vorjahresquartal, das allerdings durch Lieferverzögerungen aufgrund eines geänderten internen Zulassungsprozesses bei Reise- und Überlandbussen signifikant beeinflusst war. In Deutschland stiegen dabei die Verkäufe deutlich auf 500 (i. V. 300) Einheiten. Mit unseren Marken Mercedes-Benz und Setra waren wir in der Region EU30 mit einem Marktanteil von 31,4 (i. V. 24,3)% mit deutlichem Abstand Marktführer. In Mexiko konnten wir unsere Verkäufe um 17% auf 400 Einheiten steigern. In Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, verzeichneten wir dagegen mit 1.900 Fahrgestellen einen Absatzzrückgang um 14%. Ebenfalls rückläufig war mit 200 (i. V. 500) Einheiten unser Absatz in Indien.

# Daimler Mobility

**Neugeschäft geht um 7% zurück**

**Vertragsvolumen sinkt leicht auf 160 Mrd. €**

**YOUR NOW Mobilitäts-Joint-Ventures erhöhen den Elektroanteil der Fahrzeuge in Europa**

**Bereinigtes EBIT mit 58 (i. V. 491) Mio. € deutlich unter Vorjahr**

D.07	Q1		
€-Werte in Millionen	Q1 2020	Q1 2019	Veränd. in %
Umsatz	7.101	6.881	+3
EBIT	58	1.209	-95
Bereinigtes EBIT	58	491	-88
Eigenkapitalrendite (in %)	1,6	35,7	.
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	1,6	14,5	.
Neugeschäft	16.174	17.324	-7
Vertragsvolumen	159.628	162.843 <sup>1</sup>	-2
Beschäftigte	12.384	12.680 <sup>1</sup>	-2

1 Stand 31.12.2019

## Neugeschäft weltweit mit leichtem Rückgang

Im ersten Quartal 2020 konnte sich Daimler Mobility insbesondere im Geschäft mit Finanzdienstleistungen den weitreichenden Auswirkungen der globalen COVID-19-Pandemie und den daraus resultierenden schwierigen wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen nicht entziehen. Die in Asien und insbesondere in China schon früh im Quartal ergriffenen Maßnahmen führten zu starken Einschränkungen im Geschäftsbetrieb und wirkten sich negativ auf den Absatz der automobilen Geschäftsfelder und damit auch auf das Neugeschäft von Daimler Mobility aus. Weltweit wurden 412.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 16,2 Mrd. € abgeschlossen, 7% weniger als im Vorjahreszeitraum. Das Vertragsvolumen erreichte Ende März einen Wert von 159,6 Mrd. € und lag damit um 2% unter dem Niveau vom Jahresende 2019. Wechselkursbereinigt sank das Vertragsvolumen um 1%. Das bereinigte EBIT betrug 58 (i. V. 491) Mio. €. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag bei 1,6 (i. V. 14,5) %.

## Region Europa: Neugeschäft deutlich unter Vorjahr

Europaweit wurden im ersten Quartal 185.000 Leasing- und Finanzierungsverträge abgeschlossen (-19%). Das Neugeschäft sank deutlich um 14% auf 6,4 Mrd. €. Das Vertragsvolumen in Europa lag mit 65,7 Mrd. € leicht unter dem Niveau vom Jahresende 2019. In den Büchern von Athlon und Daimler Fleet Management standen zum Quartalsende 419.000 Verträge. Das entsprach einem Vertragsvolumen von 6,8 Mrd. €.

## Leichtes Wachstum in Nord- und Südamerika

In Nord- und Südamerika wurden im ersten Quartal 2020 Leasing- und Finanzierungsverträge mit einem Gesamtwert von 5,8 Mrd. € abgeschlossen (+7%). In den USA stieg das Neugeschäft deutlich um 9%. Das Vertragsvolumen in Nord- und Südamerika betrug Ende März 59,4 Mrd. € und lag damit auf dem Niveau vom Jahresende 2019.

## Asien-Pazifik, Afrika & China: deutlich niedrigeres Neugeschäft

Das Neugeschäft in der Region Asien-Pazifik, Afrika & China erreichte 4,0 Mrd. € und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert (-12%). Das Vertragsvolumen der Region belief sich Ende März auf insgesamt 34,4 Mrd. € (-4%). In China wurden im ersten Quartal trotz der COVID-19-Pandemie 71.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 2,2 Mrd. € abgeschlossen (-16%). Die wirtschaftliche Erholung im März hat sich positiv auf das Neugeschäft ausgewirkt. Das Vertragsvolumen in China betrug Ende März 16,3 Mrd. € und lag damit auf dem Niveau vom Jahresende 2019.

## Versicherungsgeschäft gesunken

Daimler Mobility vermittelte im ersten Quartal 2020 rund 520.000 Versicherungspolicen – das entspricht einem Rückgang von 3% gegenüber dem Vorjahresquartal. Am stärksten durch die Auswirkungen der Corona-Krise betroffen waren Deutschland (-16%), Spanien (-36%) und Italien (-31%).

## YOUR NOW Mobilitäts-Joint-Ventures erhöhen den Elektroanteil der Fahrzeuge in Europa

Zum 31. März 2020 nutzten mehr als 98 Mio. Menschen die Mobilitätsdienste der Joint Ventures, die gebündelt in den drei Säulen FREE NOW & REACH NOW, SHARE NOW sowie PARK NOW & CHARGE NOW Lösungen für Ride-Hailing, multimodale Plattformen, Carsharing, Parken und das Laden von Elektrofahrzeugen vereinen. Kapten, ein Ride-Hailing-Angebot von FREE NOW, hat in London die Zahl der Elektrofahrzeuge auf 1.400 aufgestockt und ist in Paris mit 600 Elektrofahrzeugen gestartet. SHARE NOW konnte in Paris die Carsharing-Elektroflotte von 400 auf 800 Fahrzeuge verdoppeln – damit liegt der Elektroanteil an allen europäischen SHARE NOW Standorten bei 25%. Bis Februar 2020 konnten alle Dienste ihren Wachstumskurs ungebrochen fortsetzen, seit März ist die nachlassende Mobilitätsnachfrage infolge der COVID-19-Pandemie deutlich spürbar.

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

## E.01

	Q1 2020	Q1 2019
in Millionen €		
Umsatzerlöse	37.223	39.698
Umsatzkosten	-31.512	-32.127
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>5.711</b>	7.571
Vertriebskosten	-2.889	-3.151
Allgemeine Verwaltungskosten	-920	-1.019
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.722	-1.704
Sonstige betriebliche Erträge	571	1.217
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-156	-225
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-50	262
Übriges Finanzergebnis	72	-153
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>617</b>	2.798
Zinserträge	77	79
Zinsaufwendungen	-154	-254
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>540</b>	2.623
Ertragsteuern	-372	-474
<b>Konzernergebnis</b>	<b>168</b>	2.149
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	74	54
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	94	2.095
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
<b>Unverwässert</b>	<b>0,09</b>	1,96
<b>Verwässert</b>	<b>0,09</b>	1,96

# Konzern-Gesamtergebnisrechnung

## E.02

	Q1 2020	Q1 2019
in Millionen €		
<b>Konzernergebnis</b>	<b>168</b>	2.149
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-535	763
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	-31	7
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	249	-683
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	4	-17
<b>Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>-313</b>	70
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	572	-312
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	-1	28
<b>Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>571</b>	-284
<b>Sonstiges Ergebnis, nach Steuern</b>	<b>258</b>	-214
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-4	27
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	262	-241
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>426</b>	1.935
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	70	81
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	356	1.854

# Konzernbilanz

## E.03

31. März 2020 31. Dez. 2019

in Millionen €

### Aktiva

Immaterielle Vermögenswerte	16.306	15.978
Sachanlagen	36.905	37.143
Vermietete Gegenstände	50.920	51.482
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	6.188	5.949
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	52.848	52.880
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	883	770
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.703	3.347
Aktive latente Steuern	5.263	5.803
Übrige Vermögenswerte	1.136	1.286
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>174.152</b>	<b>174.638</b>
Vorräte	32.193	29.757
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.065	12.332
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	48.421	50.781
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.140	18.883
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.027	7.885
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.915	2.736
Übrige Vermögenswerte	5.750	5.426
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>123.511</b>	<b>127.800</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>297.663</b>	<b>302.438</b>

### Passiva

Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Kapitalrücklagen	11.551	11.552
Gewinnrücklagen	46.930	46.329
Übrige Rücklagen	82	393
<b>Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital</b>	<b>61.633</b>	<b>61.344</b>
Nicht beherrschende Anteile	1.530	1.497
<b>Eigenkapital</b>	<b>63.163</b>	<b>62.841</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8.937	9.728
Rückstellungen für sonstige Risiken	10.419	10.597
Finanzierungsverbindlichkeiten	96.697	99.179
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.171	2.112
Passive latente Steuern	4.181	3.935
Rechnungsabgrenzungsposten	1.545	1.598
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	6.061	6.060
Übrige Verbindlichkeiten	707	586
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>130.718</b>	<b>133.795</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.177	12.707
Rückstellungen für sonstige Risiken	9.238	10.327
Finanzierungsverbindlichkeiten	61.622	62.601
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.939	7.752
Rechnungsabgrenzungsposten	1.627	1.624
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	7.205	7.571
Übrige Verbindlichkeiten	2.974	3.220
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>103.782</b>	<b>105.802</b>
<b>Summe Passiva</b>	<b>297.663</b>	<b>302.438</b>

# Konzern-Kapitalflussrechnung

## E.04

	Q1 2020	Q1 2019
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	540	2.623
Abschreibungen/Wertminderungen	1.981	1.801
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-40	-242
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	11	-720
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-2.930	-3.671
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.144	-172
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.225	1.472
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	716	-758
Vermietete Fahrzeuge	629	56
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-2.167	820
Gezahlte Ertragsteuern	-599	-589
<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>1.510</b>	<b>620</b>
Zugänge zu Sachanlagen	-1.612	-1.668
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-701	-753
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	110	70
Erwerb von Anteilsbesitz	-143	-1.089
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	18	145
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-609	-2.256
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	1.268	1.848
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-24	-60
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-1.693</b>	<b>-3.763</b>
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-2.527	3.734
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-39	-9
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	-	32
Erwerb eigener Aktien	-30	-42
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-	-64
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-2.596</b>	<b>3.651</b>
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	36	237
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-2.743</b>	<b>745</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn</b>	<b>18.883</b>	<b>15.853</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende</b>	<b>16.140</b>	<b>16.598</b>

# Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

## E.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente/ Fremdkapital- instrumente
in Millionen €					
<b>Stand zum 1. Januar 2019</b>	3.070	11.710	49.490	472	15
Konzernergebnis	-	-	2.095	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-610	736	41
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	298	-	-6
Gesamtergebnis	-	-	1.783	736	35
Dividenden	-	-	-	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-48	-	-	-
Sonstiges	-	-	13	-	-
<b>Stand zum 31. März 2019</b>	3.070	11.662	51.286	1.208	50
<b>Stand zum 1. Januar 2020</b>	<b>3.070</b>	<b>11.552</b>	<b>46.329</b>	<b>930</b>	<b>30</b>
Konzernergebnis	-	-	94	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	1.082	-533	-47
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-509	-	16
Gesamtergebnis	-	-	667	-533	-31
Dividenden	-	-	-	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-78	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-1	-	-	-
Sonstiges	-	-	12	-	-
<b>Stand zum 31. März 2020</b>	<b>3.070</b>	<b>11.551</b>	<b>46.930</b>	<b>397</b>	<b>-1</b>

Übrige Rücklagen							
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlust- rechnung umgegliedert werden							
Derivative Finanz- instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanz- investitionen	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital		
in Millionen €							
-95	5	-	64.667	1.386	66.053	<b>Stand zum 1. Januar 2019</b>	
-	-	-	2.095	54	2.149	Konzernergebnis	
-970	-17	-	-820	27	-793	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
287	-	-	579	-	579	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-683	-17	-	1.854	81	1.935	Gesamtergebnis	
-	-	-	-	-40	-40	Dividenden	
-	-	-	-	-28	-28	Änderungen des Konsolidierungskreises	
-	-	-	-	32	32	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-42	-42	-	-42	Erwerb eigener Aktien	
-	-	-	-48	-12	-60	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
-	-	-	13	3	16	Sonstiges	
-778	-12	-42	66.444	1.422	67.866	<b>Stand zum 31. März 2019</b>	
<b>-546</b>	<b>-21</b>	-	<b>61.344</b>	<b>1.497</b>	<b>62.841</b>	<b>Stand zum 1. Januar 2020</b>	
-	-	-	94	74	168	Konzernergebnis	
361	4	-	867	-5	862	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
-112	-	-	-605	1	-604	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
249	4	-	356	70	426	Gesamtergebnis	
-	-	-	-	-39	-39	Dividenden	
-	-	-	-78	-4	-82	Änderungen des Konsolidierungskreises	
-	-	-30	-30	-	-30	Erwerb eigener Aktien	
-	-	30	30	-	30	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-1	-	-1	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
-	-	-	12	6	18	Sonstiges	
<b>-297</b>	<b>-17</b>	-	<b>61.633</b>	<b>1.530</b>	<b>63.163</b>	<b>Stand zum 31. März 2020</b>	

# Konzernanhang zum Zwischenabschluss

## 1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

### Allgemeines

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

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

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

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

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 28. April 2020 zur Veröffentlichung freigegeben. Der Konzernzwischenabschluss wurde vom Konzernabschlussprüfer einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

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

### Schätzungen und Ermessensentscheidungen aufgrund der COVID-19-Pandemie

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

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

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

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

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

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

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

## 2. Umsatzerlöse

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

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

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

### E.06

#### Umsatzerlöse

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €						
<b>Q1 2020</b>						
Europa	10.320	2.470	1.114	13.904	-640	13.264
Nordamerika	4.632	3.581	1.515	9.728	-275	9.453
Asien	6.474	1.626	42	8.142	-3	8.139
Übrige Märkte	1.125	805	29	1.959	-3	1.956
Umsatzerlöse IFRS 15	22.551	8.482	2.700	33.733	-921	32.812
Sonstige Umsatzerlöse	645	262	4.401	5.308	-897	4.411
Umsatzerlöse gesamt	23.196	8.744	7.101	39.041	-1.818	37.223
in Millionen €						
<b>Q1 2019</b>						
Europa	10.894	2.861	1.209	14.964	-373	14.591
Nordamerika	4.387	4.452	1.299	10.138	-182	9.956
Asien	6.786	1.677	37	8.500	-6	8.494
Übrige Märkte	1.337	947	42	2.326	-5	2.321
Umsatzerlöse IFRS 15	23.404	9.937	2.587	35.928	-566	35.362
Sonstige Umsatzerlöse	659	237	4.294	5.190	-854	4.336
Umsatzerlöse gesamt	24.063	10.174	6.881	41.118	-1.420	39.698

**E.07****Übriges Finanzergebnis**

	Q1 2020	Q1 2019
in Millionen €		
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	142	-109
Sonstiges übriges Finanzergebnis	-70	-44
	72	-153

**E.08****Zinserträge und Zinsaufwendungen**

	Q1 2020	Q1 2019
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	1	1
Zinsen und ähnliche Erträge	76	78
	77	79
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-40	-45
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-114	-209
	-154	-254

**3. Funktionskosten****Umsatzkosten**

Die Umsatzkosten beliefen sich im ersten Quartal 2020 auf 31.512 (Q1 2019: 32.127) Mio. €. Sie beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für abgesetzte Erzeugnisse.

**Vertriebskosten**

Die Vertriebskosten beliefen sich im ersten Quartal 2020 auf 2.889 (Q1 2019: 3.151) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

**Allgemeine Verwaltungskosten**

Im ersten Quartal 2020 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 920 (Q1 2019: 1.019) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb oder der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

**Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten**

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im ersten Quartal 2020 bei 1.722 (Q1 2019: 1.704) Mio. €. Sie enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

**4. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen**

Die **Sonstigen betrieblichen Erträge** beliefen sich im ersten Quartal 2020 auf 571 (Q1 2019: 1.217) Mio. €. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus dem Ertrag von 718 Mio. €, der im Rahmen der Zusammenlegung der Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group im ersten Quartal 2019 entstand. Positiv wirkte im ersten Quartal 2020 die Einbringung der Marke smart in das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co., Ltd., das im Dezember 2019 von der Mercedes-Benz AG und Zhejiang Geely Holding Group gegründet wurde. Hieraus entstand ein Ertrag von 154 Mio. €. Weitere Informationen können [Anmerkung 10](#) entnommen werden.

Die **Sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen im ersten Quartal 2020 bei 156 (Q1 2019: 225) Mio. €.

**5. Übriges Finanzergebnis**

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

**6. Zinserträge und Zinsaufwendungen**

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

## 7. Immaterielle Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der Immateriellen Vermögenswerte kann Tabelle [7 E.09](#) entnommen werden.

## 8. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 36.905 (31. Dezember 2019: 37.143) Mio. € enthalten auch die Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Tabelle [7 E.10](#) zeigt die Zusammensetzung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte.

Tabelle [7 E.11](#) zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

## 9. Vermietete Gegenstände

Zum 31. März 2020 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 50.920 (31. Dezember 2019: 51.482) Mio. €. Im ersten Quartal 2020 ergaben sich Zugänge von 5.508 (Q1 2019: 6.011) Mio. € und Abgänge von 3.801 (Q1 2019: 3.797) Mio. €. Die Abschreibungen für die ersten drei Monate des Jahres 2020 betragen 2.339 (Q1 2019: 2.284) Mio. € und beinhalten in geringerem Umfang Wertminderungen, die im Zusammenhang mit der Corona-Krise stehen. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

### E.09

#### Immaterielle Vermögenswerte

	31. März 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Geschäftswerte	1.210	1.217
Entwicklungskosten	12.706	12.525
Übrige immaterielle Vermögenswerte	2.390	2.236
	<b>16.306</b>	<b>15.978</b>

### E.10

#### Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)

	31. März 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	9.922	9.859
Technische Anlagen und Maschinen	10.050	10.113
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.866	7.864
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4.908	5.073
	<b>32.746</b>	<b>32.909</b>

### E.11

#### Nutzungsrechte

	31. März 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	3.889	3.956
Technische Anlagen und Maschinen	178	187
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	92	91
	<b>4.159</b>	<b>4.234</b>

## 10. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle 7 E.12 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle 7 E.13 zeigt Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Tabelle 7 E.14 zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

### E.12

#### Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
<b>31. März 2020</b>				
At-equity-Buchwert <sup>1</sup>	4.443	1.725	20	6.188
At-equity-Ergebnis (Q1 2020) <sup>1</sup>	61	-113	2	-50
31. Dezember 2019				
At-equity-Buchwert <sup>1</sup>	4.349	1.582	18	5.949
At-equity-Ergebnis (Q1 2019) <sup>1</sup>	264	-17	15	262

<sup>1</sup> Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

### E.13

#### Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor <sup>2</sup>	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
<b>31. März 2020</b>					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert <sup>1</sup>	2.753	530	473	687	4.443
At-equity-Ergebnis (Q1 2020) <sup>1</sup>	222	-139	-20	-2	61
31. Dezember 2019					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert <sup>1</sup>	2.519	665	475	690	4.349
At-equity-Ergebnis (Q1 2019) <sup>1</sup>	316	5	-40	-17	264

<sup>1</sup> Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

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

### E.14

#### Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

	YOUR NOW <sup>2</sup>	Übrige	Gesamt
in Millionen €			
<b>31. März 2020</b>			
Höhe des Anteils (in %)	50,0		
At-equity-Buchwert <sup>1</sup>	789	936	1.725
At-equity-Ergebnis (Q1 2020) <sup>1</sup>	-77	-36	-113
31. Dezember 2019			
Höhe des Anteils (in %)	50,0		
At-equity-Buchwert <sup>1</sup>	866	716	1.582
At-equity-Ergebnis (Q1 2019) <sup>1</sup>	-21	4	-17

<sup>1</sup> Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

<sup>2</sup> Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von YOUR NOW mit einem Zeitversatz von einem Monat ein. Die Angaben für das at-equity-Ergebnis betreffen für 2019 den Zeitraum 1. Februar bis 28. Februar 2019. Die Angaben für 2020 betreffen den Zeitraum 1. Dezember 2019 bis 29. Februar 2020.

**BAIC Motor**

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

**Übrige at-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen**

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

**11. Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

E.15 Forderungen aus Finanzdienstleistungen	31. März 2020			31. Dez. 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	18.359	30.369	48.728	18.963	30.627	49.590
Absatzfinanzierung mit Händlern	20.024	3.924	23.948	21.016	3.573	24.589
Finanzierungsleasing-Verträge	10.953	19.391	30.344	11.461	19.329	30.790
Buchwert (brutto)	49.336	53.684	103.020	51.440	53.529	104.969
Wertberichtigungen	-915	-836	-1.751	-659	-649	-1.308
Buchwert (netto)	48.421	52.848	101.269	50.781	52.880	103.661

Zum 31. März 2020 entfallen von den Wertberichtigungen 0,4 Mrd. € auf die Erhöhung der Kreditrisikovorsorge, die infolge der verschlechterten volkswirtschaftlichen Prognosen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ergebniswirksam im Segment Daimler Mobility berücksichtigt wurden.

## 12. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

<b>E.16</b>		
<b>Vorräte</b>		
	<b>31. März 2020</b>	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	<b>3.646</b>	3.321
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	<b>4.195</b>	4.290
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	<b>24.165</b>	21.922
Geleistete Anzahlungen	<b>187</b>	224
	<b>32.193</b>	29.757

## 13. Eigenkapital

### Genehmigtes Kapital

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

Vom Genehmigten Kapital 2018 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

### Bedingtes Kapital

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. März 2020 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 10 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen konnten gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen die Beteiligung an anderen Unternehmen begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen konnten auch eine Wandlungs- bzw. Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen konnten einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Daimler AG im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundene Unternehmen begeben werden. Der Vorstand war unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen.

Zur Bedienung der unter vorstehender Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen hat die Hauptversammlung am 1. April 2015 ferner beschlossen, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2015).

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

### Eigene Aktien

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde die Gesellschaft bis zum 31. März 2020 ermächtigt, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien konnten unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien konnten auch zur Bedienung von ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien konnten auch eingezogen werden.

Der Vorstand war darüber hinaus berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre in weiteren definierten Fällen auszuschließen. Im Umfang von bis zu 5% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde die Gesellschaft ferner ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufe oder eine Kombination dieser Instrumente) zu erwerben, wobei die Laufzeit der Derivate 18 Monate nicht überschreiten durfte und spätestens am 31. März 2020 enden musste.

Von der Ermächtigung wurde kein Gebrauch gemacht.

### Belegschaftsaktienprogramme

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

### Dividende

Der Hauptversammlung am 8. Juli 2020 soll vorgeschlagen werden, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2019 der Daimler AG (Einzelabschluss) eine Dividende von 963 Mio. € (0,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2019: 3.477 Mio. € bzw. 3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie).

## 14. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

### Entwicklung des Finanzierungsstatus

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen ist in Tabelle 7 E.17 dargestellt. Der Rückgang des Barwerts der leistungsbezogenen Verpflichtungen ist auf den deutlichen Anstieg der Abzinsungsfaktoren zurückzuführen. Dieser Effekt wurde durch eine negative Renditeentwicklung der Planvermögen teilweise kompensiert.

### Pensionsaufwendungen

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in der Tabelle 7 E.18 dargestellt.

### Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen

In den ersten drei Monaten des Jahres 2020 betragen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 91 (2019: 42) Mio. €.

#### E.17

##### Entwicklung des Finanzierungsstatus

	31. März 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Barwert der leistungsbezogenen Verpflichtungen	-32.611	-36.195
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	25.083	27.760
Finanzierungsstatus	-7.528	-8.435
davon in: Übrige Vermögenswerte	183	83
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-7.711	-8.518

#### E.18

##### Pensionsaufwendungen

	Q1 2020			Q1 2019		
	Gesamt	Pensionspläne Inland	Pensionspläne Ausland	Gesamt	Pensionspläne Inland	Pensionspläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-199	-171	-28	-174	-150	-24
Nettozinsaufwand	-28	-19	-9	-32	-23	-9
Nettozinsertrag	1	-	1	1	-	1
	-226	-190	-36	-205	-173	-32

## 15. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7 E.19](#) entnommen werden.

### E.19

#### Rückstellungen für sonstige Risiken

	31. März 2020			31. Dez. 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	3.423	4.951	8.374	3.744	4.964	8.708
Personal- und Sozialbereich	1.356	2.581	3.937	1.522	2.726	4.248
Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	2.445	2.327	4.772	2.498	2.404	4.902
Übrige	2.014	560	2.574	2.563	503	3.066
	<b>9.238</b>	<b>10.419</b>	<b>19.657</b>	<b>10.327</b>	<b>10.597</b>	<b>20.924</b>

## 16. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

### E.20

#### Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. März 2020			31. Dez. 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	17.733	65.747	83.480	17.806	67.819	85.625
Geldmarktpapiere	2.656	–	2.656	3.278	–	3.278
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	22.108	15.505	37.613	23.043	16.768	39.811
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	9.451	3.453	12.904	9.713	3.406	13.119
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	8.003	7.839	15.842	6.911	7.021	13.932
Leasingverbindlichkeiten	708	3.457	4.165	703	3.537	4.240
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	963	696	1.659	1.147	628	1.775
	<b>61.622</b>	<b>96.697</b>	<b>158.319</b>	<b>62.601</b>	<b>99.179</b>	<b>161.780</b>

## 17. Rechtliche Verfahren

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

### **Diesel-Emissionsverhalten: Sammelklagen und sonstige Klagen in den USA, Kanada und Deutschland**

Wie bereits berichtet, wurden Anfang 2016 mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei US-Bundesbezirksgerichten in den USA gegen die Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) eingereicht. Hauptvorwurf war die Verwendung von Vorrichtungen, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO<sub>x</sub>) vermindern und überhöhte Emissionswerte in Dieselfahrzeugen verursachen sollen. Zudem behaupteten die Kläger, dass Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen bewusst irregeführt worden seien. Diese Verbraucher-Sammelklagen wurden zu einer Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA zusammengefasst, die vor dem U.S. District Court for the District of New Jersey anhängig war und in der die Kläger im Namen einer landesweiten Gruppe, bestehend aus den natürlichen oder juristischen Personen, die zum 18. Februar 2016 Eigentümer oder Leasingnehmer bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge waren, verschiedene Ansprüche auf Schadensersatz in Geld erhoben. Daimler AG und MBUSA reichten einen Antrag auf vollumfängliche Klageabweisung ein. Mit Beschluss vom 6. Dezember 2016 hat das Gericht dem Antrag von Daimler AG und MBUSA auf Klageabweisung stattgegeben und hat die Klage ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen mangels hinreichender Bestimmtheit des Klägervortrags zur als irreführend behaupteten Werbung. Die Kläger haben daraufhin eine abgeänderte Sammelklage mit ähnlichen Behauptungen bei demselben Gericht eingereicht. Die abgeänderte Klage richtet sich auch gegen die Robert Bosch LLC und Robert Bosch GmbH (gemeinsam »Bosch«) als Beklagte und behauptet, dass Daimler AG und MBUSA mit Bosch konspiriert hätten, um die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden und Verbraucher zu täuschen. Am 1. Februar 2019 hat das Gericht einem weiteren Antrag der Daimler AG und der MBUSA auf Klageabweisung teilweise stattgegeben und diesen teilweise abgewiesen. Das Verfahren dauert fort; das Gericht hat lediglich über prozessuale Fragen im Zusammenhang mit der klägerischen Anspruchstellung entschieden, nicht jedoch über Fragen der Nachweisbarkeit und Richtigkeit der klägerischen Behauptungen oder über die Erfolgsaussichten der von der Klägerseite geltend gemachten Ansprüche.

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

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

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

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

### **Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren**

Wie berichtet, haben weltweit einige Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch oder haben diese durchgeführt und/oder haben Anordnungen oder, im Fall der Staatsanwaltschaft Stuttgart, einen Bußgeldbescheid erlassen. Diese beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf- und Kartellrecht. Zu diesen Behörden und Institutionen zählen unter anderem das US-Justizministerium (U.S. Department of Justice; DOJ), das die Daimler AG im April 2016 aufgefordert hat, den Zertifizierungs- und Zulassungsprozess in Bezug auf Abgasemissionen in den USA im Wege einer internen Untersuchung in Abstimmung mit dem DOJ zu überprüfen, die US-Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency; EPA), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board; CARB) und

weitere US-Landesbehörden, das südkoreanische Umweltministerium (Ministry of Environment; MoE) und die südkoreanische Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission; KFTC), die Europäische Kommission, das Bundeskartellamt sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bei ihr bereits vor einiger Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler im Mai 2017 an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Im Februar 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart auch ein förmliches Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Daimler AG eingeleitet. Im September 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler einen Bußgeldbescheid wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung in Höhe von 870 Mio. € erlassen, welcher rechtskräftig geworden ist. Dadurch ist das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet.

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

Daimler führt weitergehende Untersuchungen durch und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Mit Ausnahme des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart dauern die vorgenannten Ermittlungen, Untersuchungen, Verwaltungsverfahren und die Beantwortung diesbezüglicher Anfragen, sowie die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen noch an.

#### **Bilanzielle Bewertung der rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Diesel-Emissionsverhalten**

Um die Position von Daimler nicht zu beeinträchtigen, werden hinsichtlich der in den beiden vorstehenden Kapiteln beschriebenen rechtlichen Verfahren gemäß IAS 37.92 keine Angaben dazu gemacht, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden.

#### **Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)**

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

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

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

#### **Sammelklagen Takata-Airbag-Gasgeneratoren**

Wie bereits berichtet, sind in Kanada, den USA und in Israel Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata-Airbags anhängig. Den Klagen liegt der Vorwurf zugrunde, zusammen mit Takata-Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt zu haben, diese nicht schnell genug zurückgerufen zu haben und es versäumt zu haben, einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Im Einzelnen: Im August 2016 wurde Mercedes-Benz Canada (MB Canada) als weitere Beklagte zu einer vor dem Ontario Superior Court anhängigen landesweiten Sammelklage hinzugefügt. Darüber hinaus wurden die Daimler AG und MBUSA im Juni 2017 neben Takata-Gesellschaften in einer landesweiten Sammelklage in den USA als Beklagte benannt, die am Bundesgericht in New Jersey erhoben wurde. Dieses Verfahren wurde im dritten Quartal 2017 im Rahmen einer Verfahrenskonsolidierung mit anderen sogenannten »Multidistrict Litigation« Verfahren an ein Bundesgericht in Florida (Southern District) abgegeben. Weitere Sammelklagen in den USA wurden in das Multidistrict-Verfahren integriert. Mit Beschluss vom 21. Juni 2019 hat das Gericht alle Verbraucherklagen gegen Daimler AG und manche Verbraucherklagen gegen MBUSA abgewiesen. Eine der »Multidistrict Litigation« Klagen wurde allerdings dahingehend abgeändert, dass Ansprüche von Automobilverwertern geltend gemacht werden, die behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sie die im Rahmen des Takata-Rückrufs geborgenen Airbag-Gasgeneratoren nicht weiter verkaufen können. Die Anträge auf Abweisung dieser Klage sind noch ausstehend. Im Februar 2019 wurde gegen die Daimler AG und ihren externen israelischen Vertriebspartner (Colmobil) eine landesweite Sammelklage in Israel eingereicht mit der Behauptung, dass die Takata-Rückrufmaßnahmen in Israel unzureichend seien. Die bereits berichtete Klage des Bundesstaates New Mexico gegen MBUSA wurde am 22. Juni 2017 ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen jedoch erneut erhoben werden. Die Daimler AG betrachtet alle diese Klagen in Bezug auf Mercedes-Benz Fahrzeuge weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen. Für diesen Sachverhalt wurden Eventualverbindlichkeiten in geringer Höhe angegeben.

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

## E.21

## Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

in Millionen €	31. März 2020		31. Dez. 2019	
	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	101.269	102.766	103.661	104.930
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.065	10.065	12.332	12.332
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.140	16.140	18.883	18.883
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.910	7.910	8.655	8.655
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	5.392	5.392	5.323	5.323
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.235	2.235	2.858	2.858
Zu Anschaffungskosten bewertet	283	283	474	474
<b>Übrige finanzielle Vermögenswerte</b>				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	832	832	860	860
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	475	475	482	482
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	357	357	378	378
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	186	186	27	27
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.384	2.384	1.191	1.191
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.729	3.729	3.328	3.328
	142.515	144.012	148.937	150.206
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Finanzierungsverbindlichkeiten	154.154	150.328	157.540	159.288
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.177	14.177	12.707	12.707
<b>Übrige finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	119	119	52	52
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.056	1.056	1.186	1.186
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.799	7.799	8.491	8.491
<b>Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten</b>				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.623	4.623	5.200	5.200
	181.928	178.102	185.176	186.924

## 18. Finanzinstrumente

Tabelle [7 E.21](#) stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns dar.

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

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

#### Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Die *verzinslichen Wertpapiere* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die *ähnlichen Geldanlagen* werden zu Anschaffungskosten bewertet und keiner Bemessungshierarchie zugeordnet, da der Buchwert aufgrund der kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich

niedrigen Kreditrisikos einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

Die *Eigenkapitalanteile* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für die zum 31. März 2020 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

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

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

## E.22

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

	31. März 2020				31. Dez. 2019			
	Gesamt	Stufe 1 <sup>1</sup>	Stufe 2 <sup>2</sup>	Stufe 3 <sup>3</sup>	Gesamt	Stufe 1 <sup>1</sup>	Stufe 2 <sup>2</sup>	Stufe 3 <sup>3</sup>
in Millionen €								
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Verzinsliche Wertpapiere	7.627	4.865	2.762	–	8.181	5.254	2.927	–
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	5.392	2.630	2.762	–	5.323	2.396	2.927	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.235	2.235	–	–	2.858	2.858	–	–
Eigen- und Fremdkapitalanteile	832	222	286	324	860	275	270	315
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	475	191	163	121	482	205	158	119
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	357	31	123	203	378	70	112	196
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	186	–	186	–	27	–	27	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.384	–	2.384	–	1.191	–	1.191	–
	11.029	5.087	5.618	324	10.259	5.529	4.415	315
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	119	–	119	–	52	–	52	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.056	–	1.056	–	1.186	–	1.186	–
	1.175	–	1.175	–	1.238	–	1.238	–

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

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

**Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten**

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

Tabelle [7 E.22](#) zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind. Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

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

## 19. Segmentberichterstattung

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

Unter Berücksichtigung der internen Liefer- und Leistungsbeziehungen innerhalb der neuen Segmente wurden die Segmentinformationen des Jahres 2019 an die neue Segmentstruktur angepasst. Darüber hinaus wurden im Vorjahr

insbesondere Auswirkungen bestimmter Rechtsthemen sowie bisher nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen von der Überleitung in die Fahrzeugsegmente umgegliedert. Weitere Informationen hierzu finden sich in [Anmerkung 1](#).

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

### Überleitung

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das EBIT des Daimler-Konzerns ergibt sich aus Tabelle [E.24](#).

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

### E.23

#### Segmentberichterstattung

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

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €						
<b>Q1 2019</b>						
Außenumsatzerlöse	23.535	9.813	6.350	39.698	-	39.698
Konzerninterne Umsatzerlöse	528	361	531	1.420	-1.420	-
Umsatzerlöse gesamt	24.063	10.174	6.881	41.118	-1.420	39.698
Segmentergebnis (EBIT)	1.143	553	1.209	2.905	-107	2.798

### E.24

#### Überleitung auf Konzernwerte

	Q1 2020	Q1 2019
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	815	2.905
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen <sup>1</sup>	-139	6
Sonstige zentrale Posten	-79	-151
Eliminierungen	20	38
EBIT	617	2.798

<sup>1</sup> Beinhaltet eine Wertminderung des At-equity-Buchwertes an BAIC Motor von 150 Mio. € im ersten Quartal 2020.

## 20. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

### Nahestehende Unternehmen

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen werden zu marktüblichen Bedingungen ausgeführt. Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens zwischen dem Konzern und nahestehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [7 E.25](#) dargestellt.

### Assoziierte Unternehmen

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

### Gemeinschaftsunternehmen

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

Weitere Erläuterungen zu den wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind in

 [Anmerkung 10](#) enthalten.

## E.25

### Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen <sup>1</sup>		Verbindlichkeiten <sup>2</sup>	
	Q1 2020	Q1 2019	Q1 2020	Q1 2019	31. März 2020	31. Dez. 2019	31. März 2020	31. Dez. 2019
Assoziierte Unternehmen	<b>2.786</b>	3.080	<b>215</b>	215	<b>2.754</b>	3.324	<b>93</b>	116
davon LSHA	<b>1.420</b>	1.582	<b>163</b>	183	<b>938</b>	1.288	<b>26</b>	24
davon BBAC	<b>1.277</b>	1.383	<b>48</b>	25	<b>1.753</b>	1.966	<b>52</b>	78
Gemeinschaftsunternehmen	<b>429</b>	197	<b>104</b>	21	<b>261</b>	213	<b>92</b>	78

<sup>1</sup> Nach Wertminderungen von insgesamt 60 Mio. € (66 Mio. € zum 31. Dezember 2019).

<sup>2</sup> Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Personen.

## 21. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

### **Volvo Group und Daimler Truck AG unterzeichnen Vereinbarung zur Gründung eines neuen Gemeinschaftsunternehmens für die Serienproduktion von Brennstoffzellen**

Die Volvo Group und die Daimler Truck AG haben im April 2020 eine vorläufige, nicht bindende Vereinbarung zur Gründung eines neuen Gemeinschaftsunternehmens unterzeichnet. Ziel ist die serienreife Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Brennstoffzellensystemen für den Einsatz in schweren Nutzfahrzeugen und anderen Anwendungsfeldern.

Nach Prüfung und Genehmigung durch die zuständigen Wettbewerbsbehörden wird mit einem Vollzug der Transaktion im zweiten Halbjahr 2020 gerechnet. Es ist geplant, dass die Volvo Group und die Daimler Truck AG zu je 50 % am Gemeinschaftsunternehmen beteiligt werden. Um das Gemeinschaftsunternehmen zu ermöglichen, wird der Daimler-Konzern alle konzernweiten Brennstoffzellen-Aktivitäten in neuen Brennstoffzellen-Einheiten bündeln. Die Volvo Group wird 50 % des Gemeinschaftsunternehmens für rund 0,6 Mrd. € erwerben. Aus der Transaktion wird ein wesentlicher positiver Ergebniseffekt für den Daimler-Konzern erwartet. Das Gemeinschaftsunternehmen wird zukünftig nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen und im Segment Daimler Trucks & Buses ausgewiesen werden.

# Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Daimler Aktiengesellschaft, Stuttgart

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Entwicklung des Eigenkapitals, Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten, erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Daimler AG, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 2020, die Bestandteile des Quartalsfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach dem International Accounting Standard IAS 34 »Zwischenberichterstattung«, wie er in der EU anzuwenden ist, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

Stuttgart, den 28. April 2020

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Sailer  
Wirtschaftsprüfer

Dr. Thümler  
Wirtschaftsprüfer

# Adressen | Informationen

## **Investor Relations**

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

Diesen Zwischenbericht sowie weitere  
Informationen finden Sie im Internet unter  
 [www.daimler.com](http://www.daimler.com)

## **Konzeption und Inhalt**

Daimler AG  
Investor Relations

## **Publikationen für unsere Aktionäre:**

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

# Finanzkalender

## **Zwischenbericht Q1 2020**

29. April 2020

## **Hauptversammlung 2020**

(virtuell, ohne physische Präsenz der Aktionäre)  
8. Juli 2020

## **Zwischenbericht Q2 2020**

23. Juli 2020

## **Zwischenbericht Q3 2020**

23. Oktober 2020

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

