

DAIMLER



Zwischenbericht
Q3 2021

Inhalt

A Wichtige Kennzahlen	4
B Konzernzwischenlagebericht	8 – 33
Geschäftsentwicklung	8
Wichtige Ereignisse	10
Ertragslage	11
Finanzlage	19
Vermögenslage	24
Risiko- und Chancenbericht	27
Prognosebericht	31
C Konzernzwischenabschluss	34 – 64
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	34
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	36
Konzernbilanz	38
Konzern-Kapitalflussrechnung	39
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	40
Konzernanhang zum Zwischenabschluss	42
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	65
D Weitere Informationen	66

Q3 Kennzahlen des Konzerns

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q3 2021	Q3 2020	Veränd. in %
Absatz (in Einheiten)	577.848	772.703	-25
Umsatz ¹	40.083	40.281	-0 ²
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	8.436	8.661	-3
EBIT ¹	3.579	3.070	+17
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	680	559	+22
Bereinigtes EBIT ¹	3.611	3.479	+4
Konzernergebnis	2.573	2.158	+19
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	549	347	+58
Ergebnis je Aktie (in €)	2,31	1,91	+21
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	0,50	0,32	+56
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	82,08	49,26	+67
Xetra-Schlusskurs (in €)	76,72	46,04	+67
Free Cash Flow des Industriegeschäfts ¹	2.249	5.139	-56
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts ¹	2.833	5.345	-47
Nettoliquidität des Industriegeschäfts ¹	23.458	13.079	+79
Sachinvestitionen ¹	1.106	1.193	-7
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ¹	2.212	2.126	+4
davon aktivierte Entwicklungskosten	556	572	-3
Beschäftigte	289.282	288.481 ³	+0

1 aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.

2 Keine Wechselkurseffekte im Umsatz des dritten Quartals 2021.

3 Stand 31.12.2020.

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Q1-3

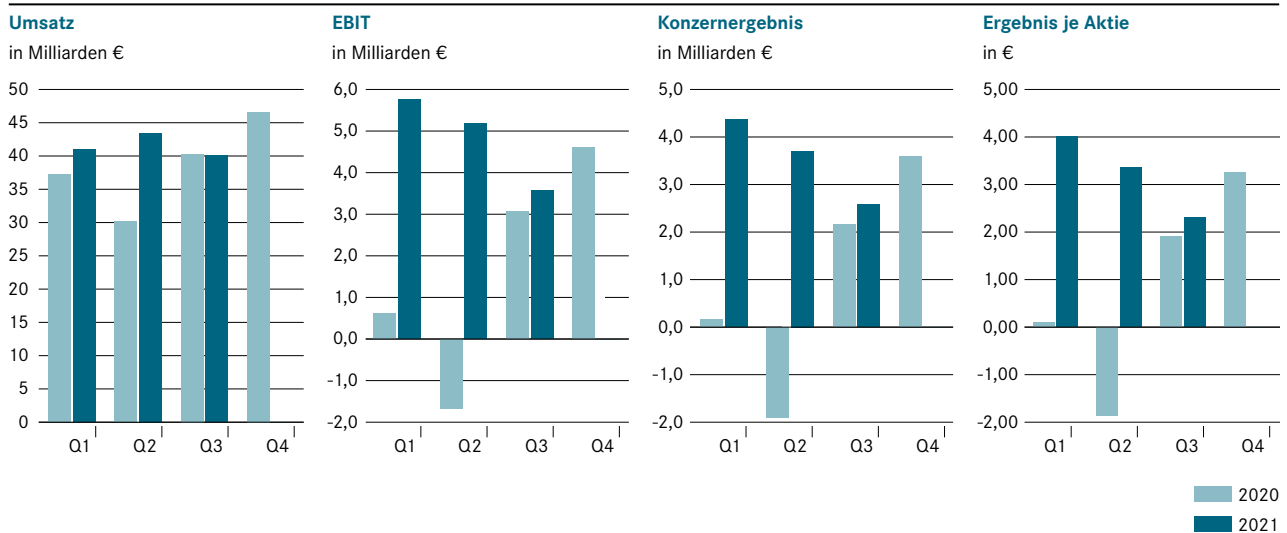
Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-3 2021	Q1-3 2020	Veränd. in %
Absatz (in Einheiten)	2.042.842	1.958.852	+4
Umsatz ¹	124.582	107.688	+16 ²
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	25.929	22.594	+15
EBIT ¹	14.512	2.005	+624
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	2.530	80	.
Bereinigtes EBIT ¹	13.999	3.490	+301
Konzernergebnis	10.650	420	.
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	2.008	-297	.
Ergebnis je Aktie (in €)	9,68	0,13	.
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	1,85	-0,28	.
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	82,08	49,26	+67
Xetra-Schlusskurs (in €)	76,72	46,04	+67
Free Cash Flow des Industriegeschäfts ¹	6.645	3.508	+89
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts ¹	8.615	4.261	+102
Nettoliquidität des Industriegeschäfts ¹	23.458	13.079	+79
Sachinvestitionen ¹	3.340	3.830	-13
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ¹	6.992	6.735	+4
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.718	1.915	-10
Beschäftigte	289.282	288.481 ³	+0

1 aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.

2 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 19%.

3 Stand 31.12.2020.



Q3 Kennzahlen der Geschäftsfelder

	Q3 2021	Q3 2020	Veränd. in %
€-Werte in Millionen			
Mercedes-Benz Cars & Vans			
Absatz (in Einheiten)	471.404	673.447	-30
Umsatz	25.603	25.818	-1
EBIT	2.004	2.118	-5
Bereinigtes EBIT	2.175	2.417	-10
Umsatzrendite (in %)	7,8	8,2	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	8,5	9,4	.
CFBIT	3.652	4.617	-21
Bereinigter CFBIT	4.127	4.821	-14
Bereinigte Cash Conversion Rate	1,9	2,0	.
Sachinvestitionen	911	1.039	-12
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.837	1.785	+3
davon aktivierte Entwicklungskosten	495	548	-10
Beschäftigte	169.084	170.515 ¹	-1
Daimler Trucks & Buses			
Absatz (in Einheiten)	106.444	99.256	+7
Umsatz	8.890	9.230	-4
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	8.725	9.147	-5
EBIT	482	541	-11
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	436	566	-23
Bereinigtes EBIT	489	603	-19
Umsatzrendite (in %)	5,4	5,9	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	5,5	6,5	.
CFBIT	-576	1.142	.
Bereinigter CFBIT	-527	1.142	.
Bereinigte Cash Conversion Rate	-1,1	1,9	.
Sachinvestitionen	155	128	+21
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	396	365	+8
davon aktivierte Entwicklungskosten	61	23	+165
Beschäftigte	103.276	99.640 ¹	+4
Daimler Mobility			
Umsatz	6.855	6.877	-0
EBIT	943	589	+60
Bereinigtes EBIT	943	601	+57
Eigenkapitalrendite (in %)	23,3	16,2	.
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	23,3	16,5	.
Neugeschäft	14.633	18.676	-22
Vertragsvolumen	148.091	150.553 ¹	-2
Beschäftigte	11.227	11.650 ¹	-4

1 Stand 31.12.2020.

Q1-3

	Q1-3 2021	Q1-3 2020	Veränd. in %
€-Werte in Millionen			
Mercedes-Benz Cars & Vans			
Absatz (in Einheiten)	1.718.249	1.700.989	+1
Umsatz	80.641	67.963	+19
EBIT	9.520	1.503	+533
Bereinigtes EBIT	9.620	2.736	+252
Umsatzrendite (in %)	11,8	2,2	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	11,9	4,0	.
CFBIT	8.122	3.318	+145
Bereinigter CFBIT	10.061	4.062	+148
Bereinigte Cash Conversion Rate	1,0	1,5	.
Sachinvestitionen	2.923	3.322	-12
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	5.895	5.672	+4
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.571	1.844	-15
Beschäftigte	169.084	170.515 ¹	-1
Daimler Trucks & Buses			
Absatz (in Einheiten)	324.593	257.863	+26
Umsatz	27.567	24.174	+14
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	27.240	23.874	+14
EBIT	2.342	32	.
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	2.320	66	.
Bereinigtes EBIT	1.838	103	.
Umsatzrendite (in %)	8,5	0,1	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	6,7	0,4	.
CFBIT	712	936	-24
Bereinigter CFBIT	601	936	-36
Bereinigte Cash Conversion Rate	0,3	9,1	.
Sachinvestitionen	346	436	-21
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.132	1.102	+3
davon aktivierte Entwicklungskosten	147	70	+110
Beschäftigte	103.276	99.640 ¹	+4
Daimler Mobility			
Umsatz	20.695	20.428	+1
EBIT	2.611	852	+206
Bereinigtes EBIT	2.564	972	+164
Eigenkapitalrendite (in %)	22,5	7,8	.
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	22,1	8,8	.
Neugeschäft	48.588	48.821	-0
Vertragsvolumen	148.091	150.553 ¹	-2
Beschäftigte	11.227	11.650 ¹	-4

1 Stand 31.12.2020.

Konzernzwischenlagebericht

Konzernabsatz mit 577.800 (i. V. 772.700) Einheiten deutlich unter Vorjahresniveau

Konzernumsatz aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten bei 40,1 (i. V. 40,3) Mrd. €

Konzern-EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in Höhe von 3,6 (i. V. 3,1) Mrd. €; bereinigtes Konzern-EBIT von 3,6 (i. V. 3,5) Mrd. €

Konzernergebnis von 2,6 (i. V. 2,2) Mrd. €

Free Cash Flow des Industriegeschäfts aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in den ersten neun Monaten bei 6,6 (i. V. 3,5) Mrd. €

Für Gesamtjahr 2021 bei unveränderter Einbeziehung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts Absatz und Free Cash Flow des Industriegeschäfts auf, Umsatz und EBIT deutlich über Vorjahresniveau erwartet

Unter Berücksichtigung des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts erwarten wir einen Absatz und Free Cash Flow des Industriegeschäfts leicht unter Vorjahresniveau

Geschäftsentwicklung

Nachdem der **weltweite Pkw-Markt** in der ersten Jahreshälfte noch eine sehr positive Entwicklung verzeichnet hatte, war die Situation im dritten Quartal in vielen Regionen zunehmend von produktionsbedingten Angebotsengpässen, insbesondere infolge des Mangels an Halbleiterbauteilen, geprägt. Entsprechend konnte die weiterhin hohe Nachfrage teilweise nicht bedient werden, was einen deutlichen Rückgang der weltweiten Pkw-Verkäufe im Vergleich zum Vorjahr zur Folge hatte.

Entsprechend lag der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im dritten Quartal um rund 13% unter seinem Vorjahresniveau. Der europäische Markt verzeichnete mit einem Rückgang von etwa 22% ebenfalls deutliche Einbußen. Auch die Verkaufszahlen in China gingen mit einem Minus von 12% deutlich zurück.

Auch auf einigen **Transportermärkten** waren die Angebotsstörungen zuletzt deutlich zu beobachten. In der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Schweiz) lag der Markt sowohl im Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter (-12%) als auch im Segment der kleinen Transporter (-39%) deutlich unter dem Vorjahresniveau. Der US-Markt für große Transporter bewegte sich mit einem Rückgang von rund 14% ebenfalls deutlich im Minus. Der brasilianische Markt für große Transporter verfehlte das Vorjahresniveau dagegen nur leicht. Ebenso lag der chinesische Markt für mittelgroße Transporter leicht unter dem Vorjahresniveau.

Produktionsengpässe waren auch im Lkw-Segment zu spüren. Wichtige **Absatzmärkte für schwere Lkw** zeigten deshalb im dritten Quartal ein gemischtes Bild. Der nordamerikanische Markt (Klasse 8) bewegte sich mit einem Plus von nur noch knapp 1% in etwa auf dem Vorjahresniveau. In der Region EU30 war mit einem Plus von etwa 5% ein leichter Marktzuwachs zu beobachten. In Brasilien legte die Nachfrage mit einem Plus von rund 45% nochmals deutlich zu. Der japanische Markt bewegte sich knapp 2% unter dem Vorjahresniveau.

Konzernabsatz deutlich unter Vorjahresniveau

Im dritten Quartal 2021 hat Daimler weltweit 577.800 (i. V. 772.700) Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt. ➔ **B.01**

Mercedes-Benz Cars hat im dritten Quartal weltweit 383.500 (i. V. 566.600) Pkw der Marken Mercedes-Benz und smart abgesetzt. Ausschlaggebend für den Absatzrückgang waren die weltweiten Lieferengpässe bei Halbleitern. In Europa wurden 132.800 (i. V. 229.800) Fahrzeuge verkauft. Im Kernmarkt Deutschland hat Mercedes-Benz Cars 45.100 (i. V. 84.200) Fahrzeuge abgesetzt. In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, konnten 132.600 (i. V. 213.800) Einheiten erreicht werden. In den USA lagen die Auslieferungen von Mercedes-Benz Cars bei 46.200 (i. V. 52.000) Fahrzeugen.

Mercedes-Benz Vans verzeichnete von Juli bis September 2021 weltweit einen Absatz von 88.000 (i. V. 106.900) Einheiten. Der gegenwärtig weltweit bestehende Lieferengpass an bestimmten Halbleiterkomponenten hat sich auch auf die Auslieferungen von Mercedes-Benz Vans im dritten Quartal ausgewirkt. Die Auslieferungen im Vorjahr standen in vielen Märkten trotz der anhaltenden COVID-19-Pandemie im Zeichen einer sich erholenden Endkundennachfrage. In der Kernregion EU30 lag der Absatz im dritten Quartal 2021 mit 51.700 (i. V. 69.300) Einheiten deutlich unter dem Vorjahr. Dabei setzten wir in Deutschland 22.100 (i. V. 32.600) Fahrzeuge ab. In Nordamerika lag der Absatz mit 18.300 (i. V. 18.500) Einheiten auf dem Vorjahresniveau. In den USA belief sich unser Absatz auf 16.100 (i. V. 16.000) Einheiten. In Lateinamerika stieg der Absatz auf 4.600 (i. V. 3.200) Einheiten. In China lag der Absatz mit 7.500 (i. V. 6.500) Einheiten ebenfalls deutlich über dem Vorjahr.

Der Absatz von **Daimler Trucks** lag im dritten Quartal mit 101.700 Einheiten um 8% über dem Vorjahresniveau. Die Nachfrage im Vorjahresquartal war geprägt von den Folgen der COVID-19-Pandemie. Der Absatz im dritten Quartal 2021 wurde vor allem von Engpässen in der Zulieferkette insbesondere bei Halbleitern beeinflusst. In Lateinamerika konnten wir unseren Absatz trotz der Lieferengpässe auf 15.600 (i. V. 7.700) Lkw erhöhen, und in Asien verzeichneten wir einen Anstieg auf 31.300 (i. V. 21.900) Lkw. Gegenläufig haben sich die Absätze in Nordamerika auf 33.900 (i. V. 41.800) und in der Region EU30 auf 12.900 (i. V. 15.400) Fahrzeuge reduziert.

Der Absatz von **Daimler Buses** lag im dritten Quartal mit 4.700 Einheiten um 8 % unter dem Vorjahresniveau. Die Nachfrage ist im Wesentlichen aufgrund der weiterhin andauernden Folgen der COVID-19-Pandemie insbesondere für Reisebusse beeinflusst. In Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, verzeichneten wir mit 1.400 Fahrgestellen einen Absatzzrückgang um 12 %. Auch in der Region EU30 setzten wir mit 1.700 Einheiten 10 % weniger Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra ab als im Vorjahresquartal. Gegenläufig stiegen unsere Verkäufe in Mexiko auf 600 Einheiten (+168 %).

Bei **Daimler Mobility** lag das Neugeschäft im dritten Quartal aufgrund produktionsbedingter Angebotsengpässe mit 14,6 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahreswert (-22 %). Alle Regionen hatten ein niedrigeres Neugeschäft zu verzeichnen. Am geringsten ist das Neugeschäft in der Region Americas gesunken (-13 %). Das Vertragsvolumen lag zum Ende des dritten Quartals bei 148,1 Mrd. € und damit auf dem Niveau vom Jahresende 2020. Der Vertragsbestand von Athlon und Daimler Fleet Management betrug zum Quartalsende 394.000 Verträge. Das entsprach einem Vertragsvolumen von 6,4 Mrd. €. Im dritten Quartal belief sich die Zahl der Transaktionen bei den Mobilitätsdiensten der Joint Ventures FREE NOW & REACH NOW, SHARE NOW sowie CHARGE NOW auf 41,5 Mio.

Der **Daimler-Konzern** hat im dritten Quartal 1,1 (i. V. 1,2) Mrd. € in **Sachanlagen investiert**. Der größte Anteil entfiel mit 0,9 (i. V. 1,0) Mrd. € auf Mercedes-Benz Cars & Vans. Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen lag auf den Produktionsvorbereitungen der neuen EVA2-Fahrzeuge sowie der neuen C-Klasse inklusive den Derivaten. Außerdem fließen weiterhin hohe Investitionen in die Batteriefertigung. Daimler Trucks & Buses hat im dritten Quartal 2021 155 (i. V. 128) Mio. € in Sachanlagen investiert. Der Fokus der Sachinvestitionen lag vor allem auf den Themenfeldern Elektromobilität, Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz bei den konventionellen Aggregaten. Weitere Schwerpunkte sind die Vervollständigung des Freightliner Vocational Produktportfolios und die Optimierung der Infrastruktur.

Die **Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Daimler-Konzerns** beliefen sich im dritten Quartal auf 2,2 (i. V. 2,1) Mrd. €; davon wurden 0,6 (i. V. 0,6) Mrd. € aktiviert. Mit 1,8 (i. V. 1,8) Mrd. € entfielen mehr als drei Viertel der Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf Mercedes-Benz Cars & Vans. Der Schwerpunkt der Entwicklungskosten lag dabei auf der nächsten Generation der Elektrofahrzeuge und der neuen C-Klasse Derivate. Die Themen Elektrifizierung und Digitalisierung stehen auch weiterhin im Fokus. Daimler Trucks & Buses hat im dritten Quartal 2021 396 (i. V. 365) Mio. € in Forschungs- und Entwicklungsleistungen investiert. Die wichtigsten Projekte von Daimler Trucks & Buses lagen in den Bereichen Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz sowie bei maßgeschneiderten Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte. Außerdem spielen die Zukunftstechnologien automatisiertes und autonomes Fahren, Elektromobilität und Konnektivität eine bedeutende Rolle.

B.01

Konzernabsatz

	Q3 2021	Q3 2020	Veränd. in %
Daimler-Konzern	577.848	772.703	-25
Mercedes-Benz Cars	383.450	566.581	-32
Mercedes-Benz Vans	87.954	106.866	-18
Daimler Trucks	101.715	94.141	+8
Daimler Buses	4.729	5.115	-8

Wichtige Ereignisse

Neubesetzungen im Aufsichtsrat der Daimler AG

Am 21. Juli 2021 gab die Daimler AG bekannt, dass im Zuge der geplanten Neuausrichtung des Konzerns mit der Abspaltung des Lkw- und Busgeschäfts die bisherigen Daimler-Aufsichtsratsmitglieder Marie Wieck und Joe Kaeser ihre Mandate aufgeben und sich künftig auf den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG konzentrieren.

Veränderungen im Vorstand der Daimler AG

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

Überragende Mehrheit auf Hauptversammlung für Abspaltung von Daimler Truck

Die Aktionärinnen und Aktionäre der Daimler AG haben auf der virtuellen außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 mit überragender Mehrheit die historische Neuausrichtung des Unternehmens beschlossen. Für die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts mit anschließendem Listing der Daimler Truck Holding AG als eigenständiges Unternehmen an der Frankfurter Wertpapierbörse sprachen sich 99,90% des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals aus.

Mit einer ebenfalls überragenden Mehrheit von 99,89% hat die Aktionärsversammlung außerdem der Umfirmierung der Daimler AG in Mercedes-Benz Group AG zum 1. Februar 2022 zugestimmt. Der neue Name unterstreicht die künftige Fokussierung auf Pkw und Vans der Marken Mercedes-Benz, Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und Mercedes-EQ.

Mercedes-Benz Strategy Update

Mercedes-Benz stellt die Weichen für eine vollelektrische Zukunft: Wie am 22. Juli 2021 vorgestellt, wird die Marke mit dem Stern bis zum Ende des Jahrzehnts bereit sein, vollelektrisch zu werden – überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen. Mit diesem strategischen Schritt von »Electric first« zu »Electric only« beschleunigt Mercedes-Benz die Transformation in eine emissionsfreie und softwaregetriebene Zukunft.

Bis 2022 wird Mercedes-Benz in allen Segmenten, in denen die Marke vertreten ist, batterieelektrische Fahrzeuge anbieten. Ab 2025 werden alle neuen Fahrzeug-Architekturen ausschließlich elektrisch sein, und die Kundinnen und Kunden werden für jedes Modell eine vollelektrische Alternative zur Auswahl haben. Auch im Zuge dieser beschleunigten Transformation hält Mercedes-Benz an seinen Profitabilitätszielen fest.

Pionierarbeit für E-Infrastruktur

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

Mercedes-Benz mit nachhaltigem Markenerlebnis auf der IAA MOBILITY

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

Mercedes-Benz beteiligt sich an ACC

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

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.

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

Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts

Der Vorstand der Daimler AG hat am 30. Juli 2021 mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Abspaltung und Ausgliederung wesentlicher Umfänge des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses einschließlich des dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäfts (Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft) beschlossen. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 haben die Aktionäre der Daimler AG dem Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag mehrheitlich zugestimmt.

Die Kriterien einer Klassifizierung als »aufgegebene Aktivitäten« und als »zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmt« sind damit nach dem Bilanzierungsstandard IFRS 5 seit dem 30. Juli 2021 erfüllt. Der Ausweis als aufgegebene Aktivitäten und als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmt hat folgende Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzern-Kapitalflussrechnung und die Konzernbilanz.

In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden die fortgeführten Aktivitäten dargestellt; der Ausweis des Ergebnisses der aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern, erfolgt in einer gesonderten Zeile. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Da in der Segmentberichterstattung entsprechend der internen Steuerung und Berichterstattung unverändert das Segment Daimler Trucks & Buses ausgewiesen wird, erfolgt eine Überleitung des Konzern-EBIT aus fortgeführten Aktivitäten auf das Konzern-EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten. Um eine Vergleichbarkeit des EBIT von Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility mit dem Vorjahr sicherzustellen, werden die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertung der als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerte, die seit dem 30. Juli 2021 aus Konzernsicht nicht mehr zu erfassen sind, in der Überleitung ausgewiesen. In der Segmentberichterstattung werden die Segmentergebnisse von Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility damit unabhängig von den Auswirkungen aus der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts berichtet.

In der Konzern-Kapitalflussrechnung werden für die Berichts- und Vorjahreszeiträume die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt. Auch die Netto-Liquidität und die Netto-Verschuldung werden auf dieser Basis berichtet.

In der Konzernbilanz werden die Vermögenswerte und Schulden des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts zum 30. September 2021 als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden dargestellt. Die Bilanzwerte des Vorjahres werden gemäß IFRS entsprechend der bisherigen Darstellungsweise ausgewiesen.

Ausführliche Informationen über die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts und den Umfang der aufgegebenen Aktivitäten und als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden sind in  **Anmerkung 2** des Konzernanhangs zum Konzernzwischenabschluss enthalten.

Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler-Konzerns im dritten Quartal 2021

Der **Umsatz aus fortgeführten Aktivitäten** des Daimler-Konzerns belief sich im dritten Quartal 2021 auf 31.647 (i. V. 31.620) Mio. €. Der **Umsatz aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten** lag mit 40.083 (i. V. 40.281) Mio. € auf dem Niveau des Vorjahresquartals.

Weltweite Lieferengpässe bestimmter Halbleiterkomponenten führten zu Absatzrückgängen und bedingten unter anderem Diskontinuitäten im Produktionsnetzwerk. Zudem belasteten gestiegene Rohstoffpreise das Ergebnis. Gegenläufig wirkten sich im dritten Quartal sowohl eine verbesserte Absatzstruktur als auch eine verbesserte Preisdurchsetzung insbesondere im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans positiv auf das Ergebnis aus. Auch geringere Kreditrisikokosten führten zu positiven Ergebnisbeiträgen. In den Vertriebskosten resultierten im Vorjahresquartal Anpassungen bei einem Pensions- und einem Gesundheitsfürsorgeplan in den USA in positiven Ergebniseffekten.

Das **EBIT aus fortgeführten Aktivitäten** belief sich im dritten Quartal 2021 auf 2.899 (i. V. 2.511) Mio. €. Das **EBIT des Daimler-Konzerns aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten** lag mit 3.579 (i. V. 3.070) Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert. Die Überleitung vom EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten zum bereinigten EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten ist in Tabelle [7 B.04](#) enthalten.

Das **Zinsergebnis** belief sich im dritten Quartal 2021 auf -20 (i. V. -10) Mio. €.

Im dritten Quartal 2021 wird unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 855 (i. V. 690) Mio. € ausgewiesen. Die Steuerquote betrug 29,7 (i. V. 27,6) %.

Das **Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten** lag mit 2.024 Mio. € leicht über dem Niveau des Vorjahresquartals von 1.811 Mio. €.

Das **Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern**, setzt sich aus dem Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten und aus der Bewertung der aufgegebenen Aktivitäten zusammen. Dabei werden im Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten neben den Erträgen und Aufwendungen im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses, die als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmt sind, auch Eliminierungen aus Transaktionen zwischen fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten gezeigt. Das Ergebnis aus der Bewertung der aufgegebenen Aktivitäten enthält die für die aufgegebenen Aktivitäten angefallenen Transaktionskosten (vgl. [Anmerkung 2](#) des Konzernanhangs zum Zwischenbericht sowie Tabelle [7 B.03](#)).

Das **Konzernergebnis** lag mit 2.573 Mio. € deutlich über dem Niveau des Vorjahresquartals von 2.158 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 103 (i. V. 109) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 2.470 (i. V. 2.049) Mio. €; dies führte zu einem Anstieg des **Ergebnisses je Aktie** auf 2,31 (i. V. 1,91) €.

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

Tabelle [7 B.02](#) zeigt die verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Daimler Mobility.

Tabelle [7 B.03](#) zeigt die Überleitung des EBIT des Daimler-Konzerns aus fortgeführten Aktivitäten auf die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten sowie die Zusammensetzung des Konzern-EBIT auf die einzelnen Segmente und die Überleitung.

B.02**Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung drittes Quartal**

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q3 2021	Q3 2020	Q3 2021	Q3 2020	Q3 2021	Q3 2020
in Millionen €						
Umsatzerlöse	31.647	31.620	24.792	24.743	6.855	6.877
Umsatzkosten	-24.933	-25.729	-19.359	-19.802	-5.574	-5.927
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.714	5.891	5.433	4.941	1.281	950
Vertriebskosten	-2.199	-1.899	-2.034	-1.743	-165	-156
Allgemeine Verwaltungskosten	-707	-643	-509	-454	-198	-189
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.351	-1.244	-1.351	-1.244	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	318	406	273	369	45	37
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	196	140	217	193	-21	-53
Übriges Finanzergebnis	-72	-140	-73	-140	1	-
EBIT	2.899	2.511	1.956	1.922	943	589
Zinsergebnis	-20	-10	-18	-8	-2	-2
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Steuern	2.879	2.501	1.938	1.914	941	587
Ertragsteuern	-855	-690	-645	-486	-210	-204
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	2.024	1.811	1.293	1.428	731	383
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	549	347	549	347	-	-
Konzernergebnis	2.573	2.158	1.842	1.775	731	383
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	103	109				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.470	2.049				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	1.929	1.700				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	541	349				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	2,31	1,91				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	1,81	1,59				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	0,50	0,32				
Verwässert	2,31	1,91				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	1,81	1,59				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	0,50	0,32				

B.03**EBIT des Daimler-Konzerns drittes Quartal**

	Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	Daimler- Konzern	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung
in Millionen €							
Q3 2021							
Umsatzerlöse	31.647	8.436	40.083	25.603	8.890	6.855	-1.265
Umsatzkosten	-24.933	-6.569	-31.502	-20.145	-7.319	-5.574	1.536
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.714	1.867	8.581	5.458	1.571	1.281	271
Vertriebskosten	-2.199	-526	-2.725	-2.055	-636	-165	131
Allgemeine Verwaltungskosten	-707	-266	-973	-395	-328	-198	-52
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungs-kosten	-1.351	-305	-1.656	-1.342	-335	-	21
Übrige Erträge/Aufwendungen	442	-90	352	338	210	25	-221
EBIT	2.899	680	3.579	2.004	482	943	150
davon aus aufgegebenen Aktivitäten			680		436		244

	Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	Daimler- Konzern	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung
in Millionen €							
Q3 2020							
Umsatzerlöse	31.620	8.661	40.281	25.818	9.230	6.877	-1.644
Umsatzkosten	-25.729	-6.975	-32.704	-20.846	-7.602	-5.927	1.671
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.891	1.686	7.577	4.972	1.628	950	27
Vertriebskosten	-1.899	-465	-2.364	-1.820	-566	-156	178
Allgemeine Verwaltungskosten	-643	-245	-888	-379	-344	-189	24
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungs-kosten	-1.244	-310	-1.554	-1.237	-342	-	25
Übrige Erträge/Aufwendungen	406	-107	299	582	165	-16	-432
EBIT	2.511	559	3.070	2.118	541	589	-178
davon aus aufgegebenen Aktivitäten			559		566		-7

Umsatz und EBIT der Segmente im dritten Quartal 2021

Der Umsatz von **Mercedes-Benz Cars & Vans** lag im dritten Quartal 2021 mit 25.603 (i. V. 25.818) Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres (-1 %). Das EBIT des Segments belief sich auf 2.004 (i. V. 2.118) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 2.175 (i. V. 2.417) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 8,5 % unter dem bereinigten Vorjahreswert von 9,4 %. [↗ B.03 ↗ B.04](#)

Im dritten Quartal 2021 führte der weltweite Lieferengpass bestimmter Halbleiterkomponenten zu einem deutlichen Absatzzrückgang. Bedingt durch die Halbleiterengpässe waren unter anderem auch Diskontinuitäten im Produktionsnetzwerk zu verzeichnen. Des Weiteren belasteten gestiegene Rohstoffpreise das Ergebnis. Gegenläufig wirkten sich im laufenden Quartal eine weiterhin stark verbesserte Absatzstruktur und eine verbesserte Preisdurchsetzung positiv auf das Ergebnis aus. Insgesamt stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 19,3 % auf 21,3 %. Im Vorjahresquartal führten Anpassungen bei einem Pensions- und einem Gesundheitsfürsorgeplan in den USA zu positiven Ergebniseffekten in den Vertriebskosten. Darüber hinaus wirkte sich die Folgebewertung unserer Beteiligung an dem Ladeinfrastrukturbetreiber Chargepoint, Inc. zum beizulegenden Zeitwert negativ auf das übrige Finanzergebnis aus.

In den Restrukturierungsaufwendungen von 97 (i. V. 297) Mio. € sind Aufwendungen im Zusammenhang mit Personal-kostenoptimierungsprogrammen von 97 (i. V. 229) Mio. € enthalten. Darüber hinaus umfassten die Restrukturierungsaufwendungen im Vorjahresquartal Aufwendungen zur Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks von 68 Mio. €. Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge (74 Mio. €; i. V. 2 Mio. €) führten zu einer Ergebnisbelastung. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ B.04](#) enthalten.

Daimler Trucks & Buses verzeichnete im dritten Quartal 2021 einen Umsatzrückgang um 4 % auf 8.890 (i. V. 9.230) Mio. €. Das EBIT betrug 482 (i. V. 541) Mio. €; das bereinigte EBIT belief sich auf 489 (i. V. 603) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite des Segments lag mit 5,5 % unter dem bereinigten Vorjahreswert von 6,5 %. [↗ B.03 ↗ B.04](#)

Absatzzrückgänge im Wesentlichen in den Regionen EU30 und Nordamerika, die vor allem auf Engpässe in der Zulieferkette zurückzuführen waren, wirkten sich negativ auf das EBIT aus, wurden jedoch durch gestiegene Absätze insbesondere in den Regionen Asien und Lateinamerika gemildert. Positive Effekte resultierten aus einer verbesserten Preisdurchsetzung, dem Gebrauchtfahrzeuggeschäft sowie aus einem höheren Ergebnisbeitrag des Aftersales-Geschäfts. Gegenläufig belasteten

Mehrkosten, die sich vor allem aus gestiegenen Rohmaterialpreisen ergaben, das Ergebnis. Die Umsatzkosten lagen unter denen des Vorjahresquartals. Das Bruttoergebnis vom Umsatz stieg von 17,6 % auf 17,7 %. Die Wertaufholung bei dem Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. wirkte sich positiv auf das At-equity-Ergebnis aus. Gegenläufig resultierten negative Bewertungseffekte aus dem Aktienkursrückgang von Proterra Inc. Die Bereinigungen enthalten zum einen Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme von 16 (i.V. 62) Mio. € und zum anderen einen positiven Effekt von 9 Mio. € im Zusammenhang mit dem Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric GmbH & Co. KG. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle 7 B.04 enthalten.

Das EBIT des Segments **Daimler Mobility** belief sich im dritten Quartal 2021 auf 943 (i. V. 589) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 943 (i. V. 601) Mio. €. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag mit 23,3 % über dem Niveau des bereinigten Vorjahreswertes von 16,5 %. 7 B.02 7 B.04

Hauptgrund für die positive Entwicklung des Bruttoergebnisses vom Umsatz im dritten Quartal 2021 waren geringere Refinanzierungskosten sowie die gute Portfolioqualität, sodass keine Erhöhung der Kreditrisikoreserve notwendig war. Zur Ergebnisverbesserung trug auch die operative Geschäftsentwicklung bei den Mobilitäts- und Flottendienstleistungen bei. Im Vorjahresquartal belasteten Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme von 12 Mio. € die Funktionskosten. Zudem wirkte sich im Vorjahresquartal die Abwertung aktivierter

Softwareentwicklungskosten im Rahmen der Optimierung der IT-Architektur aus. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle 7 B.04 enthalten.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im dritten Quartal 2021 Erträge von 119 (i. V. Aufwendungen von 222) Mio. €. Die Aufwendungen sind reduziert um die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertung der als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerte (insgesamt 320 Mio. €), die seit dem 30. Juli 2021 nicht mehr zu erfassen sind. Gegenläufig sind die gesamten mit der Abspaltung und Ausgliederung verbundenen Kosten aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten von 68 Mio. € und Wertberichtigungen auf zur Veräußerung bestimmte Anteile an Daimler Mobility-Gesellschaften von 102 Mio. € in den zentral verantworteten Sachverhalten ausgewiesen.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich Erträge von 31 (i. V. 44) Mio. €.

B.04

Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT drittes Quartal

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €					
Q3 2021					
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	2.004	482	943	150	3.579
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	74	–	–	–	74
Restrukturierungsmaßnahmen	97	16	–	4	117
M&A-Transaktionen	–	-9	–	-150	-159
Bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	2.175	489	943	4	3.611
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	7,8	5,4	23,3		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	8,5	5,5	23,3		
in Millionen €					
Q3 2020					
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	2.118	541	589	-178	3.070
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	2	–	–	–	2
Restrukturierungsmaßnahmen	297	62	12	36	407
M&A-Transaktionen	–	–	–	–	–
Bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	2.417	603	601	-142	3.479
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	8,2	5,9	16,2		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	9,4	6,5	16,5		

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

Die Tabellen [7 B.05](#) [7 B.06](#) und [7 B.07](#) zeigen die Ergebniszahlen der ersten neun Monate.

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

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q1-3 2021	Q1-3 2020	Q1-3 2021	Q1-3 2020	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €						
Umsatzerlöse	98.653	85.094	77.958	64.666	20.695	20.428
Umsatzkosten	-76.651	-72.645	-59.609	-54.328	-17.042	-18.317
Bruttoergebnis vom Umsatz	22.002	12.449	18.349	10.338	3.653	2.111
Vertriebskosten	-6.659	-6.236	-6.152	-5.744	-507	-492
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.037	-1.884	-1.424	-1.327	-613	-557
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-4.351	-3.852	-4.351	-3.852	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.611	1.376	1.470	1.275	141	101
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.109	344	1.172	652	-63	-308
Übriges Finanzergebnis	307	-272	307	-269	-	-3
EBIT	11.982	1.925	9.371	1.073	2.611	852
Zinsergebnis	-132	-89	-126	-81	-6	-8
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Steuern	11.850	1.836	9.245	992	2.605	844
Ertragsteuern	-3.208	-1.119	-2.571	-775	-637	-344
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	8.642	717	6.674	217	1.968	500
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	2.008	-297	2.008	-297	-	-
Konzernergebnis	10.650	420	8.682	-80	1.968	500
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	292	278				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	10.358	142				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	8.376	439				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	1.982	-297				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	9,68	0,13				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	7,83	0,41				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	1,85	-0,28				
Verwässert	9,68	0,13				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	7,83	0,41				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	1,85	-0,28				

B.06**EBIT des Daimler-Konzerns erste neun Monate**

	Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	Daimler- Konzern	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung
in Millionen €							
Q1-3 2021							
Umsatzerlöse	98.653	25.929	124.582	80.641	27.567	20.695	-4.321
Umsatzkosten	-76.651	-20.495	-97.146	-62.036	-22.550	-17.042	4.482
Bruttoergebnis vom Umsatz	22.002	5.434	27.436	18.605	5.017	3.653	161
Vertriebskosten	-6.659	-1.577	-8.236	-6.254	-1.886	-507	411
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.037	-872	-2.909	-1.195	-1.039	-613	-62
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungs-kosten	-4.351	-923	-5.274	-4.324	-985	-	35
Übrige Erträge/Aufwendungen	3.027	468	3.495	2.688	1.235	78	-506
EBIT	11.982	2.530	14.512	9.520	2.342	2.611	39
davon aus aufgegebenen Aktivitäten			2.530		2.320		210

	Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	Daimler- Konzern	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung
in Millionen €							
Q1-3 2020							
Umsatzerlöse	85.094	22.594	107.688	67.963	24.174	20.428	-4.877
Umsatzkosten	-72.645	-19.060	-91.705	-57.463	-20.732	-18.317	4.807
Bruttoergebnis vom Umsatz	12.449	3.534	15.983	10.500	3.442	2.111	-70
Vertriebskosten	-6.236	-1.479	-7.715	-5.928	-1.802	-492	507
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.884	-732	-2.616	-1.136	-981	-557	58
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungs-kosten	-3.852	-968	-4.820	-3.828	-1.032	-	40
Übrige Erträge/Aufwendungen	1.448	-275	1.173	1.895	405	-210	-917
EBIT	1.925	80	2.005	1.503	32	852	-382
davon aus aufgegebenen Aktivitäten			80		66		14

B.07**Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT erste neun Monate**

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €					
Q1-3 2021					
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	9.520	2.342	2.611	39	14.512
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	256	–	–	–	256
Restrukturierungsmaßnahmen	448	116	42	37	643
M&A-Transaktionen	-604	-620	-89	-99	-1.412
Bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	9.620	1.838	2.564	-23	13.999
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	11,8	8,5	22,5		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	11,9	6,7	22,1		

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €					
Q1-3 2020					
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	1.503	32	852	-382	2.005
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	148	–	–	9	157
Restrukturierungsmaßnahmen	1.085	71	120	52	1.328
M&A-Transaktionen	–	–	–	–	–
Bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	2.736	103	972	-321	3.490
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	2,2	0,1	7,8		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	4,0	0,4	8,8		

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

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten** **↗ B.08** belief sich in den ersten neun Monaten 2021 auf 20,5 (i. V. 17,3) Mrd. €. Im Vergleich zur Vorjahresperiode, die durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie stark belastet war, war in den ersten neun Monaten 2021 eine deutliche Verbesserung des operativen Geschäftsverlaufs zu verzeichnen. Negative Effekte resultierten hingegen aus der Entwicklung des Working Capitals, im Wesentlichen durch den Vorratsaufbau aufgrund von Lieferengpässen bei Halbleiterkomponenten. Zudem stiegen die gezahlten Ertragsteuern im Vergleich zur Vorjahresperiode, die sich aus der deutlichen Verbesserung des operativen Geschäftsverlaufs im Berichtszeitraum ergaben. Während in der Vorjahresperiode ein Rückgang des Leasing- und Absatzfinanzierungsportfolios infolge der Corona-Krise den Cash Flow der Geschäftstätigkeit deutlich entlastete, ergab sich durch den Anstieg des Neugeschäfts in den ersten neun Monaten 2021 eine geringere Entlastung des Cash Flows als in der Vorjahresperiode.

Des Weiteren wirkten die im März 2021 getätigten Zahlungen von 0,9 Mrd. €, die infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge stehen. Im Berichtszeitraum wurden Zahlungen für die Personalkostenoptimierungsprogramme geleistet, die aus den vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung resultierten. Im Vorjahreszeitraum war der Cash Flow der Geschäftstätigkeit dagegen durch Zahlungen belastet, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios für die anstehende Beendigung der Produktion der X-Klasse im ersten Quartal 2020 geleistet wurden. Zudem war der Cash Flow der Geschäftstätigkeit durch den im Vergleich zur Vorjahresperiode niedrigeren Zahlungsmittelzufluss aus den ausgeschütteten Dividenden der Beijing Benz Automotive Co., Ltd. weniger positiv beeinflusst.

B.08

Verkürzte Kapitalflussrechnung¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q1-3 2021	Q1-3 2020	Q1-3 2021	Q1-3 2020	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	23.048	18.883	20.344	16.152	2.704	2.731
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	14.312	1.830	11.707	986	2.605	844
Abschreibungen/Wertminderungen	5.381	6.668	5.279	6.453	102	215
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-2.653	-423	-2.733	-781	80	358
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-2.491	-933	-3.013	-1.140	522	207
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	963	1.287	1.063	973	-100	314
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.305	2.106	2.311	1.954	-6	152
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.608	4.277	-66	-63	4.674	4.340
Vermietete Fahrzeuge	1.003	2.393	-1.139	20	2.142	2.373
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-1.327	-163	-1.129	-38	-198	-125
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	833	1.234	833	1.234	-	-
Gezahlte Ertragsteuern	-2.462	-1.008	-1.692	-184	-770	-824
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	20.472	17.268	11.421	9.414	9.051	7.854
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-5.263	-5.967	-5.161	-5.889	-102	-78
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	396	-96	178	-110	218	14
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	162	476	194	220	-32	256
Sonstige Ein- und Auszahlungen	524	267	473	257	51	10
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-4.181	-5.320	-4.316	-5.522	135	202
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-12.831	-4.486	-9.778	-7.513	-3.053	3.027
Dividendenzahlungen	-1.736	-1.218	-1.718	-1.209	-18	-9
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	-49	1	-49	-12	-	13
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	5.199	11.111	-5.199	-11.111
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-14.616	-5.703	-6.346	2.377	-8.270	-8.080
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	632	-630	571	-522	61	-108
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	25.355	24.498	21.674	21.899	3.681	2.599

¹ In der Konzern-Kapitalflussrechnung werden die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt. Die Cash Flows der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten sind in Anmerkung 2 des Konzernanhangs ersichtlich. Eine Überleitung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten ist ebenfalls in Anmerkung 2 des Konzernanhangs enthalten.

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

in Millionen €	Q1-3 2021	Q1-3 2020	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	11.421	9.414	+2.007
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-4.316	-5.522	+1.206
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	-194	-220	+26
Nutzungsrechte	-320	-239	-81
Übrige Anpassungen	54	75	-21
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	6.645	3.508	+3.137
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	1.486	452	+1.034
Restrukturierungsmaßnahmen	731	301	+430
M&A Transaktionen	-247	-	-247
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	8.615	4.261	+4.354

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten** [↗ B.08](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 4,2 (i. V. 5,3) Mrd. €. Der Rückgang resultierte insbesondere aus dem Zahlungsmittelzufluss von 0,6 Mrd. € im Zusammenhang mit dem partiellen Verkauf der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG (DTFC) an die Volvo Gruppe. Die Erlöse aus dem Verkauf, die im März 2021 vereinnahmt wurden, werden für Zwecke der Segmentberichterstattung auf die Segmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses aufgeteilt. Des Weiteren beeinflussten die rückläufigen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte den Cash Flow der Investitionstätigkeit positiv.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten** [↗ B.08](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 14,6 (i. V. 5,7) Mrd. €. Der Anstieg 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. Des Weiteren wirkte die im Vergleich zum Vorjahr höhere Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG negativ.

Seit dem 31. Dezember 2020 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 2,3 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, hat sich um 2,2 Mrd. € auf 31,6 Mrd. € erhöht.

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

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

Der **Free Cash Flow aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten des Industriegeschäfts** führte in den ersten neun Monaten 2021 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 6,6 (i. V. 3,5) Mrd. €. Im Vergleich zur Vorjahresperiode, die durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie stark belastet war, war in den ersten neun Monaten 2021 eine deutliche Verbesserung des operativen Geschäftsverlaufs zu verzeichnen. Des Weiteren beeinflussten sowohl die rückläufigen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, als auch der Zahlungsmittelzufluss von 0,6 Mrd. € im Zusammenhang mit dem partiellen Verkauf der Anteile an der DTFC an die Volvo Gruppe den Free Cash Flow des Industriegeschäfts positiv.

Negative Effekte resultierten hingegen aus der Entwicklung des Working Capitals, im Wesentlichen durch den Vorratsaufbau aufgrund Lieferengpässen bei Halbleiterkomponenten. Zudem stiegen die gezahlten Ertragsteuern im Vergleich zur Vorjahresperiode, die sich aus der deutlichen Verbesserung des operativen Geschäftsverlaufs im Berichtszeitraum ergaben. Des Weiteren wirkten die im März 2021 getätigten Zahlungen von 0,9 Mrd. €, die infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge stehen. Im Berichtszeitraum wurden Zahlungen für die Personalkostenoptimierungsprogramme geleistet, die aus den vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung resultierten. Im Vorjahreszeitraum war der Free Cash Flow des Industriegeschäfts dagegen durch Zahlungen belastet, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios für die anstehende Beendigung der Produktion der X-Klasse im ersten Quartal 2020 geleistet wurden. Zudem war der Cash Flow der Geschäftstätigkeit durch den im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Zahlungsmittelzufluss aus den ausgeschütteten Dividenden der Beijing Benz Automotive Co., Ltd. weniger positiv beeinflusst.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir zudem einen **bereinigten Free Cash Flow aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten des Industriegeschäfts** [↗ B.09](#). In den Bereinigungen aus rechtlichen Verfahren sind Zahlungen des Industriegeschäfts enthalten, die im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und den damit zusammenhängenden Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge stehen. Hier wirkten insbesondere die im März 2021 getätigten Zahlungen, die infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge stehen. Die Bereinigungen aus Restrukturierungsmaßnahmen beinhalten im Berichtszeitraum Zahlungen für die Personalkostenoptimierungsprogramme und im Vorjahresquartal die Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios geleistet wurden.

Die Bereinigungen aus M&A-Transaktionen beinhalten die zahlungswirksamen Effekte im Zusammenhang mit dem partiellen Verkauf der Anteile an DTFC an die Volvo Gruppe und aus der Übernahme des britischen Elektromotoren-spezialisten YASA Ltd. Insgesamt war für den bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts ein Zahlungsmittelzufluss von 8,6 (i.V. 4,3) Mrd. € zu verzeichnen.

In den ersten neun Monaten 2021 führte der **Free Cash Flow aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelzufluss von 15,7 (i. V. 11,3) 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.

Neben der Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit kann der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** auf Basis der Cash Flows vor Zinsen und Steuern (CFBIT) der automobilen

Segmente abgeleitet werden. Die Überleitung vom CFBIT von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst darüber hinaus die gezahlten Steuern und Zinsen. Die übrigen Überleitungs-posten beinhalten insbesondere Eliminierungen zwischen den Segmenten sowie Sachverhalte, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von den automobilen Segmenten verantwortet werden. In der Tabelle [7 B.10](#) wird die Überleitung vom CFBIT der automobilen Segmente zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts dargestellt.

Der **CFBIT der automobilen Segmente** leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte. Die Tabellen [7 B.11](#) und [7 B.12](#) zeigen für Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses die Zusammensetzung des CFBIT für das dritte Quartal und die ersten neun Monate 2021 im Vergleich zur Vorjahresperiode. In den Tabellen [7 B.13](#) und [7 B.14](#) werden für Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt.

B.10

Überleitung CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	Q3 2021	Q3 2020	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €				
CFBIT Mercedes-Benz Cars & Vans	3.652	4.617	8.122	3.318
CFBIT Daimler Trucks & Buses	-576	1.142	712	936
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-613	-24	-1.692	-184
Gezahlte/erhaltene Zinsen	-251	-133	-313	-82
Übrige Überleitungs-posten	37	-463	-184	-480
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.249	5.139	6.645	3.508

B.11

CFBIT drittes Quartal

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	Q3 2021	Q3 2020	Q3 2021	Q3 2020
in Millionen €				
EBIT	2.004	2.118	482	541
Veränderung im Working Capital	1.170	435	-1.128	184
Nettofinanzinvestitionen	-228	-58	-45	-35
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.360	-1.603	-151	-131
Abschreibungen/Wertminderungen ¹	1.580	1.745	97	332
Übrige	486	1.980	169	251
CFBIT	3.652	4.617	-576	1.142

¹ Planmäßige Abschreibungen bei Daimler Trucks & Buses werden bis zum 30. Juli 2021 gezeigt. Abschreibungen nach diesem Zeitpunkt in Höhe von 180 Mio. € werden in der Zeile Übrige berücksichtigt.

B.12**CFBIT erste neun Monate**

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	Q1-3 2021	Q1-3 2020	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €				
EBIT	9.520	1.503	2.342	32
Veränderung im Working Capital	1.835	1.528	-1.408	361
Nettofinanzinvestitionen	-51	-6	267	-72
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-4.534	-5.323	-457	-518
Abschreibungen/Wertminderungen ¹	4.624	5.449	658	1.004
Übrige	-3.272	167	-690	129
CFBIT	8.122	3.318	712	936

¹ Planmäßige Abschreibungen bei Daimler Trucks & Buses werden bis zum 30. Juli 2021 gezeigt. Abschreibungen nach diesem Zeitpunkt in Höhe von 180 Mio. € werden in der Zeile Übrige berücksichtigt.

B.13**Überleitung zum bereinigten CFBIT drittes Quartal**

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	Q3 2021	Q3 2020	Q3 2021	Q3 2020
in Millionen €				
CFBIT	3.652	4.617	-576	1.142
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	215	204	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	40	-	9	-
M&A Transaktionen	220	-	40	-
Bereinigter CFBIT	4.127	4.821	-527	1.142
Bereinigtes EBIT	2.175	2.417	489	603
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	1,9	2,0	-1,1	1,9

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

B.14**Überleitung zum bereinigten CFBIT erste neun Monate**

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	Q1-3 2021	Q1-3 2020	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €				
CFBIT	8.122	3.318	712	936
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	1.484	443	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	545	301	130	-
M&A Transaktionen	-90	-	-241	-
Bereinigter CFBIT	10.061	4.062	601	936
Bereinigtes EBIT	9.620	2.736	1.838	103
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	1,0	1,5	0,3	9,1

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

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** **↗ B.15** 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 2020 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 5,6 Mrd. € auf 23,5 Mrd. €. Der Anstieg ist insbesondere auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts sowie auf positive Wechselkurseffekte zurückzuführen, der durch die Zahlung der Dividende an die Aktionäre der Daimler AG teilweise kompensiert wurde.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 um 11,0 Mrd. € auf 104,2 Mrd. € verringert. [↗ B.16](#)

Der Daimler-Konzern hat sich im dritten Quartal des Jahres 2021 erneut erfolgreich auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **refinanziert**.

Im dritten Quartal 2021 sind Daimler aus der **Emission** von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 0,8 (i. V. 2,4) Mrd. € zugeflossen. Aufgrund der Tilgung von Anleihen flossen 5,9 (i. V. 2,3) Mrd. € ab. Die in den ersten neun Monaten 2021 emittierten Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) sind in Tabelle [↗ B.17](#) dargestellt. Darüber hinaus wurden weitere Anleihen in verschiedenen Ländern begeben.

Im dritten Quartal 2021 wurden insgesamt drei **Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen** durchgeführt. In den USA wurde mit zwei Transaktionen ein Volumen von 5,25 Mrd. USD generiert. In China konnte eine Anleihe im Wert von 8,63 Mrd. RMB erfolgreich am Markt platziert werden.

Darüber hinaus hat Daimler eine seit Juli 2018 bestehende syndizierte **Kreditlinie** von 11 Mrd. €, die zum Stichtag nicht in Anspruch genommen wurde. Zudem wurde die finanzielle Flexibilität im Rahmen der Abspaltung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts mit einer weiteren Kreditlinie in Höhe von insgesamt 18 Mrd. € gesichert. Die Kreditlinie der Daimler Truck AG besteht aus einer revolvingenden Kreditlinie von 5 Mrd. € mit einer Laufzeit bis zum Jahr 2026 inklusive zwei Verlängerungsoptionen von jeweils einem Jahr sowie einer zusätzlichen Darlehensfazilität von 13 Mrd. €, die in einem Zeitraum von 12 Monaten gezogen werden kann und mit zwei Verlängerungsoptionen von je 6 Monaten ausgestattet ist.

B.15

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	30. Sept. 2021	31. Dez. 2020	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	21.675	20.344	+1.331
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	5.299	5.468	-169
Liquidität	26.974	25.812	+1.162
Finanzierungsverbindlichkeiten ¹	-4.139	-9.168	+5.029
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	623	1.211	-588
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-3.516	-7.957	+4.441
Netto-Liquidität	23.458	17.855	+5.603

¹ Zum 30. September 2021 werden Verbindlichkeiten aus der Refinanzierung konzerninterner Händler berücksichtigt.

B.16

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	30. Sept. 2021	31. Dez. 2020	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	25.356	23.048	+2.308
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.261	6.397	-136
Liquidität	31.617	29.445	+2.172
Finanzierungsverbindlichkeiten	-136.454	-145.842	+9.388
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	664	1.224	-560
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-135.790	-144.618	+8.828
Netto-Verschuldung	-104.173	-115.173	+11.000

B.17

Benchmarkemissionen

Emittenten	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Finance North America LLC	1.500 Mio. USD	03/2021	03/2024
Daimler Finance North America LLC	1.000 Mio. USD	03/2021	03/2026
Daimler Finance North America LLC	500 Mio. USD	03/2021	03/2031
Daimler AG	1.000 Mio. €	03/2021	03/2033

Vermögenslage

Die Struktur der Konzernbilanz zum 30. September 2021 ist wesentlich durch die am 30. Juli 2021 bekannt gegebene Abspaltung und Ausgliederung wesentlicher Umfänge des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses einschließlich des dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäfts (Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft) beeinflusst. Die Vermögenswerte und Schulden dieser Aktivitäten sind bis zum Wirksamwerden der Abspaltung als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte bzw. zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Schulden in separaten Bilanzzeilen auszuweisen. Die umgegliederten Buchwerte dieser Vermögenswerte lagen zum 30. September 2021 bei 52,5 Mrd. €, die damit verbundenen Schulden bei 23,8 Mrd. € und sind in Tabelle [7 B.18](#) dargestellt. Die Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020 blieb unverändert.

Die Bilanzsumme stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2020 von 285,7 Mrd. € auf 289,6 Mrd. €. Im Anstieg sind 6,1 Mrd. € Effekte aus der Währungsumrechnung enthalten; währungsbereinigt war ein Rückgang von 2,2 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 159,1 (i. V. 161,3) Mrd. € auf Daimler Mobility; dies entsprach 55 % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern (i. V. 56 %). [7 B.19](#)

Neben den Effekten infolge der Umgliederungen in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden waren folgende wesentliche Veränderungen in den jeweiligen Bilanzposten zu verzeichnen:

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** verzeichneten einen Rückgang gegenüber dem Vorjahresniveau. Dies ist unter anderem auf ein geringeres Neugeschäft im dritten Quartal infolge produktionsbedingter Angebotsengpässe zurückzuführen, sodass nach dem coronabedingten Einbruch im Jahr 2020 das Vertragsvolumen des Vorjahres mit Pkw nicht erreicht wurde.

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** stiegen gegenüber dem Vorjahresniveau an. Dies war im Wesentlichen auf das anteilige Ergebnis von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. zurückzuführen.

Die **Vorräte** im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans erhöhten sich insbesondere bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen um 0,9 Mrd. € und den unfertigen Erzeugnissen um 3,3 Mrd. €, während die Fertigerzeugnisse, Ersatzteile und Waren 3,0 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau lagen. Die unterschiedliche Entwicklung ist im Wesentlichen auf Engpässe bei Halbleitern zurückzuführen.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 deutlich von 62,2 Mrd. € auf 75,3 Mrd. €. Die Effekte aus der Währungsumrechnung betrugen 1,6 Mrd. €. Der währungsbereinigte Anstieg von 11,5 Mrd. € resultierte im Wesentlichen aus dem positiven Konzernergebnis von 10,7 Mrd. € und den ergebnisneutral erfassten Gewinnen von 2,7 Mrd. € im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen. Gegenläufig wirkten die an die Aktionäre der Daimler AG ausgeschüttete Dividende von 1,4 Mrd. € sowie die ergebnisneutralen Verluste aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,4 Mrd. €. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 73,7 (i. V. 60,7) Mrd. €.

Im Verhältnis zum Anstieg der Bilanzsumme von 1% erhöhte sich das um die Dividende des Vorjahres bereinigte Eigenkapital überproportional. Dementsprechend lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 26,0 % deutlich über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 21,3 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 44,9 (i. V. 37,3) %.

Die **Rückstellungen** setzen sich aus den Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie den übrigen Rückstellungen zusammen und sind gegenüber dem 31. Dezember 2020 zurückgegangen. In den Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen führte der Anstieg der Abzinsungsfaktoren zu einem Rückgang des Barwerts der Pensionsverpflichtungen, während der Marktwert des Planvermögens davon weitgehend unberührt bleibt. In den übrigen Rückstellungen reduzierten sich insbesondere die Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken aus den im März 2021 getätigten Zahlungen infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge.

Der Rückgang der **Finanzierungsverbindlichkeiten** steht im im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem geringeren Refinanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** von Mercedes-Benz Cars & Vans lagen 1,7 Mrd. € über dem Vorjahresniveau. Der Anstieg stand insbesondere im Zusammenhang mit höheren Vorräten.

Tabelle [7 B.20](#) 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 C.05](#), der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [7 C.07](#) sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang zum Zwischenabschluss entnommen werden.

B.18**Zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft**

	30. September 2021		
	Zur Ausschüttung bestimmt	Zur Veräußerung bestimmt	Summe
in Millionen €			
Geschäfts- und Firmenwerte	656	9	665
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.075	1	1.076
Sachanlagen	7.626	22	7.648
Vermietete Gegenstände	3.698	303	4.001
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15.178	1.883	17.061
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	1.390	–	1.390
Vorräte	8.487	68	8.555
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.211	36	3.247
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.392	9	5.401
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	141	–	141
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.003	16	1.019
Übrige Vermögenswerte	2.283	34	2.317
	50.140	2.381	52.521
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.843	–	2.843
Rückstellungen für sonstige Risiken	4.480	12	4.492
Finanzierungsverbindlichkeiten	5.687	54	5.741
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.436	9	3.445
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.575	17	2.592
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.178	32	3.210
Übrige Schulden	1.414	20	1.434
	23.613	144	23.757

B.19**Verkürzte Bilanz**

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	30. Sept. 2021	31. Dez. 2020	30. Sept. 2021	31. Dez. 2020	30. Sept. 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	14.874	16.399	14.253	15.686	621	713
Sachanlagen	27.828	35.246	27.435	34.904	393	342
Vermietete Gegenstände	43.528	47.552	14.226	17.949	29.302	29.603
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	77.745	96.185	-92	-83	77.837	96.268
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	5.283	5.189	4.739	4.443	544	746
Vorräte	20.699	26.444	20.326	25.298	373	1.146
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.568	10.649	5.951	9.929	617	720
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	19.955	23.048	16.328	20.344	3.627	2.704
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.121	6.397	5.198	5.468	923	929
davon kurzfristig	5.230	5.356	4.894	5.165	336	191
davon langfristig	891	1.041	304	303	587	738
Übrige finanzielle Vermögenswerte	6.062	6.924	-10.092	-10.862	16.154	17.786
Sonstige Vermögenswerte	8.431	11.704	-1.737	1.396	10.168	10.308
Zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	52.521	-	34.029	-	18.492	-
Summe Aktiva	289.615	285.737	130.564	124.472	159.051	161.265
Passiva						
Eigenkapital	75.270	62.248	58.651	47.933	16.619	14.315
Rückstellungen	21.779	32.520	20.687	31.323	1.092	1.197
Finanzierungsverbindlichkeiten	130.713	145.842	2.680	9.168	128.033	136.674
davon kurzfristig	53.684	59.303	-19.363	-18.717	73.047	78.020
davon langfristig	77.029	86.539	22.043	27.885	54.986	58.654
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.339	12.378	10.592	11.605	747	773
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.623	8.598	4.177	5.532	2.446	3.066
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	9.763	12.956	9.402	12.598	361	358
Sonstige Schulden	10.371	11.195	5.360	6.313	5.011	4.882
Zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Schulden	23.757	-	19.015	-	4.742	-
Summe Passiva	289.615	285.737	130.564	124.472	159.051	161.265

B.20**Net Assets der automobilen Segmente**

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	30. Sept. 2021	31. Dez. 2020	30. Sept. 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €				
Immaterielle Vermögenswerte	14.203	13.991	1.683	1.681
Sachanlagen	27.434	26.661	7.480	7.905
Vorräte	20.353	19.117	8.528	6.307
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.915	6.839	3.059	3.090
Übrige Segmentvermögenswerte	25.863	24.752	7.063	5.847
Segmentvermögenswerte	93.768	91.360	27.813	24.830
davon zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	232	-	27.125	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.491	8.752	3.508	2.824
Übrige Segmentschulden	49.806	51.416	14.601	14.176
Segmentschulden	60.297	60.168	18.109	17.000
davon zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Schulden	95	-	17.844	-
Net Assets	33.471	31.192	9.704	7.830

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 2020 auf den Seiten 114 bis 129 dargestellt.

Risiken, die sich für Daimler aus den Störungen in den weltweiten Lieferketten und insbesondere aus den Engpässen bei Elektronikbauteilen und anderen wichtigen Vorprodukten ergeben, haben sich für das vierte Quartal erhöht. Des Weiteren ergeben sich zunehmende Risiken aus den aktuell zu beobachtenden inflationären Tendenzen und dabei vor allem aus dem starken Anstieg der Energiepreise. Diese Entwicklung könnte das Konsumverhalten privater Haushalte sowie die Investitionstätigkeit von Unternehmen und damit auch die Nachfrage nach Pkw und Nutzfahrzeugen beeinträchtigen. Ein erhöhter Druck auf der Kostenseite könnte für das Unternehmen eine weitere Folge sein. Schließlich haben sich in China die wirtschaftlichen Risiken erhöht, die sich aus der fortschreitenden Konsolidierung des Immobiliensektors ergeben. Sollten sich die aktuellen Entwicklungen zu einer tiefgreifenden Krise des Immobiliensektors und einer damit verbundenen Finanzkrise ausweiten, könnte das erhebliche negative Folgen für das Wirtschaftswachstum und die chinesische Nachfrage nach Pkw und Nutzfahrzeugen haben.

Darüber hinaus verweisen wir auf die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Konzernzwischenlageberichts. Die Veränderungen der Risiken und Chancen werden kontinuierlich überwacht, bewertet und bei Bedarf in die unterjährigen Planungen eingearbeitet.

Wie berichtet, erwarten wir, dass im Dezember 2021 der Vollzug der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts erfolgt. Wie im Prognosebericht beschrieben, rechnen wir mit einem deutlichen positiven Effekt aus der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts auf das Konzern-EBIT.

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 Behörden und Institutionen weltweit waren und sind aktiv in Form von Anfragen, Untersuchungen, Verfahren und/oder Anordnungen. Diese Aktivitäten beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Behörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf-, Verbraucherschutz- und Kartellrecht.

In den USA haben die Daimler AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) im dritten Quartal 2020 mit verschiedenen Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen, die rechtswirksam geworden sind. Nach Auffassung der Behörden habe Daimler sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDs«) in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt, von denen einige unzulässige Abschaltvorrichtungen seien.

Im Rahmen der Vergleiche bestreitet Daimler die Vorwürfe der Behörden und räumt keine Haftung ein, hat sich aber bereit erklärt, unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, Servicemaßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen und bestimmte weitere Maßnahmen vorzunehmen. Im Fall der Nichterfüllung bestimmter Verpflichtungen können zusätzliche Vertragsstrafen fällig werden. Im ersten Quartal 2021 hat Daimler die zivilrechtlichen Geldstrafen gezahlt.

Wie bereits berichtet, hat darüber hinaus das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«) im April 2016 von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt. Daimler hat eine solche interne Untersuchung in Kooperation mit der Untersuchung des DOJ durchgeführt; die Untersuchung durch das DOJ ist noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus haben weitere US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach Landesumwelt- und -verbraucherschutzrecht eingeleitet sowie Auskunft- und Informationssuchen erlassen. In Kanada führt die kanadische Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) wegen des Verdachts möglicher Verletzungen unter anderem des Canadian Environmental Protection Act sowie nicht offengelegter AECDs und Abschaltvorrichtungen eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen durch. Daimler kooperiert weiterhin mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart im September 2019 einen Bußgeldbescheid gegen Daimler wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung erlassen, wodurch das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet wurde. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt noch Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler unter anderem wegen des Verdachts auf Betrug durch. Im Juni 2021 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart beim Amtsgericht Böblingen Strafbefehle gegen drei Daimler-Mitarbeiter unter anderem wegen Betrugs beantragt, die das Gericht erlassen hat und welche rechtskräftig geworden sind.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat seit 2018 wiederholt nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge erlassen und Rückrufe sowie zum Teil Erstzulassungsstopps angeordnet. Es vertrat dabei jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien. Daimler vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung, hat jedoch seit 2018 (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet, auch bezüglich des Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäfts, und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Gegen die vorgenannten Anordnungen des KBA hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt. Anfang 2021 hat das KBA gegenüber Daimler in diesen Verfahren Widerspruchsbescheide erlassen und ist damit den vorgebrachten Argumenten nicht gefolgt. Da Daimler weiterhin eine gegenteilige Rechtsauffassung vertritt, hat Daimler die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung vor dem zuständigen Verwaltungsgericht zugeführt und entsprechende Klagen erhoben. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich anschließenden Klageverfahren kooperiert Daimler weiterhin vollumfänglich mit dem KBA. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen sind mittlerweile fertig entwickelt, vom KBA geprüft und genehmigt worden; die entsprechenden Rückrufe sind eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Darüber hinaus befindet sich Daimler weiterhin auch mit dem Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) im Dialog, um die Aufarbeitung der dieselbezogenen Abgas-thematik abzuschließen sowie die Abarbeitung der betroffenen Kundenfahrzeuge voranzutreiben. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und der Diskussionen mit dem Amt und dem Ministerium ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen werden. Dies gilt seit dem 1. September 2020 auch für zuständige Behörden anderer Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission, die nach der neuen europäischen Typgenehmigungsverordnung Marktüberwachungstätigkeiten durchführen und Maßnahmen ergreifen können, unabhängig vom Ort der ursprünglichen Typgenehmigung, aber auch für die britische Marktüberwachungsbehörde DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency).

Die Europäische Kommission 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 der Europäischen Kommission bereits vor längerer Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt. Das Verfahren wurde am 8. Juli 2021 durch einen Beschluss der Europäischen Kommission einvernehmlich beendet. Daimler hat während des gesamten Verfahrens intensiv mit der Europäischen Kommission kooperiert und die Europäische Kommission hat dem Unternehmen einen vollständigen Geldbußenerlass gewährt.

Neben den vorgenannten Behörden führen im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen unter anderem nationale Kartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten, einschließlich des südkoreanischen Umweltministeriums (Ministry of Environment), der südkoreanischen Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission) und der Staatsanwaltschaft Seoul (Südkorea), verschiedene Untersuchungen und/oder Verfahren durch.

Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation und angesichts der bisherigen Entwicklungen ist es möglich, dass weitere regulatorische, strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen oder Anordnungen erlassen werden. Ferner könnten weitere Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder die Rezertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten.

In Anbetracht der Rechtsauffassungen unter anderem US-amerikanischer Regulierungsbehörden und des KBA ist es nicht unwahrscheinlich, dass neben diesen Behörden eine oder mehrere weitere aufsichtsrechtliche und/oder Ermittlungsbehörden weltweit zu dem Schluss kommen werden, dass bestimmte Pkw und/oder Nutzfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz oder anderer Konzernmarken ebenfalls mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet sind. Auch könnten solche Behörden zu der Auffassung gelangen, dass bestimmte Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen nicht ordnungsgemäß sind und/oder nicht ordnungsgemäß offengelegt wurden. 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. Daimler kann zu den laufenden Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und Verfahren zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs treffen. Insbesondere in Anbetracht des von der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler erlassenen Bußgeldbescheids, der Strafbefehle gegen Daimler-Mitarbeiter und der zivilrechtlichen Vergleiche mit den US-Behörden, sowie angesichts der laufenden und möglicher weiterer Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, verwaltungs- oder strafrechtlicher Anordnungen und Verfahren ist es nicht auszuschließen, dass Daimler zu erheblichen weiteren Geldstrafen, Bußgeldern, Gewinnabschöpfungen, Feldmaßnahmen, weiteren Rückrufen, weiteren Auslieferungs- und Zulassungsstopps, Maßnahmen zur Prozess- und Compliance-Verbesserung und Schadensbegrenzung sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von

Förderkrediten verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen (wie dem Ausschluss von Vergebungsverfahren), einschließlich weiterer behördlicher Untersuchungen und/oder Anordnungen sowie weiterer Verfahren, ausgesetzt wird. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden – oder auch Kläger – diese Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen übernehmen. Dies gilt auch dann, wenn die entsprechenden Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen. Somit besteht das Risiko, dass negative Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren, wie der von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassene Bußgeldbescheid, die Strafbefehle gegen Daimler-Mitarbeiter oder die den zivilrechtlichen Vergleichen mit den US-Behörden zugrunde liegenden Vorwürfe, negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben können und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

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

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Zivilverfahren

In der vor dem US-Bezirksgericht für New Jersey konsolidierten Verbraucher-Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA erhoben die Kläger den Vorwurf, Daimler AG und MBUSA hätten Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffdioxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Zudem seien Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen bewusst irregeführt worden.

Im dritten Quartal 2020 haben sich Daimler AG und MBUSA mit den Klägervertretern dieser Verbraucher-Sammelklage auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten Daimler AG und MBUSA die wesentlichen tatsachenbezogenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche der Sammelkläger, haben sich aber bereit erklärt, an bestimmte aktuelle und ehemalige Eigentümer und Leasingnehmer von Dieselfahrzeugen Zahlungen zu leisten. Das zuständige Gericht hat den Vergleich final genehmigt und ein endgültiges Urteil in der Sache erlassen. Hiergegen wurden bislang keine Rechtsmittel eingelegt. Die geschätzten Kosten für diesen Vergleich betragen rund 700 Millionen USD. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren

dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus diesem Vergleich und den vorgenannten Vergleichen mit den US-Behörden zu erfüllen.

Im April 2016 wurde gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften in Ontario eine Verbraucher-Sammelklage eingereicht, die ähnliche Vorwürfe erhebt und ähnliche Abhilfemaßnahmen in Bezug auf in Kanada verkaufte oder geleaste Fahrzeuge fordert. Im Juni 2017 hat das Gericht einem prozessualen Antrag stattgegeben, bestimmte Sachverhalte für die Behandlung als Sammelklage zu zertifizieren. Der Rechtsstreit ist noch nicht abgeschlossen.

In einer im Januar 2019 vom US-Bundesstaat Arizona eingereichten separaten Klage behauptet der Kläger, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht hätten. Verbraucher-Sammelklagen mit gleichartigem Vorwurf wurden gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften seit Mai 2020 im Vereinigten Königreich, im Juni und Dezember 2020 in den Niederlanden sowie gegen die Daimler AG im Februar 2019 in Israel eingereicht. In einer im September 2020 durch die Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida eingereichten Klage behauptet die Klägerin, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA kommunale Vorschriften über das Verbot der Manipulation von Fahrzeugen und sonstigen Verhaltens dadurch verletzt hätten, dass sie angeblich Vorrichtungen zur Beeinträchtigung der Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen genutzt hätten.

In Deutschland hat eine Vielzahl an Kunden von Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie behaupten, dass die Fahrzeuge mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufweisen würden. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die oben genannten Rückrufanordnungen des Kraftfahrt-Bundesamtes. Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Fallzahlen erwarten wir weiterhin einen hohen Klageeingang. In diesem Zusammenhang hat die Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. am 7. Juli 2021 eine Musterfeststellungsklage beim Oberlandesgericht Stuttgart gegen die Daimler AG eingereicht, die noch nicht im Klageregister veröffentlicht worden ist. Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bestimmte Voraussetzungen von vermeintlichen Ansprüchen von Verbrauchern feststellen zu lassen. Die Daimler AG wird sich gegen die Vorwürfe des Verbandes verteidigen.

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.

Daimler AG und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften halten die vorgenannten Klagen für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen, soweit nicht, wie vorangehend beschrieben, bereits ein Vergleich abgeschlossen wurde.

Darüber hinaus haben Anleger Klagen in Deutschland wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften erhoben. Die Daimler AG hält diese Klagen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen. Im Januar 2021 hat das Landgericht Stuttgart in diesem Zusammenhang einen Vorlagebeschluss zur Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) vor dem Oberlandesgericht Stuttgart erlassen. Die Daimler AG wird sich auch in diesem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger 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 den Vergleich der US-Verbraucher-Sammelklage sowie ungünstige Behauptungen und Ergebnisse, durch einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in den vorstehend genannten behördlichen oder anderen gerichtlichen Verfahren, insbesondere den von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassenen Bußgeldbescheid, die Strafbefehle gegen Daimler-Mitarbeiter und durch den zivilrechtlichen Vergleich mit den US-Behörden, beeinträchtigt werden.

Risiken aus sonstigen rechtlichen Verfahren

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

Am 21. September 2021 haben einzelne Personen aus dem Umfeld des Deutsche Umwelthilfe e.V. (»DUH«) beim Landgericht Stuttgart eine Klageschrift gegen die Mercedes-Benz AG eingereicht. Laut Veröffentlichungen des DUH machen sie einen Unterlassungsanspruch geltend und verlangen, dass die Mercedes-Benz AG ab November 2030 keine Pkw mit Verbrennungsmotor in den Verkehr bringt und deren Verkauf in der Zeit davor reduziert. Der Mercedes-Benz AG wurde die Klageschrift noch nicht zugestellt. Sie wird sich in dem Verfahren gegen die Vorwürfe der Kläger verteidigen.

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

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

Obwohl der jeweilige endgültige Ausgang einzelner rechtlicher Verfahren das Ergebnis und den Cash Flow 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 Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2020.

Prognosebericht

Die volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die weltweite Pkw-Nachfrage dürften im weiteren Jahresverlauf zwar günstig bleiben. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die angespannten Lieferketten und die Engpässe bei wichtigen Vorprodukten die Automobilproduktion weltweit auch im vierten Quartal erheblich beeinträchtigen werden. Für die Absatzseite bedeutet dies, dass wir inzwischen für 2021 nur noch von einem leichten Anstieg des **weltweiten Pkw-Marktes** ausgehen.

Der europäische Markt wird voraussichtlich nicht über das krisenbedingt sehr schwache Vorjahresniveau hinauskommen. Auf dem US-amerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist nur noch von einem leichten Anstieg auszugehen. Der chinesische Pkw-Markt, der sich im vergangenen Jahr besser entwickelte als die meisten anderen großen Absatzmärkte, dürfte sich in diesem Jahr lediglich auf dem Vorjahresniveau bewegen.

Auch im **Transportermarkt** ist von einer anhaltend angespannten Situation auf der Angebotsseite auszugehen. Dennoch ist in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) im kombinierten Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter ein deutlicher Anstieg zu erwarten; im Markt für kleine Transporter rechnen wir hingegen nur mit einem Marktvolumen auf dem Vorjahresniveau. In den USA dürfte die Nachfrage nach großen Transportern in etwa auf dem Vorjahresniveau liegen. In Brasilien gehen wir im Segment der großen Transporter von einem leichten Marktanstieg aus. Für China erwarten wir bei der Nachfrage nach mittelgroßen Transportern einen deutlichen Zuwachs.

Die günstige konjunkturelle Entwicklung sollte auch auf wichtigen **Lkw-Absatzmärkten** im Gesamtjahr 2021 eine verbesserte Nachfrageentwicklung zur Folge haben. In einigen Regionen dürften sich aber weiterhin Produktionsengpässe bemerkbar machen. In Nordamerika gehen wir dennoch davon aus, dass der Markt für schwere Lkw (Klasse 8) das Vorjahresniveau deutlich übertreffen wird. In der Region EU30 ist ebenfalls mit einem deutlichen Zuwachs der Verkäufe von schweren Lkw zu rechnen. Auch für den brasilianischen Markt erwarten wir ein deutliches Plus. In Japan ist mit einem Marktvolumen in etwa auf dem Vorjahresniveau zu rechnen.

Wir gehen davon aus, dass die weltweiten Lieferengpässe bei Halbleitern unsere Geschäftsentwicklung auch im vierten Quartal beeinflussen werden, rechnen aber mit einer Verbesserung der Situation im Vergleich zum dritten Quartal. Eine Prognose der weiteren Entwicklung der Versorgungslage ist weiterhin nur begrenzt möglich.

Um eine Vergleichbarkeit mit unseren bisherigen Prognosen für den Konzern und seine Geschäftsfelder herzustellen, erläutern wir zunächst unsere Erwartungen an das laufende Geschäftsjahr unter der Annahme, dass das Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft für das gesamte Geschäftsjahr in den Konzern einbezogen bliebe. Dabei wird davon ausgegangen, dass die planmäßigen Abschreibungen und die Bewertung der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen für das Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft und auch aus Konzernsicht unverändert für das Gesamtjahr erfolgen würden.

Dies vorausgeschickt und auf Basis der oben dargestellten Annahmen für die Entwicklung der für uns wichtigen Märkte und der aktuellen Einschätzungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler nun, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2021 insgesamt auf dem Niveau des Vorjahres liegen wird.

Mercedes-Benz Cars erwartet für das Gesamtjahr 2021 nun einen Absatz leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Durch die aktuelle Halbleitersituation dürfte unser Absatz auch im weiteren Jahresverlauf belastet sein. Mit neuen oder überarbeiteten Modellen wird das Produktportfolio weiter verjüngt und insbesondere durch elektrifizierte Modelle, zum Beispiel den EQS, erweitert. Positive Impulse erwarten wir weiterhin aus den sehr beliebten SUV-Modellen, der neuen C-Klasse und der fortschreitenden Elektrifizierung neuer Baureihen.

Mercedes-Benz Vans prognostiziert nun für das Gesamtjahr 2021 einen Absatz auf Vorjahresniveau. Wir gehen davon aus, dass unsere Auslieferungen im Jahr 2021 von den weltweit bestehenden Lieferengpässen bei bestimmten Halbleiterkomponenten belastet sein werden.

Nach der rückläufigen Nachfrage im Jahr 2020 wird für das Geschäftsjahr 2021 eine Erholung wichtiger Lkw-Märkte erwartet, die sich auch auf die Verkäufe von **Daimler Trucks & Buses** auswirken sollte. Das Geschäftsfeld erwartet unverändert einen deutlichen Absatzanstieg, der im Wesentlichen durch unsere Erwartungen an die Märkte in Nordamerika, Indonesien und der Region EU30 geprägt ist.

Daimler Mobility rechnet für das Jahr 2021 aufgrund produktionsbedingter Angebotsengpässe nun mit einem leicht niedrigeren Neugeschäft und Vertragsvolumen. Weiterhin wollen wir im Gebrauchtwagenmarkt und über flexiblere Leasing- und Mietprodukte, insbesondere für Elektrofahrzeuge, neue Marktpotenziale erschließen. Mit dem kontinuierlichen Ausbau unserer Online-Vertriebskanäle beabsichtigen wir, zusätzliche Marktchancen zu nutzen und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.

Wir erwarten, dass sich der **Umsatz des Daimler-Konzerns** im Gesamtjahr 2021 deutlich über dem Vorjahresniveau bewegen wird. Dabei bestätigen sich unsere Erwartungen, dass für die beiden automobilen Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses ebenfalls mit einem Umsatz deutlich über dem Vorjahresniveau gerechnet werden kann. Das Geschäftsfeld Daimler Mobility rechnet mit einem Umsatz auf Vorjahresniveau.

Wir gehen davon aus, dass das **Konzern-EBIT** im Jahr 2021 deutlich über dem insbesondere durch die COVID-19-Pandemie belasteten Niveau des Jahres 2020 liegen wird. Das Konzern-EBIT enthält einen positiven Ergebnisbeitrag im Zusammenhang mit der Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Ventures cellcentric, der sich jeweils mit 0,6 Mrd. € auf die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses verteilt. Auf die bereinigten Ergebnisgrößen der automobilen Geschäftsfelder wirkt sich diese Transaktion allerdings nicht aus.

Unsere kontinuierlichen Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz betreffen auch die Optimierung der Nutzung unserer Produktionsanlagen. Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung der Nutzungsdauern wurden die Nutzungsdauern für die planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen Ende 2020 neu eingeschätzt und teilweise verlängert. Diese Schätzungsänderung wird seit dem 1. Januar 2021 angewendet. Der erwartete positive Effekt auf das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) beträgt 0,8 Mrd. € für 2021 und betrifft im Wesentlichen Mercedes-Benz Cars & Vans.

Die einzelnen Geschäftsfelder haben für das Jahr 2021 die folgenden Erwartungen für die **bereinigte Rendite**:

Mercedes-Benz Cars & Vans: bereinigte Umsatzrendite 10 – 12 %.
Daimler Trucks & Buses: bereinigte Umsatzrendite 6 – 8 %.
Daimler Mobility: bereinigte Eigenkapitalrendite 20 – 22 %.

Dabei sind in der Ermittlung der bereinigten Eigenkapitalrendite des Segments Daimler Mobility keine Effekte auf das Segment-EBIT aus der Entkonsolidierung von Teilen des Finanzdienstleistungsgeschäfts enthalten.

Wir gehen nun davon aus, dass der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** im Jahr 2021 auf Vorjahresniveau liegen wird. Darin enthalten sind Zahlungen in Höhe von 0,9 Mrd. €, die im dritten Quartal 2020 im Rahmen des Vergleichs mit US-Behörden und mit den Klägervertretern der Verbraucher-Sammelklagen bei zivil- und umweltrechtlichen Diesel-Emissions-Verfahren vereinbart wurden. Weitere mögliche Belastungen im Zusammenhang mit rechtlichen und behördlichen Verfahren sind nicht berücksichtigt. Außerdem rechnen wir mit höheren Steuerzahlungen als im Vorjahr. Gegenläufig wirken positive Effekte aus dem Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric in Höhe der Verkaufserlöse von 0,6 Mrd. €, die anteilig von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses vereinnahmt werden. In der bereinigten Cash Conversion Rate wirkt sich dieser Zufluss jeweils nicht aus.

Die **bereinigte Cash Conversion Rate** für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans erwarten wir für das Jahr 2021 in einer Bandbreite von 0,8 bis 1,0. Für Daimler Trucks & Buses dürfte die bereinigte Cash Conversion Rate für das volle Geschäftsjahr 2021 ebenfalls zwischen 0,8 und 1,0 liegen.

Wir erwarten für die **Investitionen in Sachanlagen** im Jahr 2021 nun ein Niveau leicht unter der Größenordnung des Jahres 2020.

Die **Sachinvestitionen** bei Mercedes-Benz Cars & Vans sind im Wesentlichen geprägt durch die Produktanläufe der neuen Generation der C-Klasse und der batterieelektrischen Fahrzeuge auf der EVA2-Plattform. Darüber hinaus treiben wir die Entwicklung alternativer Antriebe mit Hochdruck voran. Damit bleiben die Sachinvestitionen bei Mercedes-Benz Cars & Vans nun voraussichtlich deutlich unter dem Niveau des Jahres 2020. Der Fokus der Investitionen von Daimler Trucks & Buses liegt vor allem auf den Themenfeldern Elektromobilität, Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz bei den konventionellen Aggregaten. Weitere Schwerpunkte sind die Vollständigung des Freightliner Vocational Produktportfolios und die Optimierung der Infrastruktur. Für das Jahr 2021 erwartet Daimler Trucks & Buses deutlich steigende Sachinvestitionen.

Mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Wettbewerbsposition von Daimler vor dem Hintergrund der anstehenden technologischen Herausforderungen zu stärken. Wir rechnen nun damit, dass unsere **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** des Jahres 2021 leicht über der Größenordnung des Vorjahres liegen werden. Dies gilt sowohl für den Konzern wie für Mercedes-Benz Cars & Vans. Bei Mercedes-Benz Cars & Vans fließt ein Großteil der Ausgaben für Forschungs- und Entwicklungsleistungen in die Erneuerung des Produktportfolios. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen werden sich auch bei Daimler Trucks & Buses voraussichtlich nur leicht gegenüber dem Vorjahr erhöhen.

Wir erwarten, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen unserer Pkw-Neuwagenflotte in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) im Jahr 2021 gegenüber dem nach WLTP vergleichbar gerechneten Verbrauchswert des Vorjahres (voraussichtlich zwischen 130 und 140 g/km CO₂-Emissionen, basierend auf den vorläufigen Verbrauchswerten 2020 unter Berücksichtigung der gesetzlichen Regelungen 2021) weiter deutlich sinken werden.

Nach dem Beschluss der Hauptversammlung der Daimler AG am 1. Oktober 2021 zur Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts berücksichtigen wir in den Prognosen der bedeutsamsten Leistungsindikatoren des Daimler-Konzerns (einschließlich des Geschäftsfelds Daimler Trucks & Buses) die Beiträge dieser Aktivitäten nur noch bis zum Wirksamwerden der Abspaltung und Ausgliederung. Der Vollzug der Transaktion wird im Dezember 2021 erwartet. Nach dem Vollzug der Transaktion werden die Anteile an der Daimler Truck Holding AG nach der At-equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Wie bereits ausgeführt dienen unsere oben gemachten Ausführungen zu unseren Erwartungen an das Geschäftsjahr 2021 nur vergleichenden Zwecken mit den bisherigen im Jahresverlauf von uns gemachten Prognosen. Unter Berücksichtigung der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts verändern sich die Prognosen einzelner Kennzahlen, die wir in unseren weiteren Ausführungen benennen und erläutern.

Die Prognose der Konzernkennzahlen berücksichtigt die Effekte aus der Einstellung der planmäßigen Abschreibungen und der At-equity-Bewertung der als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerte. Auch die erwarteten Transaktionskosten im Zusammenhang mit der Abspaltung und Ausgliederung sind in der Prognose enthalten. Mit Vollzug von Abspaltung und Ausgliederung im vierten Quartal erwarten wir beträchtliche positive Effekte auf das Konzern-EBIT, die derzeit jedoch noch nicht zuverlässig bestimmt werden können und deshalb nicht in der Prognose berücksichtigt sind.

Mit dem At-equity-Einbezug der Anteile an der Daimler Truck Holding AG ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung wird das Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft in der Überleitung ausgewiesen.

Unter Berücksichtigung des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts rechnen wir damit, dass der **Konzernabsatz** leicht unter der Größenordnung des Vorjahres liegen wird. Daimler Trucks & Buses geht weiterhin von einem deutlichen Anstieg aus.

Der **Konzernumsatz** dürfte deutlich über dem Vorjahreswert liegen, dagegen erwarten wir für Daimler Trucks & Buses bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts einen Umsatz auf dem Vorjahresniveau.

Das **Konzern-EBIT** sollte auch unter Berücksichtigung des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts weiterhin deutlich über dem Niveau des Vorjahres liegen. Die **bereinigte Umsatzrendite** von Daimler Trucks & Buses dürfte sich für diesen Zeitraum auf 6 – 8 % belaufen.

Den **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** erwarten wir in einer Größenordnung von leicht unter Vorjahr. Für Daimler Trucks & Buses rechnen wir bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts mit einer **bereinigten Cash Conversion Rate** von 0,6 bis 0,8.

Der Konzern erwartet unter Berücksichtigung des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts **Investitionen in Sachanlagen** deutlich unter der Größenordnung des Vorjahres. Auch Daimler Trucks & Buses rechnet bis zu diesem Zeitpunkt mit deutlich niedrigeren Sachinvestitionen.

Wir gehen davon aus, dass die **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** des Konzerns im Jahr 2021 leicht über dem Wert des Vorjahres liegen werden. Daimler Trucks & Buses rechnet bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts mit Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf Vorjahresniveau.

Unter Berücksichtigung des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts rechnet Daimler Mobility für das Jahr 2021 mit einem leicht niedrigeren Neugeschäft und einem deutlich niedrigeren Vertragsvolumen.

Vorausschauende Aussagen:

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

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q3

C.01

	Q3 2021	Q3 2020
in Millionen €		
Umsatzerlöse	31.647	31.620
Umsatzkosten	-24.933	-25.729
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.714	5.891
Vertriebskosten	-2.199	-1.899
Allgemeine Verwaltungskosten	-707	-643
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.351	-1.244
Sonstige betriebliche Erträge	562	485
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-244	-79
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	196	140
Übriges Finanzergebnis	-72	-140
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	2.899	2.511
Zinserträge	80	58
Zinsaufwendungen	-100	-68
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Steuern	2.879	2.501
Ertragsteuern	-855	-690
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	2.024	1.811
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	549	347
Konzernergebnis	2.573	2.158
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	103	109
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.470	2.049
davon aus fortgeführten Aktivitäten	1.929	1.700
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	541	349
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	2,31	1,91
davon aus fortgeführten Aktivitäten	1,81	1,59
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	0,50	0,32
Verwässert	2,31	1,91
davon aus fortgeführten Aktivitäten	1,81	1,59
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	0,50	0,32

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q1-3

C.02

	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €		
Umsatzerlöse	98.653	85.094
Umsatzkosten	-76.651	-72.645
Bruttoergebnis vom Umsatz	22.002	12.449
Vertriebskosten	-6.659	-6.236
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.037	-1.884
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-4.351	-3.852
Sonstige betriebliche Erträge	2.194	1.726
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-583	-350
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.109	344
Übriges Finanzergebnis	307	-272
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	11.982	1.925
Zinserträge	186	189
Zinsaufwendungen	-318	-278
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Steuern	11.850	1.836
Ertragsteuern	-3.208	-1.119
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	8.642	717
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	2.008	-297
Konzernergebnis	10.650	420
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	292	278
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	10.358	142
davon aus fortgeführten Aktivitäten	8.376	439
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	1.982	-297
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	9,68	0,13
davon aus fortgeführten Aktivitäten	7,83	0,41
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	1,85	-0,28
Verwässert	9,68	0,13
davon aus fortgeführten Aktivitäten	7,83	0,41
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	1,85	-0,28

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q3

C.03

	Q3 2021	Q3 2020
in Millionen €		
Konzernergebnis	2.573	2.158
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	604	-933
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	-2	3
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-146	370
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	456	-560
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	80	-855
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	20	23
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	100	-832
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	556	-1.392
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	23	-24
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	533	-1.368
Gesamtergebnis	3.129	766
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	126	85
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	3.003	681

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q1-3

C.04

	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €		
Konzernergebnis	10.650	420
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.567	-1.944
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	-3	2
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-355	719
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	1.209	-1.223
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	2.706	-2.188
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	112	32
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	2.818	-2.156
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	4.027	-3.379
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	48	-43
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	3.979	-3.336
Gesamtergebnis	14.677	-2.959
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	340	235
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	14.337	-3.194

Konzernbilanz

C.05

30. Sept. 2021 31. Dez. 2020

in Millionen €

Aktiva

Immaterielle Vermögenswerte	14.874	16.399
Sachanlagen	27.828	35.246
Vermietete Gegenstände	43.528	47.552
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	5.283	5.189
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	45.815	53.709
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	891	1.041
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.380	4.167
Aktive latente Steuern	3.304	6.259
Übrige Vermögenswerte	1.057	911
Langfristige Vermögenswerte	145.960	170.473
Vorräte	20.699	26.444
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.568	10.649
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	31.930	42.476
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	19.955	23.048
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	5.230	5.356
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.682	2.757
Übrige Vermögenswerte	4.070	4.534
Zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	52.521	–
Kurzfristige Vermögenswerte	143.655	115.264
Summe Aktiva	289.615	285.737

Passiva

Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Kapitalrücklagen	11.545	11.551
Gewinnrücklagen	58.873	47.111
Übrige Rücklagen	192	-1.041
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	73.680	60.691
Nicht beherrschende Anteile	1.590	1.557
Eigenkapital	75.270	62.248
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.858	12.070
Rückstellungen für sonstige Risiken	8.782	11.116
Finanzierungsverbindlichkeiten	77.029	86.539
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	1.319	1.971
Passive latente Steuern	4.390	3.649
Rechnungsabgrenzungsposten	1.125	1.567
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	4.024	5.787
Übrige Verbindlichkeiten	953	981
Langfristige Schulden	103.480	123.680
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	11.339	12.378
Rückstellungen für sonstige Risiken	7.139	9.334
Finanzierungsverbindlichkeiten	53.684	59.303
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	5.304	6.627
Rechnungsabgrenzungsposten	1.398	1.594
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	5.739	7.169
Übrige Verbindlichkeiten	2.505	3.404
Zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Schulden	23.757	–
Kurzfristige Schulden	110.865	99.809
Summe Passiva	289.615	285.737

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung

C.06

	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	14.312	1.830
Abschreibungen/Wertminderungen	5.381	6.668
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-1.853	-458
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-800	35
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-2.491	-933
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	963	1.287
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.305	2.106
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.608	4.277
Vermietete Fahrzeuge	1.003	2.393
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-1.327	-163
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	833	1.234
Gezahlte Ertragsteuern	-2.462	-1.008
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	20.472	17.268
Zugänge zu Sachanlagen	-3.340	-3.830
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-1.923	-2.137
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	593	279
Erwerb von Anteilsbesitz	-382	-323
Erlös aus dem Verkauf von Anteilen an Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG	634	-
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	144	227
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-3.141	-2.985
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	3.303	3.461
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-69	-12
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-4.181	-5.320
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-12.831	-4.486
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-1.444	-963
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-292	-255
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	36	31
Erwerb eigener Aktien	-48	-30
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-37	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-14.616	-5.703
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	632	-630
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.307	5.615
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	23.048	18.883
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	25.355	24.498

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

C.07

				Übrige Rücklagen	
				Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	
	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente/ Fremdkapital- instrumente
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2020	3.070	11.552	46.329	909	30
Konzernergebnis	-	-	142	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-2.582	-1.900	43
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	393	-	-9
Gesamtergebnis	-	-	-2.047	-1.900	34
Dividenden	-	-	-963	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-83	-	-
Kapitalerhöhung./Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-1	-	-	-
Sonstiges	-	-	37	-	-
Stand zum 30. September 2020	3.070	11.551	43.273	-991	64
Stand zum 1. Januar 2021	3.070	11.551	47.111	-1.516	206
Konzernergebnis	-	-	10.358	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	4.084	1.519	146
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-1.378	-	-37
Gesamtergebnis	-	-	13.064	1.519	109
Dividenden	-	-	-1.444	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-6	-	-	-
Sonstiges	-	-	142	-	-
Stand zum 30. September 2021	3.070	11.545	58.873	3	315

Derivative Finanz- instrumente	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital	
in Millionen €					
-546	-	61.344	1.497	62.841	Stand zum 1. Januar 2020
-	-	142	278	420	Konzernergebnis
1.031	-	-3.408	-43	-3.451	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
-312	-	72	-	72	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
719	-	-3.194	235	-2.959	Gesamtergebnis
-	-	-963	-261	-1.224	Dividenden
-	-	-83	2	-81	Änderungen des Konsolidierungskreises
-	-	-	13	13	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-30	-30	-	-30	Erwerb eigener Aktien
-	30	30	-	30	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-1	-	-1	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-	-	37	-3	34	Sonstiges
173	-	57.140	1.483	58.623	Stand zum 30. September 2020
269	-	60.691	1.557	62.248	Stand zum 1. Januar 2021
-	-	10.358	292	10.650	Konzernergebnis
-499	-	5.250	48	5.298	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
144	-	-1.271	-	-1.271	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-355	-	14.337	340	14.677	Gesamtergebnis
-	-	-1.444	-323	-1.767	Dividenden
-	-48	-48	-	-48	Erwerb eigener Aktien
-	48	48	-	48	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-6	19	13	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-40	-	102	-3	99	Sonstiges
-126	-	73.680	1.590	75.270	Stand zum 30. September 2021

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

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. Oktober 2021 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 2020 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 2020 angewendet wurden.

Verlängerung der Nutzungsdauern für Sachanlagen prospektiv ab Januar 2021

Das Industriegeschäft des Konzerns ist durch weltweiten Konkurrenzdruck und technologische Veränderungen gekennzeichnet. Unsere kontinuierlichen Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz betreffen auch die Optimierung der Nutzung unserer Produktionsanlagen. Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung der Nutzungsdauern wurden diese für die planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen Ende 2020 neu eingeschätzt und teilweise verlängert.

Diese Schätzungsänderung wird seit dem 1. Januar 2021 angewendet und führte im dritten Quartal 2021 zu einem positiven Ergebniseffekt vor Zinsen und Steuern (EBIT) von 173 Mio. € und in den ersten neun Monaten 2021 von 616 Mio. €. Die Erträge sind im Wesentlichen in den Umsatzkosten enthalten und überwiegend dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zuzuordnen.

Die erwarteten Auswirkungen betragen 0,8 Mrd. € für das Jahr 2021 bzw. 0,3 Mrd. € für das Jahr 2022.

2. Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts

Am 30. Juli 2021 hat der Vorstand der Daimler AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Abspaltung und Ausgliederung wesentlicher Umfänge des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses einschließlich des dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäfts (Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft) beschlossen. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 haben die Aktionäre der Daimler AG dem Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag mehrheitlich zugestimmt.

Mit Vollzug der bis Ende des Jahres geplanten Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts werden die Aktionäre der Daimler AG zu 65 % an der neu gegründeten Daimler Truck Holding AG beteiligt sein, die dann als eigenständiges Unternehmen an der Börse notiert sein wird.

Zum 31. Dezember 2021 wird Daimler planmäßig einen Minderheitsanteil von 35 % an der Daimler Truck Holding AG halten. Ein beherrschender Einfluss der Daimler AG wird für die Gesellschaft ab dem Zeitpunkt der Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung in das Handelsregister auf Basis der im Zusammenhang mit der Transaktion abgeschlossenen Verträge nicht mehr bestehen. Die Anteile werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen und als nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligung in der Überleitung der berichtspflichtigen Segmente zum Konzern dargestellt.

Es ist beabsichtigt, 5 % der Anteile an der Daimler Truck Holding AG im Jahr 2022 an den Daimler Pension Trust e.V. zu übertragen und damit in das Planvermögen einzubringen.

Auswirkungen der Abspaltung und Ausgliederung auf die Berichterstattung

Die Kriterien einer Klassifizierung als »zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden« und als »aufgegebene Aktivitäten« sind seit dem 30. Juli 2021 erfüllt.

In der Konzernbilanz werden die Vermögenswerte und Schulden des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts zum 30. September 2021 als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden dargestellt. Die Bilanzwerte des Vorjahres werden gemäß IFRS entsprechend der bisherigen Darstellungsweise ausgewiesen.

In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden die fortgeführten Aktivitäten dargestellt; der Ausweis des Ergebnisses der aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern, erfolgt in einer gesonderten Zeile. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Soweit nicht gesondert gekennzeichnet, beziehen sich die im Konzernanhang dargestellten Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung auf die fortgeführten Aktivitäten. Im Rahmen der Segmentberichterstattung ist das Segment Daimler Trucks & Buses entsprechend der internen Steuerung und Berichterstattung unverändert enthalten.

In der Konzern-Kapitalflussrechnung werden für den Berichts- und Vorjahreszeitraum die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt.

Zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden

Zur Ausschüttung bestimmte Vermögenswerte und Schulden

Für wesentliche Umfänge des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses sind die Beteiligungen oder Geschäftsaktivitäten des Segments bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens von Abspaltung und Ausgliederung bereits rechtlich der Daimler Truck AG zugeordnet. Im Rahmen der Abspaltung und Ausgliederung wird auch das Finanzdienstleistungsgeschäft aufgeteilt. Ein wesentlicher Teil des zukünftig im Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft enthaltenen Finanzdienstleistungsgeschäfts wird ebenfalls bereits vor dem Wirksamwerden der Abspaltung übertragen (Daimler Mobility Phase 1). Alle Umfänge, die vor dem Wirksamwerden der Abspaltung übertragen werden, werden in einer sogenannten Abgangsgruppe im Sinne des IFRS 5 zusammengefasst und ab dem 30. Juli 2021 als zur Ausschüttung bestimmte Vermögenswerte und Schulden klassifiziert. Die Abgangsgruppe enthält den größten Teil der Vermögenswerte und Schulden des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses, Teile des Segments Daimler Mobility und zu einem sehr geringen Umfang Teile des Segments Mercedes-Benz Cars & Vans.

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden

In einzelnen Ländern werden operative Beteiligungen oder Geschäftsaktivitäten des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses erst nach dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung an die Daimler Truck Holding AG oder deren Tochterunternehmen übertragen oder an externe Dritte veräußert (sog. Left-overs). Darüber hinaus wird auch das Finanzdienstleistungsgeschäft im Zusammenhang mit dem Nutzfahrzeuggeschäft in Teilen nach dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens übertragen (Daimler Mobility Phase 2). Diese Geschäftsaktivitäten werden, soweit die Kriterien des IFRS 5 für die einzelnen Transaktionen erfüllt sind, ab dem 30. Juli 2021 als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden ausgewiesen. Bestandteil der als zur Ausschüttung klassifizierten vermieteten Fahrzeuge sind auch Fahrzeuge, die aufgrund zurückbehaltener Kontrolle bei Daimler Trucks & Buses bilanziert werden.

In der Folge werden die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertung der als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerte ab diesem Zeitpunkt nicht weiter fortgeführt. Um eine Vergleichbarkeit des EBIT von Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility mit dem Vorjahr sicherzustellen, werden diese Bewertungseffekte in der Überleitung ausgewiesen.

Die nicht wiederkehrende Bewertung zum beizulegenden Zeitwert der zur Veräußerung bestimmten Abgangsgruppen, wurde basierend auf den Inputfaktoren des verwendeten Discounted-Cashflow Bewertungsverfahrens der Stufe 3 zugeordnet.

Überblick über die zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden

Die zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden sind in Tabelle [7 C.08](#) dargestellt.

Die den zur Ausschüttung bzw. zum Verkauf bestimmten Vermögenswerten zugeordneten **Geschäftswerte** umfassen die Geschäftswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Daimler Trucks und Daimler Buses. Darüber hinaus sind Teile der Geschäftswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Daimler Mobility zugeordnet, die auf Basis relativer Werte der abgehenden und der verbleibenden Geschäftsaktivitäten ermittelt wurden. Vor der Klassifizierung als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmt wurden sämtliche Vermögenswerte und Schulden gemäß den jeweils anzuwendenden IFRS bewertet. Dies umfasste auch eine Prüfung auf Wertminderung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Daimler Trucks und Daimler Buses, aus der sich kein Wertminderungsbedarf ergab.

Planmäßige Abschreibungen und die **At-equity-Bewertung** der als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerte werden seit dem 30. Juli 2021 nicht mehr erfasst.

Die **Übrigen Rücklagen** im Eigenkapital enthalten zum aktuellen Zeitpunkt kumulative Aufwendungen im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden, die als zur Ausschüttung (377 Mio. €) oder Veräußerung (36 Mio. €) bestimmt sind.

C.08

Zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft

	30. September 2021		
	Zur Ausschüttung bestimmt	Zur Veräußerung bestimmt	Summe
in Millionen €			
Geschäfts- und Firmenwerte	656	9	665
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.075	1	1.076
Sachanlagen	7.626	22	7.648
Vermietete Gegenstände	3.698	303	4.001
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15.178	1.883	17.061
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	1.390	–	1.390
Vorräte	8.487	68	8.555
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.211	36	3.247
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.392	9	5.401
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	141	–	141
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.003	16	1.019
Übrige Vermögenswerte	2.283	34	2.317
	50.140	2.381	52.521
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.843	–	2.843
Rückstellungen für sonstige Risiken	4.480	12	4.492
Finanzierungsverbindlichkeiten	5.687	54	5.741
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.436	9	3.445
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.575	17	2.592
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.178	32	3.210
Übrige Schulden	1.414	20	1.434
	23.613	144	23.757

Die den zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte und Schulden zuzuordnenden **latenten Steuern** wurden als zur Veräußerung bestimmt klassifiziert, wenn ein Abgang der Vermögenswerte und Schulden im Zusammenhang mit einem Verkauf oder Abgang von Unternehmensanteilen erfolgen soll. Vor Umgliederung wurden die aktiven latenten Steuern auf Werthaltigkeit überprüft und gegebenenfalls abgewertet. Soll der Abgang der Vermögenswerte und Schulden im Zusammenhang mit einem Verkauf einzelner Vermögenswerte und Schulden erfolgen, werden die auf die zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte und Schulden entfallenden latenten Steuern weiterhin in der Konzernbilanz als aktive und passive latente Steuern ausgewiesen.

Die als zur Ausschüttung bestimmten Vermögenswerte enthalten **Zahlungsmittel** von 3,8 Mrd. €, die auf den vertraglichen Regelungen zur Liquiditäts- und Eigenkapitalstärkung des abzusplattendes Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts basieren und insbesondere Zahlungen im Rahmen einer Kapitalerhöhung bei der Daimler Truck AG in Höhe von 5,4 Mrd. € berücksichtigen. Gegenläufig enthalten sind die noch vor der Abspaltung und Ausgliederung zu leistenden konzerninternen Zahlungen von Gesellschaften des zukünftigen Daimler Truck- Konzerns für den Erwerb und Aufbau des nutzfahrzeugbezogenen Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie den Erwerb von weiteren Aktivitäten und Wirtschaftsgütern des zukünftigen Nutzfahrzeuggeschäfts. Diese können bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung noch Kaufpreisanpassungen unterliegen. In den in Tabelle 7 C.11 dargestellten Cash Flows der aufgegebenen Aktivitäten sind diese Zahlungsmittel von 3,8 Mrd. € nicht enthalten. Mit der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts werden weitere Zahlungen des

Daimler-Konzerns im Zusammenhang mit dem Ausgleich von konzerninternen Verrechnungskonten geleistet. Zum 30. September 2021 betrug der Saldo dieser Konten 2,2 Mrd. €. Diese sind in den als zur Ausschüttung bestimmt klassifizierten Zahlungsmitteln nicht enthalten.

Im Zusammenhang mit der Abspaltung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts wurden im dritten Quartal 2021 weitere Kreditlinien von insgesamt 18 Mrd. € vereinbart.

Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten

Das Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern, setzt sich aus dem Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten und aus der Bewertung der aufgegebenen Aktivitäten zusammen. Tabelle 7 C.09 zeigt die Zusammensetzung des Ergebnisses aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern.

Das **Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten** enthält die Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses, die als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmt sind. Es sind keine Umfänge anderer Segmente – insbesondere Daimler Mobility – enthalten, da diese Geschäftsaktivitäten keinen gesonderten, wesentlichen Geschäftsbereich darstellen. Eliminierungen aus Transaktionen zwischen fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten werden vollständig den aufgegebenen Aktivitäten zugeordnet. Die Ertragsteuern werden dem Steuersubjekt bzw. gemäß den geltenden Steuerumlageverfahren zugeordnet.

Das **Ergebnis aus der Bewertung der aufgegebenen Aktivitäten** enthält die für die aufgegebenen Aktivitäten angefallenen Transaktionskosten von 41 Mio. € (vor Steuern). Die nicht wiederkehrenden sonstigen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung und Ausgliederung (beispielsweise IT-Aufwendungen) von 35 Mio. € (vor Steuern) sind im Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten enthalten.

In den **Funktionskostenbereichen der aufgegebenen Aktivitäten** wirkten sich Aufwendungen aus Personalkosten-optimierungsprogrammen im Zusammenhang mit den im Dezember 2019 mit dem Gesamtbetriebsrat der Daimler AG vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung mit 116 Mio. € aus. Daneben enthalten die Funktionskosten die mit der Abspaltung und Ausgliederung verbundenen Kosten aus aufgegebenen Aktivitäten von 76 Mio. €.

Wie beschrieben, werden die Eliminierungen aus Transaktionen zwischen fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten vollständig den aufgegebenen Aktivitäten zugeordnet. Aufwendungen aus der Eliminierung von Erträgen aus der Weiterverrechnung von Kosten insbesondere der Daimler AG an Gesellschaften des zukünftigen Daimler Truck-Konzerns sind in den **sonstigen betrieblichen Erträgen der aufgegebenen Aktivitäten** ausgewiesen. Diesen stehen Erträge aus Eliminierungen vor allem in den Funktionskosten gegenüber. Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge der aufgegebenen Aktivitäten resultiert aus dem Segment Daimler Trucks & Buses zugeordneten Ergebnis aus der Neubewertung der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG (611 Mio. €). Seit März 2021 wird der At-equity-Buchwert und das At-equity-Ergebnis dem Segment Daimler Trucks & Buses zugeordnet.

Das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinstrumenten** enthält insbesondere die Wertaufholung bei dem Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd (BFDA) sowie die Neubewertung der Anteile an DAIMLER KAMAZ RUS OOO.

Die **Ertragsteuern aus der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten** beinhalten im Wesentlichen die Steueraufwendungen auf das positive Vorsteuerergebnis der ausländischen Gesellschaften. Aufgrund der geltenden ertragsteuerlichen Organschaft ist für die inländischen Gesellschaften weitestgehend kein Steueraufwand oder -ertrag enthalten. Die Steuerquote beläuft sich auf 18,4 % (Q1-3 2020: -4.850 %). Aufgrund des im Vorjahr geringen und negativen Vorsteuerergebnisses ist die Steuerquote im Vorjahr nicht repräsentativ.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Die Konzern-Kapitalflussrechnung für die ersten neun Monate des Jahres 2021 zeigt die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten. Die Cash Flows aus aufgegebenen Aktivitäten ermitteln sich als Differenz zwischen den konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten und den konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten Aktivitäten unter Berücksichtigung aller Eliminierungsbuchungen zwischen den fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in den aufgegebenen Aktivitäten. Die Darstellung erfolgt insofern nicht unter Betrachtung der Liefer- und Leistungsbeziehung nach der Abspaltung und Ausgliederung.

C.09

Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern

	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €		
Umsatzerlöse	25.929	22.594
Umsatzkosten	-20.495	-19.060
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.434	3.534
Vertriebskosten	-1.577	-1.479
Allgemeine Verwaltungskosten	-872	-732
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-923	-968
Sonstige betriebliche Erträge	342	-265
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-118	-43
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	188	37
Übriges Finanzergebnis	56	-4
EBIT	2.530	80
Zinserträge/Zinsaufwendungen	-68	-86
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	2.462	-6
Ertragsteuern	-454	-291
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	2.008	-297
Davon Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	2.503	-6
Ertragsteuern	-447	-291
Davon Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	2.056	-297
Davon Ergebnis aus der Bewertung der aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	-41	-
Ertragsteuern	-7	-
Davon Ergebnis aus der Bewertung der aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	-48	-

C.10

Überleitung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten

	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten	11.850	1.836
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	2.462	-6
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	14.312	1.830

Tabelle [C.08](#) zeigt die zum Periodenende als zur Ausschüttung und zur Veräußerung bestimmten Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Tabelle [C.10](#) zeigt die Überleitung des Ergebnisses vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Die einzelnen Cash Flows werden in Tabelle [C.11](#) dargestellt.

C.11**Cash Flows aus aufgegebenen und fortgeführten Aktivitäten**

	Q1-3 2021					Q1-3 2020
	Cash Flow aus auf- gegebenen Aktivitäten	Cash Flow aus fort- geführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt	Cash Flow aus auf- gegebenen Aktivitäten	Cash Flow aus fort- geführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt
in Millionen €						
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	66	20.406	20.472	648	16.620	17.268
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	680	-4.861	-4.181	-427	-4.893	-5.320
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-918	-13.698	-14.616	87	-5.790	-5.703

3. Weitere wesentliche Zu- und Abgänge von Beteiligungen**Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Ventures cellcentric**

Die Volvo Group und die Daimler Truck AG haben im November 2020 eine verbindliche Vereinbarung zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens für die Brennstoffzellen-Aktivitäten unterzeichnet. Die Transaktion wurde am 1. März 2021 vollzogen. In 2020 hatte der Konzern die Vermögenswerte und Schulden der konzernweiten Brennstoffzellen-Aktivitäten in der Gesellschaft Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG, einem 100% Tochterunternehmen der Daimler Truck AG, gebündelt. Die Volvo Group hat mit Vollzug der Transaktion 50% der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG für einen Kaufpreis von 639 Mio. € erworben. Beide Unternehmen haben vereinbart, die Gesellschaft in cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) mit Sitz in Nabern, Deutschland, umzubenennen.

Mit Vollzug der Transaktion entstand im März 2021 ein positives Ergebnis vor Steuern von 1.215 Mio. €, von denen 624 Mio. € insbesondere auf die Neubewertung der weiterhin von Daimler gehaltenen Anteile an dieser Gesellschaft entfallen und ein Zahlungsmittelzufluss von 634 Mio. €. Beides teilt sich zu nahezu gleichen Teilen auf die Segmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses auf.

Nach Abschluss der Transaktion werden der At-equity-Buchwert und das At-equity-Ergebnis dem Segment Daimler Trucks & Buses zugeordnet und sind damit Teil der aufgegebenen Aktivitäten bzw. zur Ausschüttung bestimmten Vermögenswerte (siehe auch  [Anmerkung 2](#)).

Veräußerung von Anteilen an Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.

Im Dezember 2020 hat der Konzern beschlossen, Anteile an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. zu veräußern. In diesem Zusammenhang geht der Konzern davon aus, dass die weiteren vertraglichen Vereinbarungen im vierten Quartal 2021 abgeschlossen werden. Derzeit ist die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. vollkonsolidiert. Es wird damit gerechnet, bei Abschluss der Transaktion die Beherrschung über die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. abzugeben und hieraus einen deutlichen positiven Ergebniseffekt zu erzielen, der im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans ausgewiesen wird.

Die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. wird zum 30. September 2021 als zur Veräußerung gehalten eingestuft. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage des Daimler-Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte (0,3 Mrd. €) und Schulden (0,2 Mrd. €). Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umfassen größtenteils Sachanlagen.

4. Umsatzerlöse

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

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geographische Regionen aufgliedert

und in den Tabellen [C.12](#) und [C.13](#) 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.

C.12

Umsatzerlöse drittes Quartal

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Mobility	Sonstiges ¹	Daimler- Konzern
in Millionen €				
Q3 2021				
Europa	9.758	1.103	-134	10.727
Nordamerika	4.905	1.540	6	6.451
Asien	9.147	50	2	9.199
Übrige Märkte	1.054	34	31	1.119
Umsatzerlöse IFRS 15	24.864	2.727	-95	27.496
Sonstige Umsatzerlöse	739	4.128	-716	4.151
Umsatzerlöse gesamt	25.603	6.855	-811	31.647

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Mobility	Sonstiges ¹	Daimler- Konzern
in Millionen €				
Q3 2020				
Europa	12.081	1.163	-320	12.924
Nordamerika	3.924	1.524	-68	5.380
Asien	7.990	46	-8	8.028
Übrige Märkte	895	41	41	977
Umsatzerlöse IFRS 15	24.890	2.774	-355	27.309
Sonstige Umsatzerlöse	928	4.103	-720	4.311
Umsatzerlöse gesamt	25.818	6.877	-1.075	31.620

¹ Sonstiges enthält Eliminierungen und die nach Abspaltung und Ausgliederung im Daimler-Konzern verbleibenden Umfänge des Segments Daimler Trucks & Buses, die nicht unter aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen werden. Die Umsatzerlöse IFRS 15 enthalten 160 Mio. € (Q3 2020: 79 Mio. €) für die im Daimler-Konzern verbleibenden Umfänge des Segments Daimler Trucks & Buses.

C.13**Umsatzerlöse erste neun Monate**

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Mobility	Sonstiges ¹	Daimler- Konzern
in Millionen €				
Q1-3 2021				
Europa	32.398	3.518	-681	35.235
Nordamerika	14.763	4.690	-	19.453
Asien	27.929	143	-7	28.065
Übrige Märkte	3.247	82	100	3.429
Umsatzerlöse IFRS 15	78.337	8.433	-588	86.182
Sonstige Umsatzerlöse	2.304	12.262	-2.095	12.471
Umsatzerlöse gesamt	80.641	20.695	-2.683	98.653

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Mobility	Sonstiges ¹	Daimler- Konzern
in Millionen €				
Q1-3 2020				
Europa	29.276	3.221	-791	31.706
Nordamerika	11.896	4.272	-486	15.682
Asien	21.887	129	-8	22.008
Übrige Märkte	2.665	100	142	2.907
Umsatzerlöse IFRS 15	65.724	7.722	-1.143	72.303
Sonstige Umsatzerlöse	2.239	12.706	-2.154	12.791
Umsatzerlöse gesamt	67.963	20.428	-3.297	85.094

¹ Sonstiges enthält Eliminierungen und die nach Abspaltung und Ausgliederung im Daimler-Konzern verbleibenden Umsätze des Segments Daimler Trucks & Buses, die nicht unter aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen werden. Die Umsatzerlöse IFRS 15 enthalten 314 Mio. € (Q1-3 2020: 287 Mio. €) für die im Daimler-Konzern verbleibenden Umsätze des Segments Daimler Trucks & Buses.

5. Funktionskosten**Umsatzkosten**

Die Umsatzkosten beliefen sich im dritten Quartal 2021 auf 24.933 (Q3 2020: 25.729) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2021 auf 76.651 (Q1-3 2020: 72.645) Mio. €. Sie beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für abgesetzte Erzeugnisse.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im dritten Quartal 2021 auf 2.199 (Q3 2020: 1.899) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2021 auf 6.659 (Q1-3 2020: 6.236) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im dritten Quartal 2021 lagen die Kosten der allgemeinen Verwaltung bei 707 (Q3 2020: 643) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2021 bei 2.037 (Q1-3 2020: 1.884) 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 dritten Quartal 2021 bei 1.351 (Q3 2020: 1.244) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2021 bei 4.351 (Q1-3 2020: 3.852) Mio. €. Sie enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

In allen Funktionskostenbereichen wirkten sich Aufwendungen aus Personalkostenoptimierungsprogrammen im Zusammenhang mit den im Dezember 2019 mit dem Gesamtbetriebsrat der Daimler AG vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung aus. Die Aufwendungen entfallen im Wesentlichen auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans. In diesem Segment sind im dritten Quartal 2021 Aufwendungen von 97 (Q3 2020: 229) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2021 von 448 (Q1-3 2020: 330) Mio. € angefallen.

6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die **Sonstigen betrieblichen Erträge** beliefen sich im dritten Quartal 2021 auf 562 (Q3 2020: 485) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2021 auf 2.194 (Q1-3 2020: 1.726) Mio. €. Im März 2021 entstand im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans im Zusammenhang mit dem neuen Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric GmbH & Co. KG ein Ertrag von 604 Mio. €. Weitere Informationen können  **Anmerkung 3** entnommen werden. Positiv wirkte im ersten Quartal 2020 die Einbringung der Marke smart in das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co., Ltd. Hieraus entstand ein Ertrag von 154 Mio. €.

Die **Sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen im dritten Quartal 2021 bei 244 (Q3 2020: 79) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2021 bei 583 (Q1-3 2020: 350) Mio. €. Im dritten Quartal 2021 sind Aufwendungen aus der Bewertung der zur Veräußerung bestimmten Daimler Mobility-Abgangsgruppen zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten von 102 Mio. € enthalten.

7. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des Übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle 7 C.14 entnommen werden.

Im sonstigen übrigen Finanzergebnis ist für die ersten neun Monate des Jahres 2021 ein Ertrag aus dem Börsengang des Ladeinfrastrukturbetreibers Chargepoint, Inc. und der damit verbundenen Folgebewertung zum beizulegenden Zeitwert enthalten. Im dritten Quartal 2021 wirkte sich die Folgebewertung negativ aus.

C.14

Übriges Finanzergebnis

	Q3 2021	Q3 2020	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €				
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	13	-55	75	-92
Sonstiges übriges Finanzergebnis	-85	-85	232	-180
	-72	-140	307	-272

C.15

Zinserträge und Zinsaufwendungen

	Q3 2021	Q3 2020	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €				
Zinserträge				
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	1	1	3	3
Zinsen und ähnliche Erträge	79	57	183	186
	80	58	186	189
Zinsaufwendungen				
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-14	-20	-40	-68
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-86	-48	-278	-210
	-100	-68	-318	-278

C.16

Ertragsteuern

	Q3 2021	Q3 2020	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €				
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.879	2.501	11.850	1.836
Ertragsteuern	-855	-690	-3.208	-1.119
Steuerquote	29,7%	27,6%	27,1%	60,9%

8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen ist in Tabelle 7 C.15 dargestellt.

9. Ertragsteuern

Tabelle 7 C.16 zeigt das Ergebnis vor Ertragsteuern, die Ertragsteuern sowie die daraus abgeleitete Steuerquote.

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

C.17**Immaterielle Vermögenswerte**

	30. Sept. 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €		
Geschäftswerte	755	1.221
Entwicklungskosten	12.511	13.107
Übrige immaterielle Vermögenswerte	1.608	2.071
	14.874	16.399

Wie beschrieben, werden in der Konzernbilanz die Vermögenswerte und Schulden des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts zum 30. September 2021 als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden dargestellt. Die Bilanzwerte des Vorjahres werden gemäß IFRS entsprechend der bisherigen Darstellungsweise ausgewiesen. Der Rückgang der einzelnen Bilanzposten ist deshalb insbesondere auf den separaten Ausweis der zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmten Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts zurückzuführen.

C.18**Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)**

	30. Sept. 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	8.109	10.321
Technische Anlagen und Maschinen	8.388	10.074
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.091	7.458
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.552	3.683
	25.140	31.536

10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der Immateriellen Vermögenswerte kann Tabelle [7 C.17](#) entnommen werden.

Im dritten Quartal 2021 hat der Konzern den britischen Elektromotorenspezialisten YASA Ltd. für einen Kaufpreis von 220 Mio. € übernommen. Durch den Erwerb ist ein vorläufiger Geschäftswert von 166 Mio. € entstanden, der in den Immateriellen Vermögenswerten des Segments Mercedes-Benz Cars & Vans ausgewiesen wird.

C.19**Nutzungsrechte**

	30. Sept. 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	2.288	3.449
Technische Anlagen und Maschinen	361	193
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	39	68
	2.688	3.710

11. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 27.828 (31. Dezember 2020: 35.246) Mio. € enthalten auch die Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Tabelle [7 C.18](#) zeigt die Zusammensetzung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte.

Tabelle [7 C.19](#) zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

12. Vermietete Gegenstände

Zum 30. September 2021 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 43.528 (31. Dezember 2020: 47.552) Mio. €. In den ersten neun Monaten des Jahres 2021 ergaben sich Zugänge von 15.336 (Q1-3 2020: 15.408) Mio. € und Abgänge von 10.266 (Q1-3 2020: 10.709) Mio. €. Die Abschreibungen für die ersten neun Monate des Jahres 2021 betrugen 6.182 (Q1-3 2020: 7.141) Mio. €.

13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle 7 C.20 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle 7 C.21 zeigt Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Tabelle 7 C.22 zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

C.20

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
30. Sept. 2021				
At-equity-Buchwert ¹	4.338	945	–	5.283
At-equity-Ergebnis (Q3 2021) ¹	286	-90	–	196
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2021) ¹	1.264	-155	–	1.109
31. Dezember 2020				
At-equity-Buchwert ¹	3.757	1.419	13	5.189
At-equity-Ergebnis (Q3 2020) ¹	190	-50	–	140
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2020) ¹	685	-341	–	344

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

C.21

Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor ²	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
30. Sept. 2021					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert ¹	2.967	407	324	640	4.338
At-equity-Ergebnis (Q3 2021) ¹	209	10	-19	86	286
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2021) ¹	1.083	33	-33	181	1.264
31. Dezember 2020					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert ¹	2.431	331	361	634	3.757
At-equity-Ergebnis (Q3 2020) ¹	363	-168	-6	1	190
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2020) ¹	949	-312	62	-14	685

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

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

C.22**Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen**

	YOUR NOW ²	Übrige	Gesamt
in Millionen €			
30. September 2021			
Höhe des Anteils (in %)	50,0		
At-equity-Buchwert ¹	418	527	945
At-equity-Ergebnis (Q3 2021) ¹	-21	-69	-90
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2021) ¹	-126	-29	-155
31. Dezember 2020			
Höhe des Anteils (in %)	50,0		
At-equity-Buchwert ¹	544	875	1.419
At-equity-Ergebnis (Q3 2020) ¹	-37	-13	-50
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2020) ¹	-285	-56	-341

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

² Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von YOUR NOW Holding GmbH (YOUR NOW) mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.

BBAC

Im dritten Quartal 2021 beschlossen die Anteilseigner der BBAC die Auszahlung einer Dividende für das zweite Halbjahr des Geschäftsjahres 2020. Der auf Daimler entfallende Betrag von 732 Mio. € reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Die Dividende wurde im dritten Quartal 2021 ausbezahlt und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss in gleicher Höhe. Daimler plant in den Jahren 2022 und 2023 zusätzliches Eigenkapital von insgesamt 0,1 Mrd. € entsprechend seiner Beteiligungsquote bereitzustellen.

BAIC Motor

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

YOUR NOW

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

Übrige at-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen

Im März 2021 veräußerte die Daimler Financial Services Investment Company LLC sämtliche Anteile an der Gesellschaft **Via Transportation Inc.**, USA an externe Anteilseigner. Aus dem Verkauf ergab sich ein positives Ergebnis vor Steuern von 89 Mio. €, welches im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen wird. Das Unternehmen war dem Segment Daimler Mobility zugeordnet.

Daimler plant, in seine Beteiligung **Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd.** im Jahr 2022 zusätzliches Eigenkapital von 0,1 Mrd. € entsprechend seiner Beteiligungsquote zuzuführen. Das Unternehmen ist dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnet.

14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

C.23

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	30. Sept. 2021			31. Dez. 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	18.367	31.846	50.213	20.853	37.133	57.986
Absatzfinanzierung mit Händlern	7.021	2.122	9.143	13.701	3.171	16.872
Finanzierungsleasing-Verträge	6.918	12.414	19.332	8.606	14.319	22.925
Buchwert (brutto)	32.306	46.382	78.688	43.160	54.623	97.783
Wertberichtigungen	-376	-567	-943	-684	-914	-1.598
Buchwert (netto)	31.930	45.815	77.745	42.476	53.709	96.185

15. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

C.24

Vorräte

	30. Sept. 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.815	3.010
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	5.446	3.629
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	12.336	19.675
Geleistete Anzahlungen	102	130
	20.699	26.444

16. 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 8. Juli 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 10 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen die Beteiligung an anderen Unternehmen begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- bzw. Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Daimler AG im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundene Unternehmen begeben werden. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen.

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

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

Eigene Aktien

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

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

Belegschaftsaktienprogramme

Im ersten Quartal 2021 hat die Daimler AG gem. § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen ohne Nutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 zum Erwerb eigener Aktien 0,7 (2020: 1,1) Mio. Stück Daimler Aktien erworben, um sie an Mitarbeiter auszugeben. Die Ausgabe erfolgte am 24. März 2021.

Dividende

Die Hauptversammlung vom 31. März 2021 hat beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2020 der Daimler AG (Einzelabschluss) eine Dividende von 1.444 Mio. € (1,35 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2020: 963 Mio. € bzw. 0,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie). Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 7. April 2021.

17. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Entwicklung des Finanzierungsstatus

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen ist in Tabelle [7 C.25](#) dargestellt. Der Rückgang des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen ist neben dem deutlichen Anstieg der Abzinsungsfaktoren auf den Rückgang im Zusammenhang mit der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts zurückzuführen.

Pensionsaufwendungen

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in den Tabellen [7 C.26](#) und [7 C.27](#) dargestellt.

Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen

Im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2021 betrugen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 8 und 197 (2020: 16 und 136) Mio. €.

C.25

Entwicklung des Finanzierungsstatus

	30. Sept. 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	-28.576	-39.846
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	23.422	28.870
Finanzierungsstatus	-5.154	-10.976
versicherungsmathematische Verluste aus Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	-3	-3
Bilanzbetrag	-5.157	-10.979
davon in: Übrige Vermögenswerte	258	68
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-5.415	-11.047

C.26

Pensionsaufwendungen drittes Quartal

	Q3 2021			Q3 2020		
	Gesamt	Pensionspläne Inland	Pensionspläne Ausland	Gesamt	Pensionspläne Inland	Pensionspläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-152	-147	-5	-143	-133	-10
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-	-	-	105	-	105
Nettozinsaufwand	-10	-7	-3	-17	-15	-2
Nettozinsertrag	1	-	1	1	-	1
	-161	-154	-7	-54	-148	94

C.27

Pensionsaufwendungen erste neun Monate

	Q1-3 2021			Q1-3 2020		
	Gesamt	Pensionspläne Inland	Pensionspläne Ausland	Gesamt	Pensionspläne Inland	Pensionspläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-455	-439	-16	-436	-399	-37
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-10	-	-10	105	-	105
Nettozinsaufwand	-30	-24	-6	-53	-43	-10
Nettozinsertrag	3	-	3	3	-	3
	-492	-463	-29	-381	-442	61

18. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7 C.28](#) entnommen werden.

C.28

Rückstellungen für sonstige Risiken

	30. Sept. 2021			31. Dez. 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	3.146	3.551	6.697	3.995	4.481	8.476
Personal- und Sozialbereich	1.720	2.449	4.169	1.624	3.014	4.638
Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	422	2.248	2.670	1.578	3.047	4.625
Übrige	1.851	534	2.385	2.137	574	2.711
	7.139	8.782	15.921	9.334	11.116	20.450

19. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

C.29

Finanzierungsverbindlichkeiten

	30. Sept. 2021			31. Dez. 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	17.297	52.167	69.464	17.806	58.857	76.663
Geldmarktpapiere	666	–	666	664	–	664
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	14.828	9.800	24.628	19.703	12.688	32.391
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	11.445	2.286	13.731	10.868	3.648	14.516
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	8.396	10.386	18.782	8.819	7.748	16.567
Leasingverbindlichkeiten	502	1.991	2.493	678	3.069	3.747
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	550	399	949	765	529	1.294
	53.684	77.029	130.713	59.303	86.539	145.842

20. 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: Behördliche Verfahren

Wie bereits berichtet, waren und sind verschiedene Behörden und Institutionen weltweit aktiv in Form von Anfragen, Untersuchungen, Verfahren und/oder Anordnungen. Diese Aktivitäten beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Behörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf-, Verbraucherschutz- und Kartellrecht.

In den USA haben die Daimler AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) im dritten Quartal 2020 mit verschiedenen Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen, die rechtswirksam geworden sind. Nach Auffassung der Behörden habe Daimler sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt, von denen einige unzulässige Abschalt-einrichtungen seien.

Im Rahmen der Vergleiche bestreitet Daimler die Vorwürfe der Behörden und räumt keine Haftung ein, hat sich aber bereit erklärt, unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, Service-Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen und bestimmte weitere Maßnahmen vorzunehmen. Im Fall der Nichterfüllung bestimmter Verpflichtungen können zusätzliche Vertragsstrafen fällig werden. Im ersten Quartal 2021 hat Daimler die zivilrechtlichen Geldstrafen gezahlt, für die Service- und weiteren Maßnahmen wurden Rückstellungen gebildet.

Wie bereits berichtet, hat darüber hinaus das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«) im April 2016 von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt. Daimler hat eine solche interne Untersuchung in Kooperation mit der Untersuchung des DOJ durchgeführt; die Untersuchung durch das DOJ ist noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus haben weitere US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach Landesumwelt- und -verbraucherschutzrecht eingeleitet sowie Auskunfts- und Informationersuchen erlassen. In Kanada führt die kanadische Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) wegen des Verdachts potentieller Verletzungen unter anderem des Canadian Environmental Protection Act sowie nicht offengelegter AECDS und Abschalt-einrichtungen eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen durch. Daimler kooperiert weiterhin mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart im September 2019 einen Bußgeldbescheid gegen Daimler wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung erlassen, wodurch das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet wurde. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt noch Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler unter anderem wegen des Verdachts auf Betrug durch. Im Juni 2021 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart beim Amtsgericht Böblingen Strafbefehle gegen drei Daimler-Mitarbeiter unter anderem wegen Betrugs beantragt, die das Gericht erlassen hat und welche rechtskräftig geworden sind.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat seit 2018 wiederholt nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge erlassen und Rückrufe sowie zum Teil Erstzulassungsstopps angeordnet. Es vertrat dabei jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als unzulässige Abschalt-einrichtungen zu bewerten seien. Daimler vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung, hat jedoch seit 2018 (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferung- und Zulassungsstopp angeordnet, auch bezüglich des Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäfts, und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Gegen die vorgenannten Anordnungen des KBA hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt. Anfang 2021 hat das KBA gegenüber Daimler in diesen Verfahren Widerspruchsbescheide erlassen und ist damit den vorgebrachten Argumenten nicht gefolgt. Da Daimler weiterhin eine gegenteilige Rechtsauffassung vertritt, hat Daimler die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung vor dem zuständigen Verwaltungsgericht zugeführt und entsprechende Klagen erhoben. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich anschließenden Klageverfahren kooperiert Daimler weiterhin vollumfänglich mit dem KBA. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen sind mittlerweile fertig entwickelt, vom KBA geprüft und genehmigt worden; die entsprechenden Rückrufe sind eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferung- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Darüber hinaus befindet sich Daimler weiterhin auch mit dem Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) im Dialog, um die Aufarbeitung der dieselbezogenen Abgasthematik abzuschließen sowie die Abarbeitung der betroffenen Kundenfahrzeuge voranzutreiben. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und der Diskussionen mit dem Amt und dem Ministerium ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen werden. Dies gilt seit dem 1. September 2020 auch für zuständige Behörden anderer Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission, die nach der neuen europäischen Typgenehmigungsverordnung Marktüberwachungstätigkeiten durchführen und Maßnahmen ergreifen können, unabhängig vom Ort der ursprünglichen Typgenehmigung, aber auch für die britische Marktüberwachungsbehörde DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency).

Die Europäische Kommission 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 der Europäischen Kommission bereits vor längerer Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt. Das Verfahren wurde am 8. Juli 2021 durch einen Beschluss der Europäischen Kommission einvernehmlich beendet. Daimler hat während des gesamten Verfahrens intensiv mit der Europäischen Kommission kooperiert und die Europäische Kommission hat dem Unternehmen einen vollständigen Geldbußenerlass gewährt.

Neben den vorgenannten Behörden führen im Zusammenhang mit Diesellabgasemissionen unter anderem nationale Kartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten, einschließlich des südkoreanischen Umweltministeriums (Ministry of Environment), der südkoreanischen Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission) und der Staatsanwaltschaft Seoul (Südkorea), verschiedene Untersuchungen und/oder Verfahren durch.

Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den zuständigen Behörden und Institutionen.

Diesel-Emissionsverhalten: Verbraucherklagen und sonstige Klagen in den USA, Kanada, Deutschland und weiteren Staaten

In der vor dem US-Bezirksgericht für New Jersey konsolidierten Verbraucher-Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA erhoben die Kläger den Vorwurf, Daimler AG und MBUSA hätten Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Zudem seien Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen bewusst irregeführt worden.

Im dritten Quartal 2020 haben sich Daimler AG und MBUSA mit den Klägervertretern dieser Verbraucher-Sammelklage auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten Daimler AG und MBUSA die wesentlichen tatsachenbezogenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche der Sammelkläger, haben sich aber bereit erklärt, an bestimmte aktuelle und ehemalige Eigentümer und Leasingnehmer von Dieselfahrzeugen Zahlungen zu leisten. Das zuständige Gericht hat den Vergleich final genehmigt und ein endgültiges Urteil in der Sache erlassen. Hiergegen wurden bislang keine Rechtsmittel eingelegt. Die geschätzten Kosten für diesen Vergleich betragen rund 700 Mio. USD. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus diesem Vergleich und den vorgenannten Vergleichen mit den US-Behörden zu erfüllen. Entsprechende Rückstellungen wurden gebildet.

Im April 2016 wurde gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften in Ontario eine Verbraucher-Sammelklage eingereicht, die ähnliche Vorwürfe erhebt und ähnliche Abhilfemaßnahmen in Bezug auf in Kanada verkaufte oder geleaste Fahrzeuge fordert. Im Juni 2017 hat das Gericht einem prozessualen Antrag stattgegeben, bestimmte Sachverhalte für die Behandlung als Sammelklage zu zertifizieren. Der Rechtsstreit ist noch nicht abgeschlossen.

In einer im Januar 2019 vom US-Bundesstaat Arizona eingereichten separaten Klage behauptet der Kläger, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht hätten. Verbraucher-Sammelklagen mit gleichartigem Vorwurf wurden gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften seit Mai 2020 im Vereinigten Königreich sowie gegen die Daimler AG im Februar 2019 in Israel eingereicht. In einer im September 2020 durch die Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida eingereichten Klage behauptet die Klägerin, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA kommunale Vorschriften über das Verbot der Manipulation von Fahrzeugen und sonstigen Verhaltens dadurch verletzt hätten, dass sie angeblich Vorrichtungen zur Beeinträchtigung der Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen genutzt hätten.

In Deutschland hat eine Vielzahl an Kunden von Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie behaupten, dass die Fahrzeuge mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufweisen würden. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die Rückrufanordnungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (siehe oben). Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Fallzahlen erwarten wir weiterhin einen hohen Klageeingang. In diesem Zusammenhang hat die Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. am 7. Juli 2021 eine Musterfeststellungsklage beim Oberlandesgericht Stuttgart gegen die Daimler AG eingereicht, die noch nicht im Klagerregister veröffentlicht worden ist. Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bestimmte Voraussetzungen von vermeintlichen Ansprüchen von Verbrauchern feststellen zu lassen. Die Daimler AG wird sich gegen die Vorwürfe des Verbandes verteidigen.

Am 23. Juni 2020 wurde auch in den Niederlanden eine Sammelklage gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften eingereicht. Mit dieser werden vergleichbare Behauptungen wie in den vorgenannten US-amerikanischen und kanadischen Sammelklagen mit Bezug auf alle Euro 5 und 6 Dieselfahrzeuge erhoben, die in der EU zwischen 2009 und 2019 verkauft wurden. Die Klägerin, eine Stiftung nach niederländischem Recht, klagt im Namen niederländischer Anspruchsteller, die per Gesetz ohne eigenes Zutun an der Klage beteiligt sind (Opt-out). Im Laufe des Verfahrens besteht die Möglichkeit, dass sich weitere Anspruchsteller, die ein entsprechendes Fahrzeug auf dem EU-Markt erworben haben, an der Sammelklage durch Abgabe einer Erklärung beteiligen (Opt-in). Die Klägerin hat ferner Anträge auf Feststellung diverser Ansprüche auf Widerruf und Rückabwicklung von Fahrzeugkaufverträgen, auf Austausch der Fahrzeuge und/oder auf Schadensersatz gestellt. Nach gerichtlich gewährter Fristverlängerung haben am 30. Dezember 2020 zwei weitere Stiftungen Klageschriften bei Gericht eingereicht. Das Gericht hat noch über die Verfahrensführerschaft auf der Klägerseite zu bestimmen.

Daimler AG und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften halten die vorgenannten Klagen für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen, soweit nicht, wie vorangehend beschrieben, bereits ein Vergleich abgeschlossen wurde.

In Deutschland ist eine Vielzahl an Klagen von Anlegern wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften gegen die Daimler AG anhängig. Ferner begehren einige Anleger außergerichtlich Schadensersatz. Die Anleger behaupten, die Daimler AG habe Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten ihrer Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht und zudem falsche und irreführende öffentliche Angaben gemacht. Sie behaupten weiter, der Kaufpreis der von ihnen erworbenen Finanzinstrumente (insbesondere Daimler-Aktien) wäre niedriger gewesen, wenn die Daimler AG pflichtgemäß berichtet hätte. Die Daimler AG hält diese Vorwürfe und Forderungen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen. Im Januar 2021 hat das Landgericht Stuttgart in diesem Zusammenhang einen Vorlagebeschluss zur Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) vor dem Oberlandesgericht Stuttgart erlassen. Die Daimler AG wird sich auch in diesem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger verteidigen.

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 beziehungsweise Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Für Rückstellungen gilt dies nicht, soweit bereits ein Vergleich oder ein Verfahren abgeschlossen wurde. Eine Eventualverbindlichkeit aus der Sammelklage in den Niederlanden ist derzeit nicht bewertbar.

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

Seit Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die 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. Sämtliche anhängigen US-Sammelklagen wurden durch das sogenannte Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Kalifornien (U.S. District Court for the Northern District of California) abgegeben. In 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den US-amerikanischen Kartellrechts-Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätzen, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. Am 23. Oktober 2020 hat das Gericht den Anträgen auf Abweisung der Klagen vollumfänglich, mit Entscheidung in der Sache, stattgegeben, wodurch der Rechtsstreit im US-Bezirksgericht beendet worden ist. Am 30. August 2021 zogen die Verbraucherkläger die von ihnen eingelegte Berufung zurück und beendeten ihr Verfahren. Am 26. Oktober 2021 hat das US-Berufungsgericht (U.S. Court of Appeals for the Ninth Circuit) die Abweisung der Händlerklagen bestätigt. Daimler AG und MBUSA betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich weiterhin dagegen verteidigen. Diese Eventualverbindlichkeit ist derzeit nicht bewertbar.

Im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme hat die Europäische Kommission im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. In diesem Zusammenhang hat Daimler bereits vor längerer Zeit einen Kronzeugenantrag bei der Europäischen Kommission gestellt. Das Verfahren wurde am 8. Juli 2021 durch einen Beschluss der Europäischen Kommission einvernehmlich beendet. Daimler hat während des gesamten Verfahrens intensiv mit der Europäischen Kommission kooperiert, und die Europäische Kommission hat dem Unternehmen einen vollständigen Geldbußenerlass gewährt.

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.

Sonstige rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, sind in Kanada, den USA, Israel und Argentinien Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata-Airbags anhängig. Den Klagen liegen Vorwürfe zugrunde, dass Daimler und andere, zusammen mit Takata-Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt haben, diese nicht schnell genug zurückgerufen haben und es versäumt haben, Verbraucher vor einem potentiellen Mangel zu warnen und/oder einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Eine der Klagen in den USA macht auch Ansprüche von Automobilverwertern geltend, die behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sie die im Rahmen des Takata-Rückrufs geborgenen Airbag-Gasgeneratoren nicht weiterverkaufen können. Die Daimler AG betrachtet alle diese Klagen weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen. Für diesen Sachverhalt wurden Eventualverbindlichkeiten in geringer Höhe angegeben.

Am 18. Oktober 2021 erhob eine Anzahl australischer Mercedes-Benz Händler eine Klage gegen die Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd (»MBAuP«) vor einem Bundesgericht in Australien. Sie behaupten, MBAuP habe den Händlern eine Änderung ihres Geschäftsmodells von einem Händlermodell zu einem Handelsvertretermodell aufgezwungen und habe ihnen dadurch den Goodwill entzogen, den sie sich durch Investitionen in das australische Mercedes-Benz-Vertriebsnetz geschaffen hätten. Sie fordern die Wiedereinsetzung des Händlermodells, alternativ Ersatz der ihnen angeblich entstandenen Schäden. MBAuP hält die Ansprüche für unbegründet und wird sich gegen die Klage verteidigen.

Die vorstehenden Ausführungen zu rechtlichen Verfahren sind im Zusammenhang mit den Anmerkungen 23, 30 sowie 31 im Konzernanhang des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2020 zu lesen.

C.30**Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten**

	30. Sept. 2021		31. Dez. 2020	
	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	94.805	96.505	96.185	98.115
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.814	9.814	10.649	10.649
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	25.356	25.356	23.048	23.048
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.262	6.262	6.397	6.397
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.655	2.655	3.314	3.314
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.421	3.421	2.657	2.657
Zu Anschaffungskosten bewertet	186	186	426	426
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.732	1.732	1.311	1.311
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.102	1.102	942	942
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	630	630	369	369
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	82	82	74	74
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.406	1.406	2.145	2.145
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.434	3.434	2.942	2.942
	142.891	144.591	142.751	144.681
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	132.859	135.448	142.095	144.972
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.784	14.784	12.378	12.378
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	97	97	40	40
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	755	755	367	367
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.284	8.284	8.065	8.065
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.115	4.115	4.627	4.627
	160.894	163.483	167.572	170.449

21. Finanzinstrumente

Tabelle **C.30** stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten 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 30. September 2021 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.

C.31**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	30. Sept. 2021				31. Dez. 2020			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Verzinsliche Wertpapiere	6.076	4.955	1.121	–	5.971	4.243	1.728	–
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.655	1.552	1.103	–	3.314	1.590	1.724	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.421	3.403	18	–	2.657	2.653	4	–
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.732	1.096	170	466	1.311	736	276	299
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.102	710	132	260	942	665	156	121
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	630	386	38	206	369	71	120	178
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	82	–	81	1	74	–	73	1
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.406	–	1.406	–	2.145	–	2.145	–
	9.296	6.051	2.778	467	9.501	4.979	4.222	300
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	97	–	97	–	40	–	40	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	755	–	755	–	367	–	367	–
	852	–	852	–	407	–	407	–

1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

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

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

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

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

Tabelle [7 C.31](#) zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten, 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.

22. Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung ist entsprechend der derzeit noch bestehenden internen Steuerung und Berichterstattung dargestellt. Ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung wird das Daimler-Nutzfahrzeug-geschäft in der Überleitung ausgewiesen.

Die Segmentinformationen für die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten stellen sich für das dritte Quartal 2021 und 2020 jeweils wie folgt dar:

C.32

Segmentberichterstattung drittes Quartal

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q3 2021						
Außenumsatzerlöse	24.841	8.640	6.602	40.083	–	40.083
Konzerninterne Umsatzerlöse	762	250	253	1.265	-1.265	–
Umsatzerlöse gesamt	25.603	8.890	6.855	41.348	-1.265	40.083
Segmentergebnis (EBIT)	2.004	482	943	3.429	150	3.579
	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q3 2020						
Außenumsatzerlöse	24.976	8.845	6.460	40.281	–	40.281
Konzerninterne Umsatzerlöse	842	385	417	1.644	-1.644	–
Umsatzerlöse gesamt	25.818	9.230	6.877	41.925	-1.644	40.281
Segmentergebnis (EBIT)	2.118	541	589	3.248	-178	3.070

Die Segmentinformationen für die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten stellen sich für die ersten neun Monate 2021 und 2020 jeweils wie folgt dar:

C.33

Segmentberichterstattung erste neun Monate

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q1-3 2021						
Außenumsatzerlöse	78.223	26.510	19.849	124.582	–	124.582
Konzerninterne Umsatzerlöse	2.418	1.057	846	4.321	-4.321	–
Umsatzerlöse gesamt	80.641	27.567	20.695	128.903	-4.321	124.582
Segmentergebnis (EBIT)	9.520	2.342	2.611	14.473	39	14.512
	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q1-3 2020						
Außenumsatzerlöse	65.523	23.139	19.026	107.688	–	107.688
Konzerninterne Umsatzerlöse	2.440	1.035	1.402	4.877	-4.877	–
Umsatzerlöse gesamt	67.963	24.174	20.428	112.565	-4.877	107.688
Segmentergebnis (EBIT)	1.503	32	852	2.387	-382	2.005

C.34**Überleitung Umsatzerlöse Segmentberichterstattung zu Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

	Q3 2021	Q3 2020	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €				
Umsatzerlöse gemäß Segmentberichterstattung	40.083	40.281	124.582	107.688
abzüglich Umsatzerlöse aus aufgegebenen Aktivitäten	8.436	8.661	25.929	22.594
Umsatzerlöse gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	31.647	31.620	98.653	85.094

C.35**Überleitung EBIT auf Konzernwerte**

	Q3 2021	Q3 2020	Q1-3 2021	Q1-3 2020
in Millionen €				
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	3.429	3.248	14.473	2.387
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	18	-169	42	-312
Sonstige zentrale Posten	101	-53	-52	-211
Eliminierungen	31	44	49	141
EBIT gemäß Segmentberichterstattung	3.579	3.070	14.512	2.005
abzüglich EBIT aus aufgegebenen Aktivitäten	680	559	2.530	80
EBIT gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	2.899	2.511	11.982	1.925

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

In den Tabellen **C.34** und **C.35** sind die Überleitungen der Umsatzerlöse und des EBIT gemäß der Segmentberichterstattung auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung dargestellt.

Tabelle **C.35** enthält darüber hinaus die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das EBIT der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

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

Wie in **Anmerkung 2** beschrieben, werden die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertung der als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerte seit dem 30. Juli 2021 nicht mehr erfasst. Um eine Vergleichbarkeit mit dem EBIT von Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility mit dem Vorjahr sicherzustellen, werden diese Erträge (insgesamt 320 Mio. €) in der Überleitung in den sonstigen zentralen Posten erfasst. Gegenläufig werden die Aufwendungen aus der Bewertung der zur Veräußerung bestimmten Daimler Mobility-Abgangsgruppen von 102 Mio. € zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten in der Überleitung ausgewiesen. Darüber hinaus werden die gesamten mit der Abspaltung und Ausgliederung verbundenen Kosten aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten von 68 Mio. € für das dritte Quartal 2021 und 119 Mio. € für die ersten neun Monate 2021 in der Zeile sonstige zentrale Posten ausgewiesen.

23. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

Nahestehende Unternehmen

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen werden grundsätzlich zu marktüblichen Bedingungen ausgeführt. Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens zwischen dem Konzern und nahestehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [7 C.36](#) dargestellt. Auf die Beziehungen mit nahestehenden Personen wirkt sich die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeug-geschäfts erst mit Wirksamwerden der Abspaltung und Ausgliederung aus.

Assoziierte Unternehmen

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

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 13](#) enthalten.

C.36

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			
	Q3 2021	Q3 2020	Q1-3 2021	Q1-3 2020	Q3 2021	Q3 2020	Q1-3 2021	Q1-3 2020
Assoziierte Unternehmen	3.478	3.484	11.565	9.582	188	175	633	593
davon LSHAI	1.985	1.646	6.451	4.783	124	106	411	377
davon BBAC	1.375	1.726	4.836	4.530	61	66	212	205
Gemeinschaftsunternehmen	337	320	1.106	923	233	104	681	274

in Millionen €	Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
	30. Sept. 2021	31. Dez. 2020	30. Sept. 2021	31. Dez. 2020
Assoziierte Unternehmen	2.397	2.946	82	101
davon LSHAI	576	713	13	17
davon BBAC	1.646	2.178	68	76
Gemeinschaftsunternehmen	425	273	140	131

¹ Nach Wertminderungen von insgesamt 62 Mio. € (70 Mio. € zum 31. Dezember 2020).

² Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Personen.

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Daimler Aktiengesellschaft, Stuttgart

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Entwicklung des Eigenkapitals, Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten, erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Daimler AG, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2021, 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. Oktober 2021

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Sailer
Wirtschaftsprüfer

Bock
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

Informationen im Internet

Spezielle Informationen rund um die Aktie und die
Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Website

 daimler.com

in der Rubrik Investoren. Dort sind Geschäfts- und Zwischen-
berichte sowie Einzelabschlüsse der Daimler AG abrufbar.
Darüber hinaus erhalten Sie dort aktuelle Meldungen, den
Finanzkalender, Präsentationen, diverse Kennzahlen-
übersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche
Serviceangebote.

 daimler.com/investoren

Aus Nachhaltigkeitsgründen hat die Daimler AG den Druck
von Geschäfts- und Zwischenberichten sowie des Jahres-
abschlusses eingestellt. Eine Bestellung von Exemplaren aus
den Vorjahren ist ebenfalls nicht mehr möglich. Wir bieten
alle Geschäfts- und Zwischenberichte nur noch online und als
PDF zum Download an.

 daimler.com/investoren/berichte-news

Daimler AG
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 22244
 daimler.com

Investor Relations
Fax +49 711 17 94075
ir.dai@daimler.com

Konzeption und Inhalt

Daimler AG
Investor Relations

