

DAIMLER TRUCK



Geschäftsbericht 2021



**FOR ALL WHO KEEP
THE WORLD MOVING.**



Unsere Kunden bewegen die Welt.

Sie sorgen dafür, dass Waren und Menschen an ihr Ziel gelangen, dass unser Alltag funktioniert und Wohlstand entsteht. Studien zeigen, dass der Wunsch nach Mobilität und Transport weiter zunehmen wird. Die Produkte und Services unserer Kunden werden morgen noch mehr gebraucht als gestern und heute.

Der Antrieb für uns bei Daimler Truck ist es, sie in ihrer Arbeit bestmöglich zu unterstützen. Wir entwickeln die richtigen Fahrzeuge und Services für sie.

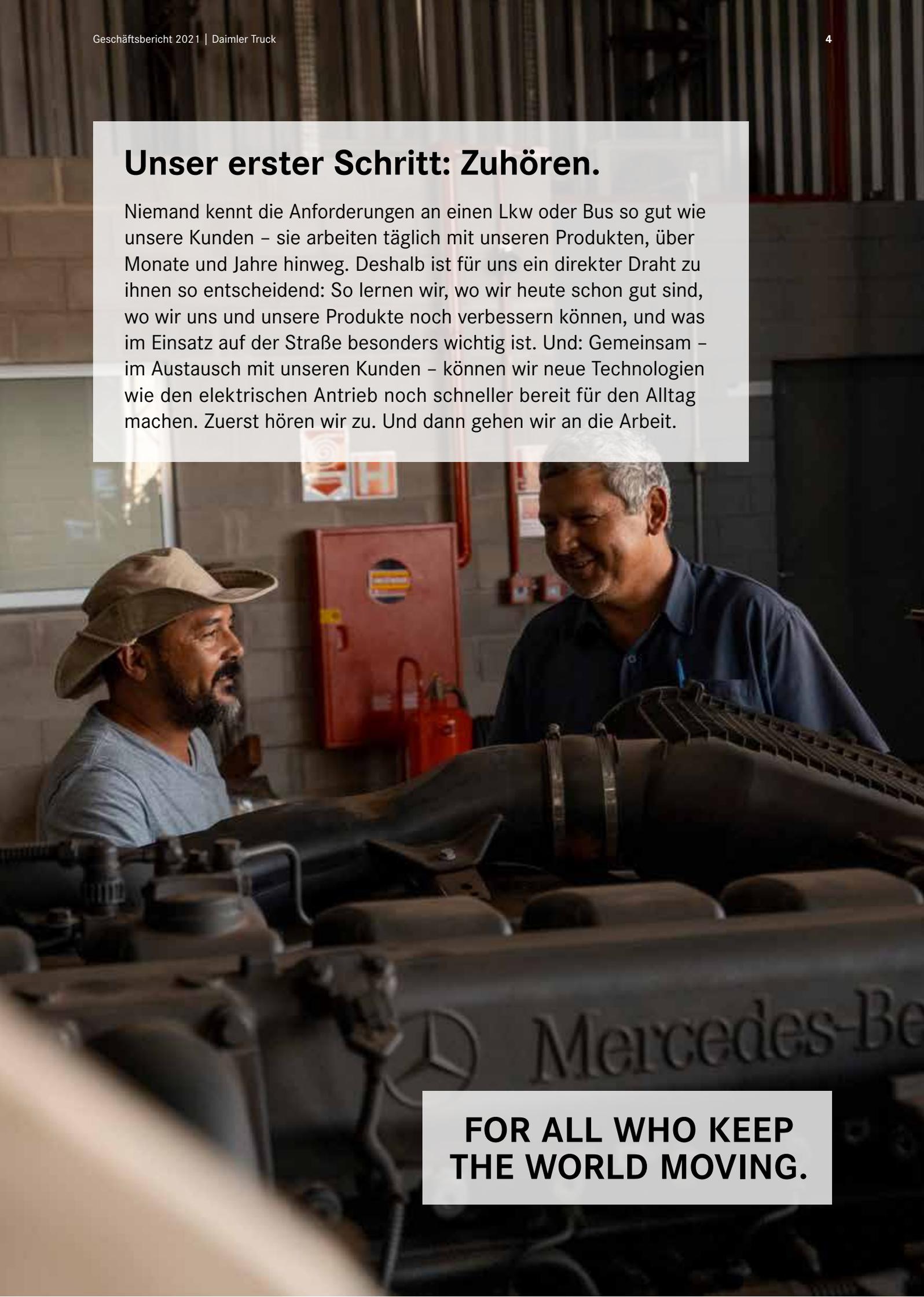
Wir sind für unsere Kunden da –
für alle, die die Welt bewegen.

Das ist unsere Aufgabe und unser Antrieb – und das vereint uns weltweit über Sparten und Marken hinweg.

Als eigenständiges Unternehmen wollen wir uns voll und ganz darauf konzentrieren, zwei Ambitionen in die Tat umzusetzen: Erstens wollen wir die Transformation unserer Branche aktiv gestalten. Zweitens wollen wir unser Ertragspotenzial voll ausschöpfen. Beides ist der Schlüssel zu unserem Erfolg von morgen – und gleichzeitig unser Versprechen gegenüber unseren Kunden, Eigentümerinnen und Eigentümern und der Gesellschaft.

Unser erster Schritt: Zuhören.

Niemand kennt die Anforderungen an einen Lkw oder Bus so gut wie unsere Kunden – sie arbeiten täglich mit unseren Produkten, über Monate und Jahre hinweg. Deshalb ist für uns ein direkter Draht zu ihnen so entscheidend: So lernen wir, wo wir heute schon gut sind, wo wir uns und unsere Produkte noch verbessern können, und was im Einsatz auf der Straße besonders wichtig ist. Und: Gemeinsam – im Austausch mit unseren Kunden – können wir neue Technologien wie den elektrischen Antrieb noch schneller bereit für den Alltag machen. Zuerst hören wir zu. Und dann gehen wir an die Arbeit.

A photograph showing two men in a workshop setting. On the left, a man with a beard and a tan cap looks towards the right. On the right, a man in a blue shirt is smiling and looking at a large Mercedes-Benz engine. The engine has the Mercedes-Benz logo and the text 'Mercedes-Be' visible. In the background, there is a red fire extinguisher and a red fire cabinet.

**FOR ALL WHO KEEP
THE WORLD MOVING.**

Wir entwickeln Lösungen, die unsere Branche weiterbringen.

Unsere Welt verändert sich, immer und immer wieder. Was unsere Kunden heute für ihre Arbeit brauchen, ist etwas Anderes als gestern. Wir sind gerne Teil dieser Veränderung, mit voller Überzeugung. Mehr noch: Wir gestalten sie. Vom aktiven Sicherheitssystem bis zum elektrischen Antrieb: Es gibt einen guten Grund für jede unserer Innovationen. Wir haben das Entwickler-Gen. Neue Aufgaben wecken vor allem eines in uns: den Wunsch, sie zu lösen.

**FOR ALL WHO KEEP
THE WORLD MOVING.**

Wir gehen unsere Arbeit mit Weitblick an.

Wir haben eine Verantwortung gegenüber unseren Kunden und unserer Gesellschaft – als Gründer unserer Branche vielleicht sogar eine ganz besondere Verantwortung. Dass wir seit vielen Generationen für unsere Kunden arbeiten, bringt gleichzeitig viel Erfahrung und Wissen mit sich. Und beides nutzen wir, um unserer Verantwortung bestmöglich gerecht zu werden. Wir suchen nicht die schnelle, sondern die richtige Lösung – die Innovation, die uns wieder einen Schritt weiterbringt auf dem Weg zu einem möglichst sicheren, effizienten und zuverlässigen Transport. Schlussendlich bauen unsere Kunden ihre Existenz auf unseren Produkten auf. Deshalb sehen wir uns ein Stück weit auch als Partner fürs Leben – wir beraten sie lange vor dem Kauf eines Fahrzeugs. Und wir sind noch lange danach für sie da.

**FOR ALL WHO KEEP
THE WORLD MOVING.**

Wir schaffen Fortschritt, gemeinsam.

Was haben die Mechanik in unseren Fahrzeugen, die Mechanismen globaler Märkte und viele andere komplexe Systeme gemeinsam? Ihnen liegt das gleiche Prinzip zugrunde: Verschiedene Einzelteile greifen ineinander, sie arbeiten perfekt zusammen – und daraus kann sich große Stabilität und Kraft entfalten. Das gilt auch für uns als Team: Wenn wir unsere individuellen Stärken verbinden, erreichen wir viel mehr als allein. Und unser gemeinsamer Fortschritt bringt unsere Kunden vorwärts. Deshalb ist Teamarbeit für uns kein Lippenbekenntnis, sondern unverzichtbarer Teil unseres Alltags. Wir lernen voneinander, über Bereichs- und Landesgrenzen hinweg. Wir entwickeln neue Technologien gemeinsam. Ja, es gibt viele Marken in unserem Unternehmen – dahinter aber steht eine starke Familie, die durch den gleichen Antrieb verbunden ist: Fortschritt zu schaffen, für unsere Kunden.

**FOR ALL WHO KEEP
THE WORLD MOVING.**

Kennzahlen Daimler Truck-Konzern

| | 2021 | 2020 | 2021/2020 |
|---|----------------|---------|------------------|
| €-Werte in Millionen | | | Veränd. in% |
| Absatz (Einheiten) | 455.445 | 378.290 | +20 |
| Umsatz | 39.764 | 36.013 | +10 ¹ |
| Umsatz des Industriegeschäfts ² | 38.641 | 34.806 | +11 |
| EBIT | 3.357 | 491 | +584 |
| EBIT des Industriegeschäfts | 3.184 | 501 | +535 |
| Bereinigtes EBIT | 2.552 | 657 | +289 |
| Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts | 2.359 | 655 | +260 |
| Konzernergebnis | 2.383 | -131 | . |
| Ergebnis je Aktie (in €) | 2,85 | -0,17 | . |
| Free Cash Flow des Industriegeschäfts | 1.556 | 1.781 | -13 |
| Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts | 1.308 | 1.781 | -27 |
| Nettoliiquidität des Industriegeschäfts (31.12.) | 6.024 | 1.570 | +284 |
| Sachinvestitionen | 762 | 796 | -4 |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | 1.574 | 1.530 | +3 |
| davon aktivierte Entwicklungskosten | 176 | 107 | +64 |
| Aktive Belegschaft ³ (31.12.) | 99.849 | 98.280 | +2 |

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 13%.

2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung.

3 Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft als Vollzeitäquivalent.



Kennzahlen Segmente

| | 2021 | 2020 | 2021/2020 |
|--|---------|---------|--------------|
| €-Werte in Millionen | | | Veränd. in % |
| Trucks North America | | | |
| Absatz (Einheiten) | 162.156 | 139.479 | +16 |
| Umsatz | 15.782 | 13.847 | +14 |
| EBIT | 1.440 | 1.015 | +42 |
| Bereinigtes EBIT | 1.452 | 1.015 | +43 |
| Umsatzrendite (in %) | 9,1 | 7,3 | . |
| Bereinigte Umsatzrendite (in %) | 9,2 | 7,3 | . |
| Sachinvestitionen | 214 | 157 | +37 |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | 467 | 474 | -1 |
| davon aktivierte Entwicklungskosten | 0 | 0 | . |
| Aktive Belegschaft (31.12.) ¹ | 25.930 | 22.859 | +13 |
| Mercedes-Benz | | | |
| Absatz (Einheiten) | 141.331 | 117.800 | +20 |
| Umsatz | 16.113 | 13.790 | +17 |
| EBIT | 483 | -372 | . |
| Bereinigtes EBIT | 770 | -232 | . |
| Umsatzrendite (in %) | 3,0 | -2,7 | . |
| Bereinigte Umsatzrendite (in %) | 4,8 | -1,7 | . |
| Sachinvestitionen | 353 | 443 | -20 |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | 690 | 617 | +12 |
| davon aktivierte Entwicklungskosten | 120 | 73 | +64 |
| Aktive Belegschaft (31.12.) ¹ | 40.327 | 40.982 | -2 |
| Trucks Asia | | | |
| Absatz (Einheiten) | 143.411 | 110.205 | +30 |
| Umsatz | 5.969 | 5.579 | +7 |
| EBIT | 417 | 32 | . |
| Bereinigtes EBIT | 427 | 37 | . |
| Umsatzrendite (in %) | 7,0 | 0,6 | . |
| Bereinigte Umsatzrendite (in %) | 7,2 | 0,7 | . |
| Sachinvestitionen | 128 | 115 | +11 |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | 204 | 202 | +1 |
| davon aktivierte Entwicklungskosten | 41 | 18 | +124 |
| Aktive Belegschaft (31.12.) ¹ | 15.865 | 15.642 | +1 |
| Daimler Buses | | | |
| Absatz (Einheiten) | 18.736 | 18.932 | -1 |
| Umsatz | 3.211 | 3.438 | -7 |
| EBIT | -152 | 67 | . |
| Bereinigtes EBIT | -77 | 67 | . |
| Umsatzrendite (in %) | -4,7 | 1,9 | . |
| Bereinigte Umsatzrendite (in %) | -2,4 | 1,9 | . |
| Sachinvestitionen | 62 | 61 | +2 |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen | 123 | 128 | -4 |
| davon aktivierte Entwicklungskosten | 15 | 16 | -6 |
| Aktive Belegschaft (31.12.) ¹ | 14.861 | 15.585 | -5 |
| Financial Services | | | |
| Umsatz | 1.122 | 1.207 | -7 |
| EBIT | 173 | -11 | . |
| Bereinigtes EBIT | 193 | 2 | . |
| Eigenkapitalrendite(in %) | 11,1 | -0,7 | . |
| Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %) | 12,4 | 0,1 | . |
| Neugeschäft | 5.767 | 5.708 | +1 |
| Vertragsvolumen (31.12.) | 16.866 | 15.914 | +6 |
| Aktive Belegschaft (31.12.) ¹ | 1.245 | 1.387 | -10 |

¹ Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft als Vollzeitäquivalent.

Unsere Marken

| | | |
|---|---|---|
|  |  |  |
|  | <p>DAIMLER TRUCK Financial Services</p> |  BHARATBENZ |
|  |  | |

Vor rund 125 Jahren haben wir mit unseren Lkw und Bussen die moderne Transport-Industrie begründet. Heute sind wir einer der weltweit größten Nutzfahrzeug-Hersteller. Wir beschäftigen rund 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an über mehr als 40 Standorten in Nordamerika, Europa, Asien, Lateinamerika und Afrika sowie zahlreichen Vertriebs- und Servicepunkten in den meisten Ländern dieser Welt. In China sind wir mit 50 Prozent an Beijing Foton Daimler Automotive beteiligt. Das Joint Venture mit dem chinesischen Partner Foton stellt Lkw unter der Marke Auman her. In unserem globalen Verbund entwickeln und produzieren wir Lkw und Busse, die unter den Marken BharatBenz, Freightliner, FUSO, Mercedes-Benz, Setra, Thomas Built Buses und Western Star vertrieben werden. Mit Daimler Truck Financial Services können wir unseren Kunden zudem ein perfekt auf sie zugeschnittenes Gesamtpaket aus Fahrzeugen und Finanzdienstleistungen anbieten. Wir arbeiten für alle, die die Welt bewegen – das ist unser gemeinsamer Antrieb bei Daimler Truck.

Mehr Informationen  www.daimlertruck.com

Inhalt

A

An unsere Aktionäre

12

B

**Zusammengefasster Lagebericht
mit Nichtfinanzieller Konzernklärung**

34

C

Corporate Governance

117

D

Konzernabschluss

136

E

Weitere Informationen

255



A

An unsere Aktionäre

A

An unsere Aktionäre

| | |
|---|-----------|
| Brief des Vorstandsvorsitzenden | 14 |
| <hr/> | |
| Der Vorstand | 16 |
| <hr/> | |
| Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2021 | 18 |
| <hr/> | |
| Der Aufsichtsrat | 24 |
| <hr/> | |
| Daimler Truck am Kapitalmarkt | 27 |
| <hr/> | |
| Ziele und Strategie | 30 |

*Sehr geehrte Aktionärinnen
Sehr geehrte Aktionäre*



Dieser Geschäftsbericht steht für eine neue Zeitrechnung. Denn es ist der erste Bericht, den wir als eigenständige, börsennotierte Daimler Truck Holding AG vorlegen. Diese neue Ära gehen wir aus einer starken Ausgangsposition heraus an – mit starken Teams, Marken und Marktanteilen in allen wichtigen Regionen der Welt. Wir gehen diesen neuen Abschnitt unserer Unternehmensgeschichte zudem mit großer Energie und Tatkraft an – und mit der festen Überzeugung, nun noch erfolgreicher arbeiten zu können.

Unsere Abspaltung von der Daimler AG (heutige Mercedes-Benz Group AG) wurde von Anfang an sehr positiv aufgenommen. Nachdem wir Anfang Februar 2021 erstmals entsprechende Pläne bekanntgegeben hatten, ist der Daimler-Aktienkurs in den folgenden Wochen und Monaten deutlich angestiegen. Und bei der außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 haben die Aktionärinnen und Aktionäre der Daimler AG unserem Spin-Off mit einer überwältigenden Mehrheit von 99,9 Prozent zugestimmt.

Diese entscheidende Hauptversammlung fand übrigens an einem sehr geschichtsträchtigen Datum statt, denn am 1. Oktober 1896 – also exakt 125 Jahre zuvor – hatte Gottlieb Daimler einst den ersten Lkw überhaupt verkauft.

Für das Vertrauen unserer Aktionärinnen und Aktionäre möchte ich mich an dieser Stelle auch im Namen des gesamten Vorstands sehr herzlich bedanken. Ebenso herzlich danke ich unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Nur durch ihren großartigen Einsatz wurde unsere Abspaltung überhaupt möglich. Ich bin fest überzeugt, dass sich dieses Engagement auszahlen wird.

Was bewegt uns nun im Jahr eins unserer Eigenständigkeit?

Grundsätzlich gilt: Wir werden uns voll auf unser Nutzfahrzeuggeschäft und auf unsere Lkw- und Buskunden konzentrieren. Ihnen wollen wir als Partner zur Seite stehen. Gemeinsam wollen wir die Welt in Bewegung halten. Das ist unser Unternehmenszweck – und diese übergeordnete Aufgabe ist für Wirtschaft und Gesellschaft relevanter denn je. Die COVID-19-Pandemie und die Engpässe bei wichtigen Materialien haben überdeutlich gezeigt, wie sehr wir alle in unserem Alltag auf funktionierende Lieferketten und eine reibungslose Logistik angewiesen sind.

Konkret werden wir weiter an unseren beiden großen Zielen arbeiten: Zum einen wollen wir unser Ertragspotenzial voll ausschöpfen und nachhaltig Wert für unsere Aktionärinnen und Aktionäre schaffen. Zum anderen wollen wir die Transformation unserer Branche aktiv gestalten. Wir wollen den nachhaltigen Transport zum Erfolg führen und damit einen wichtigen Beitrag leisten, um den weltweiten Klimawandel zu bekämpfen.

Beide Ziele gehören untrennbar zusammen: Nur ein wirtschaftlich gesundes Unternehmen kann die Zukunft erfolgreich gestalten. Und das haben wir uns vorgenommen – zum Wohle aller: unserer Kundinnen und Kunden, unserer Aktionärinnen und Aktionäre, unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Allgemeinheit.

Zu beiden Handlungssträngen – Profitabilität und Transformation – finden Sie in diesem Geschäftsbericht zahlreiche Informationen. So können Sie sich ein umfassendes Bild machen, wo wir derzeit stehen und was wir für die kommenden Jahre planen.

Was mich persönlich angeht, so bin ich sehr stolz, an der Spitze von Daimler Truck zu stehen – einem Unternehmen, das auch deshalb seit 125 Jahren so erfolgreich ist, weil es sich regelmäßig neu erfunden hat. Das machen wir auch jetzt wieder. Mit einem klaren Plan. Und mit jeder Menge Gestaltungsfreude. Wir haben unsere Zukunft nun selbst in der Hand und wir brennen darauf, der Welt zu zeigen, was in uns steckt.

Ihr



Martin Daum

Vorsitzender des Vorstands der Daimler Truck Holding AG

Der Vorstand

Jochen Goetz

Vorstandsmitglied,
verantwortlich für Finanzen
und Controlling
Bestellung bis 2026

Karin Rådström

Vorstandsmitglied,
verantwortlich für die
Regionen Europa und
Lateinamerika und die
Marke Mercedes-Benz Lkw
Bestellung bis 2024

Martin Daum

Vorsitzender des Vorstands
der Daimler Truck Holding AG
Bestellung bis 2025

John O'Leary

Vorstandsmitglied, verant-
wortlich für die Region Nord-
amerika und die Marken
Freightliner, Western Star
und Thomas Built Buses
Bestellung bis 2024

Jürgen Hartwig

Vorstandsmitglied,
verantwortlich für Personal
Bestellung bis 2026

Stephan Unger

Vorstandsmitglied,
verantwortlich
für Financial Services
Bestellung bis 2024

Andreas Gorbach

Vorstandsmitglied,
verantwortlich
für Truck Technology
Bestellung bis 2024

Karl Deppen

Vorstandsmitglied,
verantwortlich für die Region
Asien und die Marken
FUSO und BharatBenz
Bestellung bis 2024

Die Mitglieder des Vorstandes der Daimler Truck Holding AG (von links nach rechts).



DAIMLER TRUCK



Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2021

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Jahr 2021 war für unser Unternehmen eines der bedeutendsten Jahre der Geschäftshistorie. Es galt in diesem Jahr neben der weltweit anhaltenden COVID-19-Pandemie sowohl die weitere Transformation hin zu Zero-Emission-Vehicles zu führen als auch Einschränkungen in den Zulieferketten und Mangel an Halbleitern zu bewältigen. Zudem war insbesondere die Bildung des eigenständigen Daimler Truck-Konzerns durch die Herauslösung der Daimler Truck AG aus dem ehemaligen Mutterkonzern der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) mit erfolgreichem Börsengang im Dezember 2021 sicherzustellen.

Der Vorstand der Daimler Truck AG, der seit dem 1. Dezember 2021 in gleicher Besetzung auch als Vorstand der Daimler Truck Holding AG im Amt ist, hat hierbei vor allem die rechtliche und operative Trennung vom ehemaligen Mutterkonzern vorangetrieben und eine eigenständige Governance für die Führung eines global präsenten und aktiven Unternehmens aufgebaut, ohne dabei die Konzentration auf das operative Geschäft und die technische Transformation aufzugeben. Wichtige Entscheidungen in diesem Zusammenhang wurden gemeinsam mit dem Aufsichtsrat der Daimler Truck AG bzw. der Daimler Truck Holding AG getroffen.

Die neu erlangte Eigenständigkeit als einer der weltweit größten Nutzfahrzeughersteller gepaart mit der technologisch zukunftsorientierten Ausrichtung des Konzerns bilden die Grundlage dafür, zuversichtlich in die wirtschaftliche Zukunft des Konzerns zu schauen.

Nachfolgend berichten wir Ihnen über die Arbeit des Aufsichtsrats und seiner im Dezember 2021 gebildeten Ausschüsse im Geschäftsjahr 2021.

Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG hat die ihm obliegenden Aufgaben im Geschäftsjahr 2021 in vollem Umfang wahrgenommen.

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

Themen der Aufsichtsratsstätigkeit

Nach der Gründung der Daimler Truck Holding AG im März 2021 war das Geschäftsjahr 2021 ein Rumpfgeschäftsjahr, das wesentlich geprägt war durch die Vorbereitung der Herauslösung des Daimler Nutzfahrzeug- und Busgeschäfts aus dem Konzern der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) im Wege der Abspaltung nach dem Umwandlungsgesetz. Dies prägte naturgemäß auch die Tätigkeit des Aufsichtsrats.

Vor diesem Hintergrund gliedert sich der nachstehende Bericht in zwei Teile, betreffend zum einen den Zeitraum vor und zum anderen den Zeitraum nach dem Wirksamwerden der Abspaltung am 9. Dezember 2021.

Zeitraum bis zum Wirksamwerden der Abspaltung

In der Gründungsurkunde vom 25. März 2021 wurden mit Tim Zech, Robert Köthner und Dr. Annette Matzat drei Führungskräfte aus dem Konzern der Mercedes-Benz Group AG als erste Mitglieder des Aufsichtsrats bestellt. In der ersten Sitzung des Aufsichtsrats am gleichen Tag wählte der Aufsichtsrat sodann Tim Zech zum Vorsitzenden und Robert Köthner zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Zudem wurden Fabian Römer und Lars Wettlaufer zu Vorstandsmitgliedern der Gesellschaft bestellt. Bei den vorstehend genannten Personen handelte es sich zu diesem Zeitpunkt um Führungskräfte der Mercedes-Benz Group AG, die jeweils zum Zwecke der Vorbereitung der Abspaltung bestellt wurden.

Im Juli 2021 kam es dann zu Neubesetzungen im Vorstand. Nachdem Fabian Römer und Lars Wettlaufer ihr Amt jeweils mit Wirkung zum Ablauf des 11. Juli 2021 niedergelegt hatten, bestellte der Aufsichtsrat mit Umlaufbeschluss vom 8. Juli 2021 Martin Daum (bis 28. Februar 2025) und Jochen Götz (bis 30. Juni 2026) mit Wirkung zum 12. Juli 2021 zu Vorstandsmitgliedern der Gesellschaft.

Im Zuge der Vorbereitung der Separierung des Nutzfahrzeuggeschäfts hatte sich der Aufsichtsrat regelmäßig mit Entwürfen des Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrags zwischen der Mercedes-Benz Group AG und der Gesellschaft und des gemeinsamen Spaltungsberichts der Vorstände der Mercedes-Benz Group AG und der Gesellschaft befasst. Mit Umlaufbeschluss vom 30. Juli 2021 stimmte der Aufsichtsrat dem Abschluss des Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrags zu, der sodann am 6. August 2021 beurkundet wurde; zudem nahm der Aufsichtsrat den Entwurf des gemeinsamen Spaltungsberichts der Vorstände der Mercedes-Benz Group AG und der Gesellschaft zur Kenntnis, der von den Vorständen am 9. August 2021 unterzeichnet wurde.

Mit weiteren Umlaufbeschlüssen vom 30. Juli 2021 stimmte der Aufsichtsrat dem Abschluss von Verträgen im Zusammenhang mit der Finanzierung des künftigen Daimler Truck-Konzerns nach Wirksamwerden der Abspaltung zu. Zum einen betrifft dies den Abschluss eines Kreditvertrags über (i) eine Kreditlinie für eine Brückenfinanzierung und (ii) eine revolvingende Kreditlinie, wobei Verpflichtungen der Gesellschaft erst mit Vollzug des Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrags entstanden. Zum anderen betrifft dies die Ausstellung von Bürgschaften zugunsten der die Daimler Truck-Konzerngesellschaften finanzierenden



Joe Kaeser, Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG.

Banken, wobei die Verpflichtung der Gesellschaft erst an dem Tag in Kraft trat, an dem die Aktien der Gesellschaft zum ersten Mal an der Frankfurter Börse gehandelt wurden.

Der am 6. August 2021 geschlossene Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag sowie der Einbringungsvertrag zwischen der Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH und der Gesellschaft vom 3. November 2021, in dem sich die Gesellschaft zur Ausgabe weiterer neuer Aktien verpflichtet hat, waren als Nachgründungsverträge im Sinne des § 52 AktG vom Aufsichtsrat zu prüfen. Mit dem in diesem Zusammenhang erforderlichen Nachgründungsbericht hat sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 4. November 2021 unter Hinzuziehung von Sachverständigen befasst. Der Nachgründungsbericht wurde der Hauptversammlung am 5. November 2021 vorgelegt und enthielt die Empfehlung, den beiden Nachgründungsverträgen zuzustimmen und die zur Durchführung der Abspaltung und Ausgliederung sowie des Einbringungsvertrags erforderlichen Kapitalerhöhungen zu beschließen. Zudem billigte der Aufsichtsrat in der Sitzung vom 4. November 2021 die Erbringung von zulässigen Nichtprüfungsleistungen durch den Abschlussprüfer der Gesellschaft, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

In einer weiteren Sitzung am 15. November 2021 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Erweiterung des Vorstands der Gesellschaft. Mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 wurden John O'Leary (bis 31. März 2024), Karin Rådström (bis 31. Januar 2024), Dr. Andreas Gorbach (bis 30. Juni 2024), Jürgen Hartwig (bis 30. November 2026), Karl Deppen (bis 30. November 2024) und Stephan Unger (bis 30. Juni 2024) zu weiteren Mitgliedern des Vorstands der Gesellschaft bestellt. Zudem stimmte der Aufsichtsrat dem Abschluss der entsprechenden Dienstverträge zu und verabschiedete das System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder. Des Weiteren befasste sich der Aufsichtsrat mit den Kenngrößen für die finanziellen Ziele im Rahmen der Vorstandsvergütung 2021.

Im November 2021 befasste sich der Aufsichtsrat mit verschiedenen Kapitalmarkttransaktionen zur Finanzierung des künftigen Daimler Truck-Konzerns, und zwar der Anleiheemissionen

durch die Daimler Truck Finance North America LLC (USA), die Daimler Truck Finance Canada, Inc. (Kanada) und die Daimler Truck International Finance B.V. (Niederlande) und stimmte der Ausstellung von Zahlungsgarantien für die Verpflichtungen der vorstehend genannten zukünftigen Konzerngesellschaften durch die Gesellschaft zu, wobei die Verpflichtungen der Gesellschaft aus den Zahlungsgarantien erst mit Vollzug des Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrags entstanden.

Nachdem die Hauptversammlung der Gesellschaft am 5. November 2021 beschlossen hatte, den Aufsichtsrat mit Wirkung unmittelbar nach Wirksamwerden der Abspaltung auf 20 Mitglieder zu erweitern, legten die Mitglieder des ersten Aufsichtsrats ihre Mandate Anfang Dezember 2021 mit Wirkung zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der die Erweiterung des Aufsichtsrats betreffenden Satzungsänderung nieder.

Zeitraum ab dem Wirksamwerden der Abspaltung

Zusammensetzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 2. Dezember 2021 wählte die Mercedes-Benz Group AG als alleinige Aktionärin der Gesellschaft zwanzig neue Mitglieder des Aufsichtsrats. Hiervon wurden zehn Mitglieder des Aufsichtsrats in Abstimmung mit der Arbeitnehmerseite zur Wahl vorgeschlagen und entsprechend gewählt. Die Wahl sämtlicher neuer Aufsichtsratsmitglieder erfolgte auf schiebend bedingt auf das Wirksamwerden der von der Hauptversammlung der Gesellschaft am 5. November 2021 beschlossenen Satzungsänderung betreffend die Erweiterung des Aufsichtsrates auf 20 Personen. Die Satzungsänderung wurde am 9. Dezember 2021 wirksam. Der vollständig neugewählte Aufsichtsrat wird in der Übersicht des [Vorstands](#) und [Aufsichtsrats](#) innerhalb des Geschäftsberichts dargestellt. Die Bestellung erfolgte jeweils bis zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2021 beschließt.

Den neuen Mitgliedern des Aufsichtsrates wurde frühzeitig die Gelegenheit gegeben, sich in einem unternehmensinternen

Workshop im Austausch mit dem Vorstand vertieft mit dem operativen Geschäft und der Strategie des Unternehmens zu befassen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens zu verschaffen.

In der ersten Sitzung des Aufsichtsrats nach Abspaltung, welche am 10. Dezember 2021 stattfand, konstituierte sich der Aufsichtsrat mit allen neuen zwanzig Mitgliedern und wählte Joe Kaeser als Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Michael Brecht als stellvertretenden Vorsitzenden. Zudem verabschiedete der Aufsichtsrat seine Geschäftsordnung. Des Weiteren wurden die Geschäftsordnungen der Ausschüsse verabschiedet und diese eingerichtet. Aufgrund des zu diesem Zeitpunkt noch laufenden Statusverfahrens betreffend die Zusammensetzung des Aufsichtsrates war der nach dem Mitbestimmungsgesetz vorgesehene Vermittlungsausschuss noch nicht zu bilden. Eingerichtet und besetzt wurden Präsidial-, Prüfungs- und Nominierungsausschuss wie folgt:

Präsidialausschuss

Der Aufsichtsrat wählte in seiner Sitzung vom 10. Dezember 2021 anlässlich der Einrichtung des Präsidialausschusses Marie Wieck sowie Roman Zitzelsberger als weitere Mitglieder in den Präsidialausschuss. Aufgrund ihres Amtes als Vorsitzender und stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats gehören Joe Kaeser und Michael Brecht ebenfalls dem Präsidialausschuss an. Gemäß der Geschäftsordnung hat Joe Kaeser als Vorsitzender des Aufsichtsrats auch den Vorsitz im Präsidialausschuss inne und Michael Brecht wurde gemäß der Geschäftsordnung stellvertretender Vorsitzender.

Prüfungsausschuss

In den Prüfungsausschuss wurden am 10. Dezember 2021 Michael Brosnan, Akihiro Eto, Harald Wilhelm, Michael Brecht, Jörg Köhlinger und Thomas Zwick gewählt. Der Prüfungsausschuss wählte am 23. Dezember 2021 Michael Brosnan zu seinem Vorsitzenden und Michael Brecht zu dessen Stellvertreter.

Nominierungsausschuss

Der Aufsichtsrat wählte am 10. Dezember 2021 Marie Wieck und Renata Jungo Brüngger als weitere Mitglieder in den Nominierungsausschuss. Joe Kaeser hat gemäß der Geschäftsordnung als Vorsitzender des Aufsichtsrats auch den Vorsitz des Nominierungsausschusses inne.

Corporate Governance und Anforderungsprofil für Vorstand und Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat befasste sich in seiner Sitzung am 10. Dezember 2021 des Weiteren ausführlich mit Fragen der Corporate Governance, der gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen insbesondere im Sinne des Zweiten Führungspositionengesetzes und verabschiedete die Entsprechenserklärung. Insbesondere zu Fragen der Corporate Governance tauschte sich der Aufsichtsrat auch mit dem Chief Legal and Compliance Officer der Gesellschaft aus.

In diesem Zusammenhang befasste sich der Aufsichtsrat mit der Entsprechenserklärung 2021 zum Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK), mit wesentlichen Kodexempfehlungen und insbesondere der Unabhängigkeit bestimmter Aufsichtsratsmitglieder im Sinne des DCGK. Die Entsprechenserklärung 2021 zum DCGK wurde gemäß § 161 Aktiengesetz

(AktG) verabschiedet. Mit den dort erläuterten Ausnahmen wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft sind im Sinne guter Corporate Governance verpflichtet, dem Aufsichtsrat als Gesamtgremium Interessenkonflikte offenzulegen. Derartige Interessenkonflikte können sich insbesondere aus einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten oder Kreditgebern der Gesellschaft oder sonstigen Dritten ergeben. Im Berichtszeitraum gab es keine derartigen Interessenkonflikte.

Vor dem Hintergrund der neuen Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der grundlegenden Änderungen im Jahr 2021 entschied der Aufsichtsrat, sich spätestens im Jahr 2023 einer Selbstevaluation zu unterziehen.

Grundlage für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG sind Diversitätskonzepte in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Bildungs- und Berufshintergrund, Geschlecht und Alter. Diese Diversitätskonzepte hat der Aufsichtsrat mit den Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und weiteren Anforderungen an die Kompetenzen der Organmitglieder in gesamthaften Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat zusammengeführt. Diese gesamthaften Anforderungsprofile wurden vom Aufsichtsrat in der Sitzung am 10. Dezember 2021 erstmals für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat beschlossen.

Neben der Festlegung der jeweiligen Anforderungsprofile durch Beschluss, stellte der Aufsichtsrat sowohl für den Vorstand als auch den Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 10. Dezember 2021 die Erfüllung der am gleichen Tag festgelegten Anforderungsprofile für die derzeitige Zusammensetzung der jeweiligen Organe der Gesellschaft fest.

Bis zur Anwendbarkeit der gesetzlichen Geschlechterquote hat der Aufsichtsrat mit Beschluss vom 10. Dezember 2021 eine Zielgröße von mindestens 30% Frauen und 30% Männern festgelegt. Sobald der Aufsichtsrat nach Abschluss des Statusverfahrens mitbestimmt ist, hat sich der Aufsichtsrat des mitbestimmten börsennotierten Unternehmens nach § 96 Abs. 2 AktG mindestens zu 30% aus Frauen und zu 30% aus Männern zusammensetzen. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen. Da der Gesamterfüllung nicht widersprochen wurde, ist die Geschlechterquote bei den anstehenden Wahlen vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Unbeschadet der Gesamterfüllung streben die Anteilseigner- und die Arbeitnehmerseite aber an, den Mindestanteil für ihre jeweilige Seite zu erfüllen.

Vorstandsvergütungssystem

Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands der Daimler Truck Holding AG wurde von dem dreiköpfigen Gründungsaufsichtsrat der Gesellschaft im November 2021 zunächst für den Monat Dezember 2021 festgelegt, da die Aufstockung des Vorstands auf die derzeit amtierenden acht Mitglieder mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 erfolgt ist. Im

Rahmen der konstituierenden Aufsichtsratssitzung des 20-köpfigen Aufsichtsrats nach Wirksamwerden der Abspaltung fasste der Aufsichtsrat am 10. Dezember 2021 Beschluss über das Vergütungssystem ab dem 1. Januar 2022, das das von dem Gründungsaufsichtsrat zuvor beschlossene Vergütungssystem in einigen wenigen Punkten modifiziert.

Das Vergütungssystem 2022 für den Vorstand der Daimler Truck Holding AG wird der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft am 22. Juni 2022 gemäß § 120a Abs. 1 AktG zur Billigung vorgelegt. Das Vergütungssystem 2022 gilt – vorbehaltlich seiner Billigung durch die Hauptversammlung – für alle amtierenden Mitglieder des Vorstands seit dem 1. Januar 2022 sowie im Fall von Neu- und Wiederbestellungen.

Im Hinblick auf die Vorstandsvergütung befasste sich der Aufsichtsrat am 10. Dezember 2021 des Weiteren auch mit den Zielen des Vorstands für das Geschäftsjahr 2022.

Unternehmensplanung

Im Verlauf der konstituierenden Sitzung am 10. Dezember 2021 behandelte und beschloss der Aufsichtsrat auf der Grundlage einer vertieften Darstellung des Vorstands über die Daimler Truck Geschäftsplanung von 2022 bis 2026. Er befasste sich dabei insbesondere mit der finanziellen Planung für die ersten Jahre nach dem Wirksamwerden der Abspaltung. Des Weiteren fasste der Aufsichtsrat Beschluss über den von der Gesellschaft entwickelten Rahmen der Liquiditätsrisikosteuerung, über den er in seiner Sitzung am 10. Dezember 2021 informiert wurde.

Abschlussprüfung

Mit Fragen der Abschlussprüfung befasste sich der Aufsichtsrat als Gesamtgremium im Rahmen seiner Sitzung am 10. Dezember 2021 und ließ sich hierzu vom Vorstand und Vertretern des Abschlussprüfers über die Prüfungsplanung, die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers detailliert unterrichten.

Des Weiteren fasste der Aufsichtsrat Beschluss über die Nicht-Prüfungsleistungen und die Einbindung des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses bei der Entscheidung hierüber.

Arbeit in den Ausschüssen

Angesichts der erst am 10. Dezember 2021 erfolgten Einrichtung und Besetzung der Ausschüsse, erfolgten im Jahr 2021 keine Ausschusssitzungen mehr. Einzig der Prüfungsausschuss wählte im schriftlichen Verfahren durch Umlaufbeschluss am 23. Dezember 2021 Michael Brosnan zu seinem Vorsitzenden und Michael Brecht zu seinem stellvertretenden Vorsitzenden.

Veränderungen in Vorstand und Aufsichtsrat

Die jeweilige personelle Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Gesellschaft war aufgrund der im Geschäftsjahr 2021 erfolgten Strukturmaßnahmen mehreren Änderungen unterworfen, die bereits zu Beginn des Berichts erläutert wurden.

Die Hauptversammlung der Gesellschaft wählte am 2. Dezember 2021 zwanzig neue Mitglieder des Aufsichtsrats, die am 9. Dezember 2021 ihr jeweiliges Amt übernahmen, wie folgt:

- Michael Brosnan, Osterville, Massachusetts, USA;
- Jacques Esculier, Saanen, Schweiz;
- Akihiro Eto, Tokio, Japan;
- Laura Ipsen, Reston, Virginia, USA;
- Renata Jungo Brüngger, Horgen, Schweiz;
- Joe Kaeser, München, Deutschland;
- John Krafcik, Austin, Texas, USA;
- Martin Richenhagen, Duluth, Georgia, USA;
- Marie Wieck, Cold Spring, New York, USA;
- Harald Wilhelm, Stuttgart, Deutschland;
- Michael Brecht, Gernsbach, Deutschland;
- Bruno Buschbacher, Frankenthal, Deutschland;
- Harald Dorn, Münchweiler/Rodalb, Deutschland;
- Carmen Klitzsch-Müller, Weissach, Deutschland;
- Jörg Köhlinger, Frankfurt, Deutschland;
- Jörg Lorz, Warburg, Deutschland;
- Claudia Peter, Rastatt, Deutschland;
- Andrea Reith, Neu-Ulm, Deutschland;
- Roman Zitzelsberger, Stuttgart, Deutschland;
- Thomas Zwick, Landau, Deutschland.

Sämtliche neuen Mitglieder des Aufsichtsrats wurden jeweils bis zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2021 beschließt, gewählt.

In seiner konstituierenden Sitzung am 10. Dezember 2021 wählte der Aufsichtsrat Joe Kaeser zu seinem Vorsitzenden und Michael Brecht zu dessen Stellvertreter.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

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

In der Sitzung am 23. März 2022 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht und den Gewinnverwendungsvorschlag sowie die Nichtfinanzielle Konzernklärung, die mit einer limited assurance durch den Abschlussprüfer geprüft wurde.

Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht, der nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Konzernklärung für die Daimler Truck Holding AG und den Konzern sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, der Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, die Prüfungsberichte der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für den Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG und den Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts und zum rechnungslegungsbezogenen Internal Control System sowie Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und die Empfehlungen des Prüfungsausschusses, der sich ebenfalls vertieft mit den vorgenannten Themen befasst hatte.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und dabei insbesondere auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen einging und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, intensiv erörtert. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der mit einer limited assurance geprüften Nichtfinanziellen Konzernklärung. Damit war der Jahresabschluss 2021 der Gesellschaft festgestellt. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen.

Die Daimler Truck Holding AG war im Geschäftsjahr 2021, beginnend am 25. März 2021 bis zum 9. Dezember 2021 ein von der Mercedes-Benz Group AG (vom 25. März 2021 bis zum 8. Juli 2021 mittelbar beziehungsweise vom 8. Juli 2021 bis zum 9. Dezember 2021 unmittelbar) abhängiges Unternehmen im Sinne des § 312 AktG. Aus diesem Grund erstellte der Vorstand der Daimler Truck Holding AG einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht). Der Abhängigkeitsbericht enthält die folgende Schlussklärung des Vorstands, die auch Bestandteil des für die Daimler Truck Holding AG und den Konzern zusammengefassten Lageberichts ist »Die Daimler Truck Holding AG hat im Zeitraum vom 25. März 2021 bis zum 9. Dezember 2021 bei jedem im Bericht nach § 312 AktG über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen ausgeführten Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten und wurde durch die im Bericht angegebenen, getroffenen oder unterlassenen Maßnahmen nicht benachteiligt. Dieser Beurteilung liegen die Umstände zugrunde, die zum Zeitpunkt der berichtspflichtigen Vorgänge bekannt waren.«

Gemäß § 313 AktG ist die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, auch beauftragt, den Abhängigkeitsbericht zu prüfen und hat daher den Prüfungsbericht zum 23. März 2022 vorgelegt. Aufgrund der ohne Beanstandungen abgeschlossenen Prüfung hat der Abschlussprüfer folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war,
3. bei den im Bericht aufgeführten Maßnahmen keine Umstände für eine wesentlich andere Beurteilung als die durch den Vorstand sprechen.

Auch der Abhängigkeitsbericht und der hierzu von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft erstattete Prüfungsbericht haben allen Mitgliedern des Aufsichtsrats rechtzeitig vorgelegen und wurden in Anwesenheit des Vorstands und zweier Vertreter des Abschlussprüfers in der Sitzung vom 23. März 2022

eingehend erörtert. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten über die wesentlichen Erkenntnisse ihrer Prüfung. An den Vorstand gestellte Fragen zu einzelnen im Bericht genannten Rechtsgeschäften und Maßnahmen wurden vom Vorstand umfassend und zufriedenstellend beantwortet. Der Aufsichtsrat ist aufgrund seiner Prüfung zu der Auffassung gelangt, dass der von dem Vorstand erstellte Abhängigkeitsbericht den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung sind Einwendungen gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Berichts nicht zu erheben. Im Übrigen stimmte der Aufsichtsrat dem Bericht des Abschlussprüfers zu.

Der Aufsichtsrat verabschiedete ferner den Bericht des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung und den gemeinsam mit dem Vorstand erstellten Vergütungsbericht nach § 162 AktG.

Vorbereitung der Hauptversammlung 2022

In der Sitzung am 23. März 2022 verabschiedete der Aufsichtsrat zudem die Tagesordnung und die Beschlussvorschläge für die ordentliche Hauptversammlung 2022. In diesem Zusammenhang befasste er sich insbesondere mit den Wahlvorschlägen für den Aufsichtsrat und beschloss, sich den gemeinsam von der Mercedes-Benz Group AG und der Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH auf der Grundlage der mit der Gesellschaft geschlossenen Entkonsolidierungsvereinbarung unterbreiteten Wahlvorschläge für acht Mitglieder des Aufsichtsrats anzuschließen. Der Aufsichtsrat entschied daher, der ordentlichen Hauptversammlung 2022 vorzuschlagen, Michael Brosnan, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Laura Ipsen, Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, Martin H. Richenhagen und Harald Wilhelm sowie daneben John Krafcik und Marie Wieck, jeweils für eine Amtszeit von vier Jahren, in den Aufsichtsrat zu wählen. Die vorstehenden Wahlvorschläge beruhen auf der Empfehlung des Nominierungsausschusses des Aufsichtsrats, der zuvor am 9. März 2022 getagt hatte, und streben die Ausfüllung des vom Aufsichtsrat erarbeiteten Anforderungsprofils mit Kompetenzprofil und Diversitätskonzept für das Gesamtgremium an.

Dank

Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Daimler Truck-Konzerns und der Unternehmensleitung für ihren Einsatz in einem von bedeutenden Veränderungen geprägten Geschäftsjahr 2021.

Des Weiteren spricht der Aufsichtsrat den im 2021 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Mitgliedern sowie den aus dem Vorstand ausgeschiedenen Mitgliedern seinen besonderen Dank aus.

Leinfelden-Echterdingen, im März 2022

Der Aufsichtsrat

Joe Kaeser
Vorsitzender

A.01**Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder der Daimler Truck Holding AG im Geschäftsjahr 2021**

| | Sitzungs- anwesenheit | Anwesenheit (%) |
|---|--------------------------|--------------------|
| 2021 | | |
| Aufsichtsratsplenum | | |
| Tim Zech (Vorsitzender; ausgeschieden zum 9. Dezember 2021) | 9/9 | 100 |
| Robert Köthner (ausgeschieden zum 9. Dezember 2021) | 9/9 | 100 |
| Dr. Annette Matzat (ausgeschieden zum 9. Dezember 2021) | 9/9 | 100 |
| Michael Brosnan | 1/1 | 100 |
| Jacques Esculier | 1/1 | 100 |
| Akihiro Eto | 1/1 | 100 |
| Laura Ipsen | 1/1 | 100 |
| Renata Jungo Brüngger | 1/1 | 100 |
| Joe Kaeser | 1/1 | 100 |
| John Krafciak | 1/1 | 100 |
| Martin Richenhagen | 1/1 | 100 |
| Marie Wieck | 1/1 | 100 |
| Harald Wilhelm | 1/1 | 100 |
| Michael Brecht | 1/1 | 100 |
| Bruno Buschbacher | 1/1 | 100 |
| Harald Dorn | 1/1 | 100 |
| Carmen Klitzsch-Müller | 1/1 | 100 |
| Jörg Köhlinger | 1/1 | 100 |
| Jörg Lorz | 1/1 | 100 |
| Claudia Peter | 1/1 | 100 |
| Andrea Reith | 1/1 | 100 |
| Roman Zitzelsberger | 1/1 | 100 |
| Thomas Zwick | 1/1 | 100 |
| Präsidialausschuss | | |
| Joe Kaeser (Vorsitzender) | 0/0 | |
| Michael Brecht | 0/0 | |
| Marie Wieck | 0/0 | |
| Roman Zitzelsberger | 0/0 | |
| Prüfungsausschuss | | |
| Michael Brosnan (Vorsitzender) | 0/0 | |
| Akihiro Eto | 0/0 | |
| Harald Wilhelm | 0/0 | |
| Michael Brecht | 0/0 | |
| Jörg Köhlinger | 0/0 | |
| Thomas Zwick | 0/0 | |
| *Der Prüfungsausschuss wählte am 23. Dezember 2021 im Umlaufverfahren Michael Brosnan zu seinem Vorsitzenden sowie Michael Brecht zu dessen Stellvertreter. | | |
| Nominierungsausschuss | | |
| Joe Kaeser (Vorsitzender) | 0/0 | |
| Marie Wieck | 0/0 | |
| Renata Jungo Brüngger | 0/0 | |

Der Aufsichtsrat



Joe Kaeser



Michael Brecht*



Michael Brosnan



Bruno Buschbacher*



Harald Dorn



Jacques Esculier



Akihiro Eto



Laura Ipsen



Renata Jungo Brüngger



Carmen Klitzsch-Müller



Jörg Köhlinger*



John Krafcik



Jörg Lorz*



Claudia Peter*



Andrea Reith*



Martin H. Richenhagen



Marie Wieck



Harald Wilhelm



Roman Zitzelsberger*



Thomas Zwick*

* Die als Arbeitnehmervertreter bezeichneten Mitglieder des Aufsichtsrats wurden in Abstimmung mit der Arbeitnehmerseite, jedoch - bis zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung 2022 - formal ebenfalls als Anteilseignervertreter gewählt.

Der Aufsichtsrat

Joe Kaeser

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG – Anteilseignervertreter.
Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Präsidialausschusses und des Nominierungsausschusses.
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Siemens Energy AG.

Michael Brecht

Aufsichtsrat Daimler Truck Holding AG – Arbeitnehmervertreter*.
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidialausschusses und des Prüfungsausschusses.
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler Truck AG.
Betriebsratsvorsitzender des Mercedes-Benz Werks Gaggenau.

Michael Brosnan

Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG – Anteilseignervertreter.
Vorsitzender des Prüfungsausschusses.
Ehemaliger Finanzvorstand der Fresenius Medical Care AG & Co. KGaA.

Bruno Buschbacher

Aufsichtsrat Daimler Truck Holding AG – Arbeitnehmervertreter*.
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der Daimler Truck AG.
Betriebsratsvorsitzender des Mercedes-Benz Werks Mannheim.

Harald Dorn

Aufsichtsrat Daimler Truck Holding AG – Arbeitnehmervertreter*.
Vorsitzender des Gesamtsprecherausschusses der Leitenden Angestellten der Daimler Truck AG.

Jacques Esulier

Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG – Anteilseignervertreter.
Ehemaliger Vorstandsvorsitzender und CEO WABCO Holdings Inc.

Akihiro Eto

Aufsichtsrat Daimler Truck Holding AG – Anteilseignervertreter.
Mitglied des Prüfungsausschusses.
Ehemaliges Mitglied des Vorstands, Präsident und Global Chief Operating Officer der Bridgestone Corporation.

Laura Ipsen

Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG – Anteilseignervertreterin.
Präsidentin und Vorstandsvorsitzende bei Ellucian Company L.P.

Renata Jungo Brüngger

Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG – Anteilseignervertreterin.
Mitglied des Nominierungsausschusses.
Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG und Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz AG.

Carmen Klitzsch-Müller

Aufsichtsrat Daimler Truck Holding AG – Arbeitnehmervertreterin*.
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der Daimler Truck AG.

Jörg Köhlinger

Aufsichtsrat Daimler Truck Holding AG – Arbeitnehmervertreter*.
Mitglied des Prüfungsausschusses.
Bezirksleiter Mitte der IG Metall.

John Krafcik

Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG – Anteilseignervertreter.
Ehemaliger CEO, heute Berater, Waymo LLC.

Jörg Lorz

Aufsichtsrat Daimler Truck Holding AG – Arbeitnehmervertreter*.
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der Daimler Truck AG.
Betriebsratsvorsitzender des Mercedes-Benz Werks Kassel.

Claudia Peter

Aufsichtsrat Daimler Truck Holding AG – Arbeitnehmervertreterin*.
Erste Bevollmächtigte IG Metall Gaggenau.

Andrea Reith

Aufsichtsrat Daimler Truck Holding AG – Arbeitnehmervertreterin*.
Betriebsrätin des Standortes Neu-Ulm der EvoBus GmbH.

Martin H. Richenhagen

Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG – Anteilseignervertreter.
Ehemaliger Präsident und Vorstandsvorsitzender der AGCO Corporation.

Marie Wieck

Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG – Anteilseignervertreterin.
Mitglied des Präsidialausschusses und des Nominierungsausschusses.
Executive Partner bei Ethos Capital.

Harald Wilhelm

Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG –
Anteilseignervertreter. Mitglied im Prüfungsausschuss.
Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG und
Mercedes-Benz AG und Aufsichtsratsvorsitzender der
Mercedes-Benz Mobility AG.

Roman Zitzelsberger

Aufsichtsrat Daimler Truck Holding AG –
Arbeitnehmervertreter*.
Mitglied des Präsidialausschusses.
IG Metall-Bezirksleiter Baden-Württemberg.

Thomas Zwick

Aufsichtsrat Daimler Truck Holding AG –
Arbeitnehmervertreter*.
Mitglied des Prüfungsausschusses.
Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
Daimler Truck AG.
Vorsitzender des Betriebsrats des Werkes Wörth.

Tim Zech

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Head of Tax der Mercedes-Benz Group AG
(ehemals Daimler AG)
Ausgeschieden zum 9. Dezember 2021

Robert Köthner

Chief Accounting Officer der Mercedes-Benz Group AG
(vormals: Daimler AG)
Ausgeschieden zum 9. Dezember 2021

Annette Matzat

Leiterin Arbeits- und Personalpolitik der Mercedes-Benz
Group AG (vormals: Daimler AG)
Ausgeschieden zum 9. Dezember 2021

Ausführliche Informationen zu den Aufsichtsratsmitgliedern,
ihren Mandaten in weiteren Aufsichtsräten oder vergleichbaren
Kontrollgremien, ihren Lebensläufen sowie zu den Ausschüssen
des Aufsichtsrats und deren Besetzung finden sich unter
folgender Internetadresse:  [Internet](#).

* Die als Arbeitnehmervertreter bezeichneten Mitglieder des Aufsichtsrats
wurden in Abstimmung mit der Arbeitnehmerseite, jedoch – bis zum
Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung 2022 – formal ebenfalls als
Anteilseignervertreter gewählt.

Alle Mitglieder des Aufsichtsrats sind bis 2022 gewählt.

Daimler Truck am Kapitalmarkt

Die weltweiten Aktienmärkte entwickelten sich trotz der Unsicherheiten der COVID-19-Pandemie und der angespannten Zulieferketten positiv. Seit der Erstnotiz am 10. Dezember 2021 legte die Daimler Truck-Aktie bis zum Jahresende um 15 % zu. Da die neuen Aktien erst ab 1. Januar 2022 gewinnberechtigt sind, wird die Daimler Truck Holding AG keine Dividende für das Geschäftsjahr 2021 ausschütten. Es ist geplant, erstmals im Jahr 2023 für das Geschäftsjahr 2022 eine Dividende auszuschütten.

A.02

Entwicklung der Daimler Truck-Aktie und wichtiger Börsenindizes

| | Ende 2021 | 10.12.2021 ² | Veränd. in % |
|----------------------------|-----------|-------------------------|--------------|
| Daimler Truck-Aktie (in €) | 32,29 | 28,00 | +15 |
| Höchst ¹ | 33,05 | | - |
| Tiefst ² | 28,00 | | - |
| | | - | |
| DAX | 15.885 | 15.573 | +2 |
| STOXX Europe Auto Index | 660 | 671 | -2 |

1 Schlusskurse
 2 Eröffnungskurse

Daimler Truck-Aktie legt nach Erstnotierung um 15 % zu

Die Investoren zeigten sich bis Mitte des Jahres zuversichtlich aufgrund der wirtschaftlichen Erholung. Ab dem Frühsommer prägte die Halbleiterknappheit sowie weitere Herausforderungen in den globalen Zulieferketten die Entwicklung.

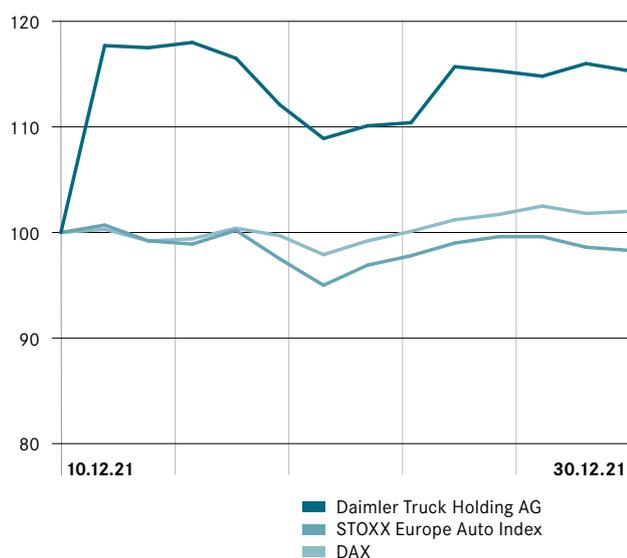
In der zweiten Jahreshälfte kamen zusätzlich Sorgen über die weitere Entwicklung der COVID-19-Pandemie auf. Allerdings schlug sich diese Sorge nicht in dem Maße auf die Aktienkursentwicklungen nieder wie noch im Jahr zuvor. In der ersten Jahreshälfte haussierten die Aktienmärkte, in der zweiten Jahreshälfte waren viele Märkte in einer Seitwärtsbewegung, manche konnten weiter steigen.

Die Erstnotierung der Daimler Truck-Aktie am 10. Dezember 2021 lag bei 28 €. Bei hohen Handelsumsätzen konnte die Daimler Truck-Aktie den ersten Handelstag positiv beenden und ging mit einem Kurs von 29,78 € aus dem Handel. Im restlichen Geschäftsjahr 2021 stieg die Daimler Truck-Aktie bis zum Jahresende auf 32,29 € und verbuchte damit einen Zuwachs um insgesamt 15% seit ihrer Erstnotiz.

Die Marktkapitalisierung betrug zum Jahresende 2021 26,6 Mrd. €. Mit einem Anstieg von 15% ab dem 10. Dezember 2021 bis Jahresende entwickelte sich die Daimler Truck-Aktie besser als der DAX (+2%) und der STOXX Europe Automobiles and Parts Index (-2%).

A.03

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Strategische Ausrichtung von Daimler Truck wird kommuniziert

Beim virtuellen Daimler Truck Strategy Update im Mai 2021 erläuterte das Management die Strategie für das Lkw und Bus Geschäft. Unsere Zielsetzungen und Pläne wurden von den Analysten und Investoren sehr positiv aufgenommen. Dazu gehören zum einen unsere Pläne für das Erreichen unserer Profitabilitätsziele in allen Segmenten. Zum anderen erläuterte das Management die Strategie bei emissionsfreien Antrieben sowie beim automatisierten Fahren.

Auf unserem Daimler Truck Kapitalmarkttag am 11. November 2021 konnten wir Analysten und Aktionären einen Einblick in die Fortschritte unserer Pläne zur Steigerung der Effizienz geben. Noch wichtiger für die Kapitalmarktteilnehmer war, erstmals einen Überblick über die Zahlen der einzelnen Segmente sowie einen zugehörigen Ergebnisausblick für das Jahr 2021 und das Geschäftsjahr 2022 zu erhalten.

Abspaltung und Börsengang

Die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) hat zu Anfang des Jahres 2021 bekannt gegeben, ihre Unternehmensstruktur grundlegend zu wandeln, um das volle Potenzial seiner Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses ausschöpfen zu können. Die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG haben mit großer Mehrheit eine historische Neuausrichtung beschlossen. Für die Abspaltung des Lkw- und Bus-Geschäfts mit anschließender Notierung der Daimler Truck Holding AG als eigenständiges Unternehmen an der Frankfurter Wertpapierbörse sprachen sich 99,90% des vertretenen Grundkapitals bei der außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 aus. Durch die Abspaltung wurden die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG zu 65,00% an der neu gegründeten Daimler Truck Holding AG beteiligt. Dazu haben die Mercedes-Benz Group-Aktionärinnen und Aktionäre für je zwei Aktien der Mercedes-Benz Group AG eine zusätzliche Aktie der Daimler Truck Holding AG erhalten. Daimler Truck hat durch die Abspaltung volle unternehmerische Freiheit erlangt sowie in diesem Rahmen eine eigenständige Corporate Governance-Struktur mit einem unabhängigen Aufsichtsratsvorsitzenden implementiert.

Am 9. Dezember 2021 wurde die Abspaltung wirksam. Der öffentliche Handel der Daimler Truck-Aktie startete am 10. Dezember 2021. Daimler Truck rückte mit Wirkung zum 21. März 2022 als neues Mitglied in den Börsenindex DAX im Regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse auf.

American-Depositary-Receipt (ADR)-Programm in den USA aufgelegt

Im Dezember 2021 haben wir ein Sponsored-Level-1-ADR-Programm in den USA aufgelegt. Die ADRs werden im außerbörslichen Handel (over-the-counter) in den USA unter dem Symbol DTRUY gehandelt. Das Verhältnis der ADRs gegenüber der zugrundeliegenden Stammaktie beträgt 2:1, d.h. zwei Daimler Truck-ADR entsprechen einer Daimler Truck-Aktie. Die Bank of New York Mellon agiert als Depotbank für das ADR-Programm.

Breite Aktionärsstruktur

Die Anzahl der Aktionäre sowie die Zusammensetzung der Aktionärsstruktur von Daimler Truck sind auf der Webseite von Daimler Truck unter der Sektion Investor Relations veröffentlicht ([Internet](#)). Die Mercedes-Benz Group AG hielt zum 31. Dezember 2021 35,00% der Aktien, wovon Ende Januar 2022 4,99% auf den Daimler Pension Trust übertragen wurden. Ebenfalls im Jahr 2022 wurde die Daimler AG zur Mercedes-Benz Group AG umbenannt, welche fortan die verbliebenen 30,01% der Daimler Truck Holding AG Aktien hält. Die BAIC Group ist über Investment Global Co. Ltd. an der Daimler Truck Holding AG beteiligt. Mit rund 6,5% des Aktienkapitals ist die Volksrepublik China der zweitgrößte Einzelaktionär. Tenaciou3 Prospect Investment Limited, eine Gesellschaft, die von Li Shufu, einem chinesischen Unternehmer, Gründer und Vorstandsvorsitzender von Geely, kontrolliert wird, ist mit 6,3% ebenfalls ein großer Einzelaktionär der Daimler Truck Holding AG. Die Kuwait Investment Authority (KIA) ist mit 4,8% des Aktienkapitals ein weiterer großer Einzelaktionär.

Stimmrechtsmitteilungen sind im [Internet](#) abrufbar.

Die Daimler Truck-Aktie ist in Frankfurt im regulierten Markt notiert. Zwischen dem 10. Dezember 2021 und Jahresende 2021 lag der Börsenumsatz pro Tag bei rund 4,6 Mio. Aktien. In erheblichem Umfang wird Daimler Truck auch an weiteren Börsen, auf multilateralen Handelsplattformen und im Over-The-Counter-Markt gehandelt.

A.04

Kennzahlen der Daimler Truck-Aktie

| | Ende 2021 | 10.12.2021 | Veränd. in % |
|--------------------------------|-----------|------------|--------------|
| Werte in € | | | |
| Anzahl der Aktien (in Mio.) | 823,0 | 823,0 | 0 |
| Marktkapitalisierung (in Mrd.) | 26,6 | 23,0 | +15 |
| Eigenkapital je Aktie (31.12) | 19,34 | - | - |
| Konzernergebnis je Aktie | 2,85 | - | - |

Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG

Nach der Zulassung der Aktien der Daimler Truck Holding AG zum Handel an der Frankfurter Wertpapierbörse am 9. Dezember 2021 hat im Berichtszeitraum keine Hauptversammlung der Gesellschaft stattgefunden.

In der außerordentlichen Hauptversammlung der noch nicht börsennotierten Daimler Truck Holding AG vom 5. November 2021 wurden verschiedene Beschlüsse zur Umsetzung der Abspaltung und Ausgliederung gefasst: So wurde dem Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag zwischen der Mercedes-Benz Group AG und der Gesellschaft vom 6. August 2021 (als Nachgründungsvertrag) zugestimmt, die Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen zur Durchführung der Abspaltung und der Ausgliederung mit entsprechenden Satzungsänderungen beschlossen, dem Nachgründungs- und Einbringungsvertrag zwischen der Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH und der Daimler Truck Holding AG vom 3. November 2021 als Nachgründungsvertrag zugestimmt und die Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage zur Durchführung des Nachgründungs- und Einbringungsvertrags mit entsprechenden Satzungsänderungen beschlossen. Außerdem wurde ein genehmigtes Kapital mit der Ermächtigung zum Ausschluss des Bezugsrechts geschaffen und es wurden weitere Änderungen der Satzung sowie eine Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien und Ausschluss des Bezugsrechts beschlossen, um die Vorgaben des Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrags umzusetzen. Schließlich ist auf der gleichen Hauptversammlung die Wahl des Konzernabschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2021 und des Prüfers für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2022 im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2022 erfolgt.

Ferner wurden in einer weiteren außerordentlichen Hauptversammlung der noch nicht börsennotierten Daimler Truck Holding AG vom 2. Dezember 2021 20 Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft (davon zehn in Abstimmung mit der Arbeitnehmerseite) gewählt, und zwar aufschiebend bedingt auf das Wirksamwerden der von der Hauptversammlung vom 5. November 2021 unter TOP 6 beschlossenen Satzungsänderungen durch die auch der Aufsichtsrat der Gesellschaft auf 20 Mitglieder erweitert wurde. Die Wahl der 20 Mitglieder des Aufsichtsrats ist am 9. Dezember 2021 wirksam geworden. Die Mandate sämtlicher Mitglieder des Aufsichtsrats enden mit Ablauf der ersten ordentlichen Hauptversammlung der börsennotierten Daimler Truck Holding AG im Jahr 2022.

Im Hinblick auf die erste ordentliche Hauptversammlung der börsennotierten Daimler Truck Holding AG im Geschäftsjahr 2022 haben der Vorstand am 21. Januar 2022 und der Aufsichtsrat am 28. Januar 2022 nach Abwägung aller Aspekte mit Blick auf die Gefährdungslage und die Rechtsunsicherheiten, die aufgrund der pandemischen Lage unverändert bestehen, beschlossen, die erste ordentliche Hauptversammlung der börsennotierten Daimler Truck Holding AG am 22. Juni 2022 als virtuelle Hauptversammlung abzuhalten.

Den Zugang und weitere Informationen zum InvestorPortal für Aktionäre finden Sie im  [Internet](#).

Refinanzierung und Rating

Über unsere Refinanzierungsaktivitäten und die Entwicklung der Kreditratings im Laufe des Geschäftsjahres 2021 informieren wir Sie im Rahmen unserer Ausführungen im Kapitel  [Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage](#) des zusammengefassten Lageberichts.

Ziele und Strategie

Lkw und Busse bilden das Rückgrat von Wirtschaft und Gesellschaft. Ohne sie steht die Welt still – das haben wir in den vergangenen Monaten sehr deutlich gesehen. Wir bei Daimler Truck sagen deshalb überzeugt und mit Stolz: Wir arbeiten für alle, die die Welt bewegen – für die Spediteure, die Waren aus den Häfen dieser Welt in Supermärkte, an Baustellen, in Krankenhäuser bringen; für die Anbieter von öffentlichem Personenverkehr, die Menschen auf Reisen nehmen, sie in die Arbeit oder Schule bringen; für die öffentliche Hand, die unsere Straßen und Städte sauber hält, und für viele mehr. Die Arbeit für alle, die die Welt bewegen – das ist unser Unternehmenszweck, und diesem wollen wir nachkommen, auch und gerade als eigenständiges Unternehmen.

In welche Richtung wir arbeiten: unsere langfristigen Ziele

Daimler Truck ist einer der weltweit führenden Hersteller von Nutzfahrzeugen. Unsere Marken und Teams sind fest verankert in allen großen Regionen dieser Welt. Mit unserem neuen Geschäftsbereich Financial Services können wir unseren Kunden ein perfekt auf sie zugeschnittenes Gesamtpaket aus Fahrzeugen, Finanzierungs- und Leasingprodukten und weiteren Services anbieten, und das ist in unserer Branche ein wichtiger Erfolgsfaktor.

Seit Dezember 2021 sind wir ein eigenständiges Unternehmen. Und als solches werden wir uns voll und ganz darauf konzentrieren, zwei Vorhaben in die Tat umzusetzen: Erstens wollen wir die Transformation unserer Branche aktiv gestalten. Zweitens wollen wir unser Ertragspotenzial voll ausschöpfen und nachhaltig Wert schaffen.

Beides ist der Schlüssel zu unserem Erfolg von morgen – und gleichzeitig unser Versprechen gegenüber unseren Kunden, gegenüber unseren Eigentümerinnen und Eigentümern, und gegenüber der Gesellschaft.

Worauf wir uns konzentrieren werden, um unsere Ziele zu erreichen, haben wir in unserer nachhaltigen Unternehmensstrategie festgelegt.

Darauf konzentrieren wir uns, um die Transformation aktiv zu gestalten.

Was bedeutet das eigentlich – »die Transformation aktiv gestalten«? Für uns bei Daimler Truck heißt es zunächst einmal das: Wir wollen unseren Beitrag dazu leisten, die Vorgaben des Pariser Klimaabkommens zu erfüllen. Ein CO₂-neutraler Transport auf den Straßen bis 2050 ist unser ultimatives Ziel. Dazu wollen wir u.a. im Fahrbetrieb (»tank-to-wheel«) CO₂-neutrale batterie-elektrische und mit Wasserstoff betriebene Lkw und Busse anbieten. Wir nutzen unser Ingenieurwissen und unsere Industrie-Erfahrung, um Batterie- und Brennstoffzellenantrieb voranzubringen. Denn nur diese beiden Technologien führen in eine wirklich CO₂-neutrale Zukunft.

Wir planen ein komplettes elektrisches Portfolio mit diesen beiden Technologien. Erste Lkw und Busse mit Batterieantrieb sind schon in Serienfertigung und Kundeneinsatz; dazu gehört unser elektrischer Schulbus Jouley in Nordamerika, der Stadtbus eCitaro in Europa und der eCanter unserer japanischen Marke FUSO. Seit Oktober 2021 läuft in Wörth am Rhein unser Mercedes-Benz eActros vom Band, ein schwerer Lkw für den Verteilerverkehr in Europa.

2022 planen wir die Serienstarts weiterer batterie-elektrischer Modelle in den USA, Europa und Japan.

Parallel dazu entwickeln wir Brennstoffzellen-Fahrzeuge. In der zweiten Hälfte des Jahrzehnts wollen wir – infrastrukturabhängig – die ersten Serienfahrzeuge an Kunden übergeben.

2030 könnten dann – abhängig von externen Faktoren wie Infrastruktur und Wirtschaftlichkeit – batterie- und brennstoffzellengetriebene Lkw und Busse bis zu 60 Prozent unseres Absatzes ausmachen. Und ab 2039 planen wir in Nordamerika, Europa und Japan ausschließlich Fahrzeuge anzubieten, die im Fahrbetrieb CO₂-neutral sind.

Es gibt eine weitere Schlüsseltechnologie, die das Potenzial hat, unser Geschäft grundlegend zu verändern – und die wir deshalb intensiv vorantreiben: autonom fahrende Lkw. Diese Technologie muss sicher erst noch einige Hürden überwinden. Aber wenn uns das gelingt, können autonome Lkw künftig dazu beitragen, die Zahl der Unfälle weiter zu reduzieren. Und das ist seit vielen Jahrzehnten eines unserer wichtigsten Ziele. Hinzu kommt: Sie können den Straßengüterverkehr noch effizienter machen, was mit Blick auf das weiter steigende Transportaufkommen ganz entscheidend ist. Autonom fahrende Lkw bieten somit auch für unsere Kunden ein erhebliches Geschäftspotenzial. Derzeit testen wir autonome Lkw nach SAE Level 4 in den USA und wollen diese Technologie spätestens bis Ende der Dekade in Serie bringen.

Mit Partnerschaften schneller ans Ziel kommen

Partnerschaften können uns helfen, den technologischen Wandel zusätzlich zu beschleunigen: Mit dem richtigen Partner können wir unseren eigenen Investitionsbedarf reduzieren, Zugang zu wichtigem Know-how bekommen und schneller kritische Stückzahlen erreichen. So haben wir Partnerschaften mit Torc Robotics, Waymo und Luminar Technologies beim autonomen Fahren aufgesetzt, mit der Volvo Group arbeiten wir im Joint Venture cellcentric zum Thema Brennstoffzellen zusammen.

In der Übergangsphase zum CO₂-neutralen Transport wollen wir auch den Infrastruktur-Aufbau unterstützen. Deshalb sind wir industrieübergreifende Partnerschaften eingegangen. So arbeiten wir beispielsweise mit Shell und TotalEnergies in Projekten zu einer Tank-Infrastruktur für Brennstoffzellen-Lkw, mit der Volvo Group und der TRATON Group haben wir zudem den Aufbau eines öffentlichen Hochleistungs-Ladenetzes für batteriegetriebene Fernverkehrs-Lkw und Reisebusse in Europa vereinbart. Unser geplantes Joint Venture soll 2022 seinen Betrieb aufnehmen. In Nordamerika haben Daimler Truck North America, NextEra Energy Resources und BlackRock eine Absichtserklärung für ein Joint Venture unterzeichnet, um gemeinsam eine leistungsstarke Ladeinfrastruktur für batterieelektrische und Brennstoffzellen-Lkw zu betreiben. Erste Ladestationen sollen 2023 in Betrieb gehen. Weitere Kooperationen sind in Planung.

Auch bei der Erschließung neuer Märkte können uns Partnerschaften helfen. So wollen wir mit unserem chinesischen Partner Beiqi Foton Motor im Rahmen des gemeinsamen Joint Ventures Beijing Foton Daimler Automotive (BFDA) schwere Sattelzugmaschinen der Marke Mercedes-Benz in China für China entwickeln und produzieren.

Darauf konzentrieren wir uns, um unser Ertragspotenzial voll auszuschöpfen

Eine gesunde finanzielle Basis ist die Grundlage für alles Weitere: Damit können wir Marktzyklen abfedern, in Zukunftstechnologien investieren und ein lohnendes Investment für den Kapitalmarkt sein. Wir haben eine ganze Reihe von Maßnahmen definiert, um das zu erreichen.

So bekommen die Segmente von Daimler Truck – Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses und Financial Services – künftig größere Handlungsspielräume. Sie können dann vor Ort schneller agieren und Entscheidungen treffen, die optimal auf den jeweiligen Kunden ausgerichtet sind. Gleichzeitig haben wir mit jedem Segment sehr klare, am jeweiligen Benchmark orientierte Renditeziele vereinbart – das heißt, es liegt künftig mehr unternehmerische Verantwortung bei unseren Geschäftsbereichen.

Auch die Skaleneffekte, die wir als globales Unternehmen haben, wollen wir künftig besser nutzen. Neben den Synergien, die im Einkauf und in der Administration oder der IT-Landschaft entstehen, betrifft das vor allem Fahrzeug- und Technologie-Architekturen. Wir wollen die Aufwendungen für neue Technologien möglichst schnell amortisieren – indem wir sie einmal zentral in unserer Organisation »Truck Technology« (TT) entwickeln, und dann schnell in möglichst vielen Märkten und Fahrzeugen zum Einsatz bringen.

Was uns mit Blick nach vorne ebenfalls wichtig ist: Wir wollen uns noch stärker auf das margenstarke Geschäft mit schweren Lkw, Bus-Fahrgestellen und Komplettbussen über 8 Tonnen konzentrieren.

Auch unser Servicegeschäft soll für eine stärkere Ertragsbasis sorgen. Dazu wollen wir mit bestehenden Services für After-sales und Finanzdienstleistungen unsere Märkte noch stärker durchdringen, gleichzeitig wollen wir unser Portfolio erweitern. Wir erhöhen dadurch unseren Anteil an wiederkehrenden Umsätzen aus Services und werden unabhängiger von Geschäftszyklen. Heute macht unser Serviceportfolio rund 30 % unseres Umsatzes aus – bis 2030 sollen es rund 50 % sein.

Schließlich wollen wir unsere Fixkosten bis 2023 deutlich senken, und zwar um 15 % gegenüber 2019.

Wir sind überzeugt: All diese Maßnahmen werden unser Unternehmen wirtschaftlich stärker machen.

Wie unsere Geschäftsbereiche die Daimler Truck-Strategie umsetzen

Trucks North America will den Erfolg bei Vocational Trucks ausbauen und 2022 ein weiteres Produkt für dieses Marktsegment auf den Markt bringen. Ebenfalls für 2022 geplant ist die Serienproduktion des batterie-elektrischen eCascadia. Anfang 2023 soll mit dem eM2 ein weiterer lokal CO₂-neutraler Lkw in Serie gehen. Gleichzeitig arbeitet Trucks North America weiter daran, autonome Serien-Lkw (SAE Level 4) bis Ende der Dekade auf die Straße zu bringen.

Mercedes-Benz wird den CO₂-neutralen Verkehr vorantreiben: Das Serienmodell des eActros wird an Kunden in Europa ausgeliefert. Als nächstes Modell soll der eEconic im Jahr 2022 in die Kundenerprobung und Serienproduktion gehen. Der Geschäftsbereich arbeitet auch mit verschiedenen Partnern zusammen, um den Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur in Europa voranzutreiben. Gleichzeitig wird das Segment wie geplant weitere Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung umsetzen, beispielsweise Programme zur Senkung der Personalkosten, oder die Verschlinkung des bestehenden Produktportfolios und die damit verbundene Reduzierung der Anzahl der Basismodelle.

Trucks Asia will den CO₂-neutralen Transport vorantreiben und die Serienversion der nächsten Generation des vollelektrischen FUSO eCanter 2022 erst in Japan und anschließend in anderen Märkten, wie Europa, einführen. Zudem will das Segment seine Position in China, dem weltweit größten Markt für schwere Nutzfahrzeuge, ausbauen. Dazu will es die Lokalisierung schwerer Mercedes-Benz Sattelzugmaschinen (H6) im Joint Venture mit BFDA vorantreiben.

Daimler Buses konzentriert sich auf das Wachstum in profitablen Märkten und will dazu den nordamerikanischen Markt mit einem neuen, auf diesen Markt zugeschnittenen Mercedes-Benz Reisebus erschließen. Die Markteinführung ist für das Jahr 2022 vorgesehen. Auch in Sachen CO₂-neutrales Fahren sind weitere Produkte für 2022 in Vorbereitung: die nächste Generation von Li-Ionen-Batterien für Europa und das erste elektrische Fahrgestell für Lateinamerika.

Financial Services will einen wesentlichen Beitrag zum Servicewachstum von Daimler Truck leisten. Der Geschäftsbereich plant, die Penetrationsrate in den nächsten Jahren auf rund 30% zu erhöhen, neue Märkte zu erschließen und neue Produkte auszurollen – beispielsweise flexible Pay-as-you-drive-Services wie Dynamic-Lease oder Dynamic-Insurance. Die Transformation zur Elektromobilität wird das Segment mit Finanzierungs- und Versicherungsangeboten für das Lade-management, die Infrastruktur oder Batterieleasing unterstützen.

Unsere Kultur ist die Basis für unseren Erfolg

Wir können unsere Ziele nur dann erreichen, wenn wir vertrauensvoll zusammenarbeiten. Dies gelingt uns indem wir eine gemeinsame Vorstellung vom »wie« in unserer Unternehmenskultur verankern.

Und wir brauchen Teams, die für unseren Unternehmenszweck brennen, die sich für unsere Ziele begeistern und den hier skizzierten Weg mit uns gehen wollen

Wir als Daimler Truck schaffen ein Umfeld, in dem alle ihre individuellen Stärken einbringen und voneinander lernen können. Dazu gehört auch, dass wir unternehmerisches Denken fördern und fördern, und dass Eigenverantwortung und Leistung honoriert werden.

Denn wir alle leisten unseren Beitrag zum großen Ganzen.

Auf die Straße bringen, was Zukunft hat

Und wo findet die Nachhaltigkeit statt? Diese Frage ist leicht zu beantworten – sie ist Teil und Ergebnis unserer zentralen Ambitionen und damit vieler strategischer Projekte, die wir auf den Weg gebracht haben. Was uns wichtig ist: Nachhaltigkeit bedeutet für uns weit mehr als CO₂-neutrale Produkte. Wir übernehmen Verantwortung in ökologischer und sozialer Hinsicht, und verfolgen eine nachhaltige Unternehmensführung. Wir haben Schwerpunkte überall dort gesetzt, wo wir in unseren Augen einen Beitrag leisten können, beispielsweise auch bei unserer Produktion: Schon bis Ende dieses Jahres sollen alle europäischen Werke CO₂-neutral sein. Für unsere Produktionsstätten in Indien und den USA ist dieser Schritt bis 2025 geplant. Bis 2039 streben wir eine CO₂-neutrale Produktion in allen unseren Werken und Geschäftsbereichen weltweit an.

Die Sicherheit unserer Fahrer und aller Verkehrsteilnehmer ist ein weiteres Schwerpunkt-Anliegen, ebenso das soziale Engagement in den Regionen und Gemeinden, in denen wir verwurzelt sind. Wir übernehmen ökologische und soziale Verantwortung – und sorgen für zukunftsgerichtete Strukturen und Transparenz.

Fest steht: Wir werden nur dann nachhaltig erfolgreich sein, wenn wir nachhaltig handeln. Und genau das wollen wir tun.

Wir sind bereit

Um es noch einmal auf einen Nenner zu bringen: Wir wollen den größtmöglichen Erfolg unseres Unternehmens, nicht weniger. Das bedeutet, dass wir unseren Kunden die besten Produkte bieten wollen, und unseren Anteilseignerinnen und Anteilseignern ein attraktives Investment. Unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wollen wir ein starkes Unternehmen mit zukunftsfähigen Arbeitsplätzen bieten. Und für unsere Gesellschaft wollen wir ein zuverlässiger Industriepartner sein, der verantwortlich handelt.

Wir wollen den nachhaltigen Transport anführen – für alle, die die Welt bewegen.

We listen.



We transform.



We progress.



We are Daimler Truck.

For all who keep the world moving.

We support.



We improve.



We share.





B

Zusammengefasster Lagebericht mit Nichtfinanzieller Konzernklärung

B

Zusammenfassender Lagebericht mit Nichtfinanzieller Konzernklärung

| | | | |
|---|-----------|---|------------|
| Grundlagen des Konzerns | 36 | Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen | 90 |
| Geschäftsmodell | 36 | | |
| Wichtige Ereignisse 2021 | 39 | | |
| Finanzielle Steuerungsgrößen | 43 | | |
| Nichtfinanzielle Steuerungsgrößen | 43 | Risiko- und Chancenbericht | 95 |
| Bedeutsamste Leistungsindikatoren | 43 | Risiko- und Chancenmanagementsystem | 95 |
| Erklärung zur Unternehmensführung | 44 | Risiken und Chancen | 97 |
| | | Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen | 97 |
| | | Unternehmensspezifische Risiken und Chancen | 102 |
| Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf | 45 | Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen | 105 |
| Weltwirtschaft | 45 | Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen | 107 |
| Der Markt der Nutzfahrzeuge | 45 | Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation | 109 |
| Geschäftsentwicklung | 45 | | |
| Investitions- und Forschungstätigkeit | 47 | | |
| | | Prognosebericht | 110 |
| Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage | 49 | Weltwirtschaft | 110 |
| Ertragslage | 50 | Der Markt der Nutzfahrzeuge | 111 |
| Finanzlage | 54 | Absatz | 111 |
| Vermögenslage | 61 | Umsatz und EBIT | 111 |
| Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage | 64 | Free Cash Flow und Liquidität | 112 |
| | | Dividende | 112 |
| Daimler Truck Holding AG (Kurzfassung nach HGB) | 65 | Investitions- und Forschungstätigkeit | 113 |
| Ertragslage | 66 | Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung | 115 |
| Finanz- und Vermögenslage | 66 | | |
| Risiken und Chancen | 67 | Schlussklärung des Vorstandes aus dem Abhängigkeitsbericht | 116 |
| Nachhaftung | 67 | | |
| Prognosebericht | 68 | | |
| | | | |
| Nichtfinanzielle Konzernklärung¹ | 69 | | |
| Nachhaltigkeit bei Daimler Truck | 69 | | |
| Umweltbelange | 78 | | |
| Arbeitnehmer- und Sozialbelange | 81 | | |

¹ Der Inhalt dieses Abschnitts war nicht Gegenstand einer inhaltlichen Prüfung im Rahmen der gesetzlichen Abschlussprüfung unseres zusammengefassten Lageberichts. Unser Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, hat jedoch eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung der Nichtfinanziellen Konzernklärung, welche teilweise in diesem Abschnitt dargestellt ist, zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit vorgenommen.

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Die Gründer des Daimler Truck-Konzerns (nachfolgend auch »Daimler Truck« oder »Konzern« genannt) haben vor gut 125 Jahren mit ihren Lkw und Bussen die moderne Transport-Industrie ins Leben gerufen. Heute ist das Unternehmen einer der weltweit größten Nutzfahrzeug-Hersteller, mit über 40 Produktionsstätten rund um den Globus und rund 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Unverändert bis heute ist der Zweck des Unternehmens (der »Purpose«): Der Daimler Truck-Konzern arbeitet für alle, die die Welt bewegen. Ihre Kunden ermöglichen den Menschen Mobilität und bringen Waren zuverlässig, pünktlich und sicher an ihr Ziel. Daimler Truck stellt die Technologien, Produkte und Services bereit, die sie dafür brauchen. Das gilt auch für die Transformation zum CO₂-neutralen Fahren. Das Unternehmen will den nachhaltigen Transport zum Erfolg führen, mit profundem Technologie-Wissen und klarem Blick auf die Bedürfnisse seiner Kunden.

Die Daimler Truck Holding AG ist die Muttergesellschaft des Konzerns mit Sitz in Stuttgart und Hauptverwaltung in Leinfelden-Echterdingen, Deutschland. Die Gruppe verfügt über bedeutende Produktionsbetriebe in Brasilien, Frankreich, Deutschland, Indien, Japan, Mexiko, der Türkei und den Vereinigten Staaten, sowie über Niederlassungen in den meisten Staaten der Welt.

Daimler Truck vereint sieben Fahrzeugmarken unter ihrem Dach: BharatBenz, Freightliner, FUSO, Mercedes-Benz, Setra, Thomas Built Buses und Western Star. Ihre Lkw-Produktpalette umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr, Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich zum Einsatz kommen, sowie Industriemotoren. Die Bus-Produktpalette des Konzerns umfasst Stadtbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle. Lkw machen den größten Teil des Gesamtabsatzes des Konzerns aus. Neben dem Verkauf von neuen und gebrauchten Nutzfahrzeugen bietet der Konzern auch After-sales-Services und Konnektivitätslösungen an, letztere z. B. unter den Marken Detroit Connect, FUSO Connect, Mercedes-Benz Uptime und Fleetboard. Hinzu kommt mit Daimler Trucks Financial Services eine starke Marke für maßgeschneiderte Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen.

Unsere interne Berichterstattung basiert auf fünf Berichtssegmenten: Trucks North America (»TN«), Mercedes-Benz (»MB«), Trucks Asia (»TA«), Daimler Buses (»DB«) und Financial Services (»FS«). MB, TN, TA und DB bilden zusammen die »Fahrzeugsegmente«. Die Fahrzeugsegmente umfassen die Entwicklung, Produktion und der Verkauf von Lkw, Bussen, Motoren und den damit verbundenen Dienstleistungen unter den entsprechenden Marken. Darüber hinaus werden weitere Geschäftsaktivitäten, insbesondere im Bereich des autonomen Fahrens, sowie zentrale Projekte und Eliminierungen, die nicht den Segmenten zugeordnet werden, unter dem Segment »Überleitung« zusammengefasst. Die Fahrzeugsegmente bilden dabei gemeinsam mit der Überleitung das »Industriegeschäft«.

Gegenstand dieses zusammengefassten Lageberichts ist das Geschäftsjahr 2021. Das Geschäftsjahr des Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Lageberichts umfasst zwölf Monate, obwohl die rechtliche Abspaltung erst im Dezember 2021 stattgefunden hat.

Die Lageberichte für die Daimler Truck Holding AG und für den Konzern haben wir in diesem Bericht zusammengefasst. Den zusammengefassten Lagebericht haben wir um die nichtfinanzielle Konzernklärung erweitert.

Tätigkeit der Segmente

Trucks North America ist nach Absatzzahlen der führende Hersteller von schweren Lkw in Nordamerika und die Nummer zwei im sogenannten Vocational Markt, dem Bereich der Bau- und Spezialfahrzeuge. Das Segment produziert und vermarktet Nutzfahrzeuge und Chassis unter den Marken Freightliner, Western Star und Thomas Built Buses. Mit seinen Lkw der Klassen 5–8 deckt es den Bereich der mittelschweren bis schweren Lkw ab. TN bietet auch Lkw für Anwendungen jenseits befestigter Straßen an, darüber hinaus Fernverkehrsfahrzeuge sowie Schulbusse. Das Produktionsnetzwerk des Segments umfasst 15 Standorte in den Vereinigten Staaten und Mexiko. Dieses gibt dem Segment die Flexibilität, seine Produktion kosteneffizient an die Marktbedingungen anzupassen.

Mercedes-Benz ist die absatzstärkste Lkw-Marke in EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) mit neun Produktionsstandorten in Europa und Südamerika. Das Segment entwickelt, produziert und vertreibt Lkw unter der Marke Mercedes-Benz in Europa, dem Nahen Osten, Afrika und Lateinamerika, ebenso ist es für den Vertrieb von Lkw der Marke FUSO in Europa und Lateinamerika verantwortlich. Seine Produktpalette umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw sowie Spezialfahrzeuge. Die Lkw von MB sind für eine Vielzahl von Anwendungen konzipiert, darunter Fernverkehr, schwerer Verteilerverkehr, regionaler Linienverkehr, städtische Zustellung, kommunale Dienste, geländegängige Nutzfahrzeuge und Logistik. Das Segment produziert auch seine eigenen Antriebsstränge an mehreren Produktionsstandorten in Deutschland und Brasilien. Über sein Händlernetz bietet MB seinen Kunden auch Services wie Wartung, Reparaturen, Ersatzteile, digitale Dienste und Flottenmanagement an. Zudem verkauft MB auch gebrauchte Nutzfahrzeuge über seine TruckStore-Standorte. Das Produktionsnetzwerk des Segments umfasst neun Standorte in Europa und Brasilien sowie zahlreiche »Completely Knocked Down« (»CKD«) -Fertigungsstätten in Afrika, Asien und Europa.

Trucks Asia vereint die Geschäftstätigkeit der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»MFTBC«) mit Sitz in Japan und der Daimler India Commercial Vehicles (»DICV«) mit Sitz in Indien. Das Segment hat in Japan, Indonesien, Indien und weiteren großen Märkten der Welt eine starke Position. Es entwickelt, produziert und verkauft Lkw und Busse der Marken FUSO und

BharatBenz, weiterhin vertreibt es Lkw und Busse der Marke Mercedes-Benz in zahlreichen asiatischen Märkten. MFTBC stellt auch Industriemotoren her. Das Produktionsnetzwerk von TA umfasst acht Standorte in Japan, Indien, Indonesien und Europa sowie mehrere CKD-Produktionsstätten in anderen Märkten. Über Daimler Truck China (»DTC«) ist TA auch in China tätig. Über die Tochter Daimler Trucks and Buses China (»DTBC«) vertreibt das Segment Lkw der Marke Mercedes-Benz in China. Im Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd (»BFDA«) mit Beiqi Foton Motor Co. Ltd (»Foton«) werden Lkw unter der Marke Auman produziert. Das Joint Venture plant, künftig lokal produzierte Sattelzugmaschinen unter der Marke Mercedes-Benz in China anzubieten.

Daimler Buses ist ein Komplettanbieter von Bussen und Fahrzeugen. Mit seinen Marken Mercedes-Benz und Setra ist das Segment in seinen traditionellen Kernmärkten in der EU30, Brasilien, Argentinien und Mexiko der absatzstärkste Hersteller. Die Produktpalette von Daimler Buses reicht von Reise-, Überland-, Stadt- und Sonderbussen bis hin zu Busfahrgestellten. Während Busse der Marke Mercedes-Benz für hochwertige Technik bei wirtschaftlichen Betriebskosten steht, zielt die Marke Setra auf ein gehobenes Kundenklientel. Für Kundendienst und Ersatzteile betreibt Daimler Buses eine eigene Marke, OMNIplus, und für Gebrauchtfahrzeuge ein eigenes Handelsnetz, BusStore. Daimler Buses betreibt das Europageschäft für alle seine Marken über die EvoBus GmbH, eine Tochtergesellschaft der Daimler Truck AG. Das Produktionsnetzwerk des Segments umfasst neun Standorte in Europa, Nordamerika, Südamerika sowie weitere CKD-Produktionsstätten in anderen Märkten.

Financial Services ist einer der weltweit größten konzerneigenen Finanzdienstleister im Nutzfahrzeugsegment und unterstützt den Verkauf der Lkw- und Busmarken des Konzerns mit maßgeschneiderten Finanzdienstleistungen. Dazu gehören Leasing- und Finanzierungspakete sowie Versicherungs- und Mietlösungen. Darüber hinaus sind die Bereitstellung von Flottenmanagement- und Servicelösungen sowie integrierte Serviceangebote geplant. Finanzdienstleistungen spielen für die Kunden des Konzerns eine wichtige Rolle, da sie ihnen die Nutzung und Wartung ihrer Fahrzeuge zu flexiblen und angemessenen Bedingungen ermöglichen. Das Finanzdienstleistungsgeschäft hat das klare Ziel, die Loyalität des Kundenstammes des Konzerns aufzubauen, zu erhalten sowie zum finanziellen Erfolg des Konzerns beizutragen.

Alle Segmente bekennen sich zur zentralen Ambition von Daimler Truck: Bis zum Jahr 2039 will die Gruppe in der Region Europa, Nordamerika und Japan nur noch Neufahrzeuge anbieten, die im Fahrbetrieb (tank-to-wheel) CO₂-neutral sind. Erste Lkw und Busse sind bereits in Serienproduktion, zum Beispiel der batterie-elektrisch betriebene Stadtbus Mercedes-Benz eCitaro und die batterie-elektrisch betriebenen Lkw Mercedes-Benz eActros und FUSO eCanter. Im Joint Venture »cellcentric« mit der Volvo Group sollen außerdem Wasserstoff-Brennstoffzellen und -systeme entwickelt, produziert und vermarktet werden.

Die neue Eigenständigkeit

Die Daimler Truck Holding AG wurde im März 2021 gegründet.

Vor 2019 wurden die wesentlichen Geschäftsaktivitäten des Konzerns als separate Geschäftsfelder der Daimler AG (heutige Mercedes-Benz Group AG) unter den Bezeichnungen »Daimler Trucks«, »Daimler Buses« und »Daimler Financial Services« durch die Daimler AG geführt. Das Geschäftsfeld Daimler Financial Services verantwortete die Finanzdienstleistungen, und zwar sowohl für die Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses als auch für die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. Im Rahmen von »Projekt Zukunft« erfolgte im Jahr 2019 die Ausgliederung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten der Geschäftsfelder »Daimler Trucks« und »Daimler Buses« auf die Daimler Truck AG, als 100%ige Tochtergesellschaft der Daimler AG.

Am 3. Februar 2021 gab die Daimler AG ihre Pläne bekannt, eine Abspaltung des Lkw & Bus-Geschäfts zu evaluieren und mit den Vorbereitungen für eine eigenständige Börsennotierung von Daimler Truck zu beginnen (»Projekt Fokus«).

Am 30. Juli 2021 stimmten Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG der Umsetzung der Konzernseparierung zu. Am selben Tag wurden auch von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG die erforderlichen Zustimmungsbeschlüsse zum Abschluss des Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrags gefasst und stimmten die Vorstände und Aufsichtsräte der Daimler Truck AG, der Mercedes-Benz AG und der Daimler Mobility AG (heutige Mercedes-Benz Mobility) der Umsetzung der Konzernseparierung zu, soweit die jeweiligen Gesellschaften betroffen davon waren.

Am 6. August 2021 wurde der Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag (Spaltungsvertrag) zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG in notarieller Form geschlossen.

Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG am 1. Oktober 2021 stimmten die Aktionärinnen und Aktionäre mit einer Mehrheit von 99,90% dem Abschluss des Spaltungsvertrags zu. Mit der Eintragung in das Handelsregister der Daimler AG als übertragendem Rechtsträger wurden Abspaltung und Ausgliederung am 9. Dezember 2021 wirksam.

Auf der Grundlage des Spaltungsvertrags ist die rechtliche Separierung der Daimler Truck Holding AG im Rahmen von »Projekt Fokus« in drei Schritten durchgeführt worden:

(1) Im ersten Schritt hat die Daimler AG eine Mehrheitsbeteiligung von 65,00% am (erhöhten) Grundkapital der Daimler Truck AG sowie den zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag im Wege der Abspaltung zur Aufnahme (§ 123 Abs. 2 Nr. 1 Umwandlungsgesetz (UmwG)) auf die Daimler Truck Holding AG abgespalten. Die bisherige Mehrheitsbeteiligung der Daimler AG von 65,00% am (erhöhten) Grundkapital der Daimler Truck AG wurde gemäß § 24 UmwG von der Daimler Truck Holding AG übernommen. Als Gegenleistung für die Übertragung des abzuspaltenen Vermögens haben die Daimler-Aktionäre für je zwei Daimler-Aktien eine Aktie der Daimler Truck Holding AG erhalten, d.h. insgesamt 534.918.723 neue auf den Namen lautende Stückaktien der

Daimler Truck Holding AG (65,00% bezogen auf das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG nach Vollzug des Spaltungsvertrags). Die hierfür notwendigen Aktien wurden durch eine Kapitalerhöhung auf Ebene der Daimler Truck Holding AG zur Durchführung der Abspaltung geschaffen.

(2) Im zweiten Schritt hat die Daimler AG im Wege der Ausgliederung zur Aufnahme (§ 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG) ihre verbleibenden Anteile an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG ausgegliedert, die ebenfalls gemäß § 24 UmwG übernommen wurden. Als Gegenleistung erhielt die Daimler AG 233.936.002 neue auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler Truck Holding AG. Die hierfür notwendigen Aktien wurden durch eine Kapitalerhöhung auf Ebene der Daimler Truck Holding AG zur Durchführung der Ausgliederung geschaffen. Die Ausgliederung diente zur Schaffung einer verbleibenden unmittelbaren Beteiligung der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG in Höhe von 28,43% (bezogen auf das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG nach Vollzug des Spaltungsvertrags) des Grundkapitals.

(3) Des Weiteren brachte die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH, Schönefeld, ihre Anteile an der Daimler Truck AG, die sie zuvor als Gegenleistung für die Einbringung ihrer Beteiligungen an verschiedenen Grundstücksverwaltungsgesellschaften in die Daimler Truck AG erhalten hatte, im Rahmen einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage in die Daimler Truck Holding AG ein. Die Daimler Truck Holding AG hat zu diesem Zweck ihr Grundkapital durch Ausgabe weiterer 54.047.157 neuer Aktien an die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH erhöht. Dies führte abschließend zu einer direkten Beteiligung der Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH an der Daimler Truck Holding AG in Höhe von 6,57% des Grundkapitals.

Der Spaltungsvertrag ist am 9. Dezember 2021 durch die notwendigen Eintragungen von Abspaltung und Ausgliederung im Handelsregister der Daimler AG sowie der weiteren Sachkapitalerhöhung im Handelsregister der Daimler Truck Holding AG vollzogen worden. Die Daimler Truck Holding AG ist seit diesem Tage die Konzernmuttergesellschaft der Daimler Truck AG und deren Tochtergesellschaften.

Die Börsenzulassung erfolgte planmäßig am 9. Dezember 2021. Ab dem 10. Dezember 2021 wurden die Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Daimler Truck rückte mit Wirkung zum 21. März 2022 als neues Mitglied in den Börsenindex DAX im Regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse auf.

Die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) behält insgesamt eine Minderheitsbeteiligung von 35,00% an der Daimler Truck Holding AG. Durch die zwischen der Daimler AG (heutige Mercedes-Benz Group AG), der Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH und der Daimler Truck Holding AG im August 2021 abgeschlossene Entkonsolidierungsvereinbarung (Anlage zum Spaltungsvertrag) ist die Vermeidung eines Beherrschungsverhältnisses der Daimler AG über die Daimler Truck Holding AG zusätzlich sichergestellt. Ende Januar 2022 hat die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) Aktien im Umfang von 4,99% des Grundkapitals treuhänderisch auf den Daimler Pension Trust e.V. zur Absicherung von Pensionsverbindlichkeiten der Mercedes-Benz AG übertragen.

Auf Ebene des Daimler Truck-Konzerns wurden die zur vollständigen Separierung erforderlichen Maßnahmen - vereinfacht gesprochen - in zwei Phasen durchgeführt: Die erste Phase umfasst Reorganisationsmaßnahmen und Übertragungen von dem Geschäftsfeld Trucks & Buses zuzuordnenden Gesellschaften und Geschäftsbetrieben sowie von Finanzdienstleistungsgesellschaften auf die Daimler Truck AG oder deren Tochtergesellschaften in den Ländern Mexiko, Brasilien, USA, Kanada, Australien, Südafrika und Japan, die im Dezember 2021 abgeschlossen wurden (»Phase 1 Transaktionen«).

Die zweite Phase umfasst Reorganisationsmaßnahmen und Übertragungen von dem Geschäftsfeld Trucks & Buses zuzuordnenden Gesellschaften und Geschäftsbetrieben sowie von Finanzdienstleistungsgesellschaften auf den Daimler Truck-Konzern, die in Argentinien, den Niederlanden, Belgien, Italien, Spanien, der Türkei und Großbritannien im Jahre 2022 erfolgen werden (»Phase 2 Transaktionen«).

Zusätzlich dazu sind Neugründungen von Finanzdienstleistungsgesellschaften in weiteren Märkten geplant, beginnend mit Frankreich und Deutschland, welche sukzessive mit dem operativen Geschäftsbetrieb starten werden (»Neugründungsphase«).

Wichtige Ereignisse 2021

2021 war für Daimler Truck ein Ausnahmejahr. Wir haben den Schritt in die unternehmerische Unabhängigkeit gemacht. Gleichzeitig haben wir intensiv weiter an der technologischen Transformation gearbeitet und das operative Geschäft vorangetrieben – unter den erschwerten Bedingungen der COVID-19-Pandemie und globaler Lieferengpässe. Die Belegschaft von Daimler Truck hat weltweit mit großer Leidenschaft für alle gearbeitet, die die Welt bewegen. Auf den folgenden Seiten können Sie den Aufbruch in eine neue Ära entlang der wichtigsten Ereignisse des Jahres 2021 rekapitulieren.



Wichtige Ereignisse

Daimler (heutige Mercedes-Benz Group) plant Aufteilung des Geschäfts in zwei unabhängige Unternehmen und Börsennotierung von Daimler Truck

Für Details verweisen wir auf die vorigen Ausführungen zum Titel »Die neue Eigenständigkeit« innerhalb des Kapitels [Grundlagen des Konzerns](#) des zusammengefassten Lageberichts.

Torc Robotics baut auf Cloud-Lösungen von Amazon Web Services (AWS)

Die Daimler Truck-Tochter Torc Robotics setzt auf Cloud-Lösungen von AWS für ihre Erprobung autonomer Lkw nach SAE-Level 4. Die AWS-Systeme bieten die nötige Skalierbarkeit und Geschwindigkeit für eine sichere und stabile Übertragung, Speicherung und Berechnung aller Daten, die während der Fahrt gesammelt werden. Torc führt auf den Straßen von New Mexico und Virginia in den Vereinigten Staaten Erprobungen der nächsten Generation autonom fahrender Lkw durch. Die Bedarfe bei der Datenverarbeitung steigen mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge zunehmend, da diese aufgrund verbesserter Sensorik deutlich mehr Daten generieren.

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

Die Daimler Truck AG und der US-amerikanische Motorenhersteller Cummins Inc. gaben am 23. Februar 2021 die Unterzeichnung einer gemeinsamen Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) bekannt. Inhalt ist eine globale strategische Partnerschaft für mittelschwere Motoren. Im Rahmen der geplanten strategischen Partnerschaft wird Cummins in die Weiterentwicklung der mittelschweren Motorenplattform sowie deren globale Produktion und Lieferung ab der zweiten Hälfte des Jahrzehnts für die Fahrzeugsegmente investieren.

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

Die Daimler Truck AG und die Volvo Group gründeten am 1. März 2021 das Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric. Die Volvo Group hat hierfür 50 % der Anteile am bestehenden Unternehmen Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG für die Summe von etwa 0,6 Mrd. € auf einer barmittel- und

schuldenfreien Basis erworben. Am 29. April 2021 haben die Daimler Truck AG und Volvo dann die Strategie für ihr neues Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric vorgestellt. Als Vorreiter der Branche haben die Unternehmen dabei ihr klares Bekenntnis zum Einsatz von wasserstoffbasierten Brennstoffzellen in Fernverkehrs-Lkw und darüber hinaus unterstrichen. Cellcentric hat die Ambition, einer der weltweit führenden Hersteller von Brennstoffzellensystemen zu werden. Dafür plant das Unternehmen, eine der größten Serienproduktionen von Brennstoffzellensystemen in Europa aufzubauen. Der Produktionsstart ist für 2025 vorgesehen. Die Partner wollen das neue Joint Venture als einen weltweit führenden Hersteller von Brennstoffzellen etablieren und damit zu einem klimaneutralen und nachhaltigen Transport bis zum Jahr 2050 beitragen.

John O'Leary wird neuer CEO von Daimler Trucks North America

Der Vorstand der Daimler Truck AG hat John O'Leary zum neuen Präsidenten und CEO von Daimler Trucks North America (DTNA) mit den Marken Freightliner Trucks, Western Star Trucks, Thomas Built Buses, Freightliner Custom Chassis Corporation und Detroit Diesel Corporation berufen. Zum 1. April 2021 hat O'Leary die Nachfolge von Roger Nielsen (60) angetreten, der zum 30. April 2021 nach 35 Jahren im Konzern, davon vier Jahren als CEO, in den Ruhestand ging.

Vorstandsbestellung von CEO Daum verlängert, Joe Kaeser in den Aufsichtsrat von Daimler Truck gewählt

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat in seiner Sitzung vom 23. April 2021 beschlossen, die Bestellung des Vorstandsmitglieds Martin Daum zu verlängern. Die Bestellungen von Martin Daum (61) als Mitglied des Vorstands der Daimler AG und als Vorstandsvorsitzender der Daimler Truck AG wurde bis 2025 verlängert. Darüber hinaus wurde Joe Kaeser in den Aufsichtsrat der Daimler Truck AG gewählt.

Daimler Truck AG stellt in Vorbereitung auf künftige Eigenständigkeit Management und Organisation neu auf

In Vorbereitung auf die geplante Abspaltung und Ausgliederung aus der Daimler AG gab die Daimler Truck AG am 26. April 2021 die Zusammensetzung ihres neuen Vorstands und eine Reihe bedeutender organisatorischer Veränderungen bekannt, die zum 1. Juli 2021 in Kraft getreten sind. Um das Tempo der technologischen Entwicklung zu beschleunigen und die Bedürfnisse



Torc Robotics baut auf Cloud-Lösungen von Amazon Web Services.

der Kunden in den einzelnen Regionen besser bedienen zu können, hat die Daimler Truck AG beschlossen, ihre Geschäftsstruktur neu auszurichten. Dies bedeutet, dass die operativen Einheiten und Marken, die global in den wichtigsten Absatzregionen Nordamerika (Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses), Europa & Lateinamerika (Mercedes-Benz Trucks) und Asien (FUSO & BharatBenz) tätig sind, in Zukunft mehr unternehmerische Unabhängigkeit und Handlungsspielraum erhalten. Angesichts des zunehmenden Tempos in Richtung CO₂-neutraler Transport und der raschen Entwicklung von Software und Konnektivität bündelt Daimler Truck alle wesentlichen Technologie- und Antriebsstrang-Aktivitäten im Vorstandsressort Truck Technology.

Daimler Truck veranstaltet ersten Strategietag für Investoren und Analysten

Am 20. Mai 2021 fand der erste Strategietag von Daimler Truck statt, auf dem das Unternehmen seine Ambitionen als unabhängiges Unternehmen und seine Pläne zur Ausschöpfung seines vollen Potenzials, sowohl in operativer als auch in finanzieller Hinsicht, darlegte. Der Vorstand von Daimler Truck unter der Leitung von CEO Martin Daum präsentierte die strategischen Schwerpunkte sowie die wichtigsten Finanz- und Technologieziele. Dabei machte Daimler Truck deutlich, die Verbesserung der Profitabilität anzugehen, die Renditen zu steigern und als unabhängiges Unternehmen einen hohen Mehrwert für Aktionäre zu schaffen.

Mercedes-Benz eActros feiert Weltpremiere

Am 30. Juni 2021 feierte Mercedes-Benz Trucks die Weltpremiere seines batterieelektrischen eActros für den schweren Verteilerverkehr. Mit dem ersten elektrischen Serien-Lkw mit Stern läutet das Unternehmen eine neue Ära ein und unterstreicht sein klares Bekenntnis zum lokal CO₂-neutralen Straßengüterverkehr im Fahrbetrieb. Das Serienmodell des eActros läuft seit Herbst 2021 in Wörth am Rhein vom Band.

Pionierarbeit für E-Infrastruktur

Wie am 5. Juli 2021 bekannt gegeben, haben die drei führenden weltweit aufgestellten Nutzfahrzeughersteller Daimler Truck, die TRATON GROUP und die Volvo Group eine Absichtserklärung über den Aufbau und den Betrieb eines öffentlichen Hochleistungs-Ladenetzes 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 einen klaren Beitrag zu einem klimaneutralen Transportwesen in der EU leisten.

Zukunftsentscheidung für Mercedes-Benz Werk Wörth

Das Mercedes-Benz Werk Wörth wird zum Zentrum für emissionsfreien Transport innerhalb des Produktionsnetzwerks von Mercedes-Benz Lkw. Unternehmensleitung und Betriebsrat einigten sich am 15. Juli 2021 auf Eckpunkte zur künftigen Weiterentwicklung und Zukunftssicherung des größten Standorts von Mercedes-Benz Lkw. Dazu gehört die Entscheidung, in Wörth die Produktion weiterer Lkw mit CO₂-neutraler Antrieb anzusiedeln. Neben dem Mercedes-Benz eActros, ist künftig auch die Fertigung weiterer Mercedes-Benz Zero Emission Trucks, wie z. B. eEconic und eActros LongHaul in Wörth geplant.

Überragende Mehrheit auf Hauptversammlung für Abspaltung und Ausgliederung von Daimler Truck

Die 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 vertretenen Grundkapitals aus.



Batterieelektrisch angetriebener eActros: Serienproduktion im Mercedes-Benz Werk Wörth gestartet. Daniela Schmitt, Ministerin für Wirtschaft des Landes Rheinland-Pfalz und Karin Rådström, Mitglied des Vorstands der Daimler Truck Holding AG, verantwortlich für Mercedes-Benz Trucks.

Erster Großauftrag für Mercedes-Benz eActros

Nach dem Produktionsstart des batterie-elektrischen eActros im Oktober 2021 im Werk Wörth am Rhein hat Mercedes-Benz bereits eine erste Großbestellung über 120 Fahrzeuge verbucht. Das schwedische Technologieunternehmen für die Transportbranche Einride – führender Anbieter von digitalisiertem, elektrischem und autonomem Transport – will die Flotte bestehend aus eActros 300 und eActros 400 Modellen bei Kunden in europäischen Schlüsselmärkten einsetzen. Mercedes-Benz Trucks wird die lokal CO₂-neutralen Fahrzeuge für den schweren Verteilerverkehr ab Mitte 2022 ausliefern.

Daimler Truck erhält solide Investment-Grade Ratings

Auf dem Weg zum Listing an der Frankfurter Börse hatte sich Daimler Truck an S&P Global Ratings (S&P) und Moody's Investor Service (Moody's) gewandt, um erstmalig ein Rating zu erhalten. Beide Ratingagenturen haben am 28. Oktober 2021 solide Investment Grade Ratings für Daimler Truck bekannt gegeben. S&P Global Ratings vergab ein Erstmittentes Rating von BBB+ (Ausblick stabil), Moody's ein Erstmittentes-Rating von A3 (Ausblick stabil).

Daimler Truck und TotalEnergies starten Projekt für gemeinsame Wasserstoff-Infrastruktur

Daimler Truck AG und TotalEnergies haben am 10. November 2021 eine Vereinbarung unterzeichnet, sich gemeinsam für die Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs in der EU zu engagieren. Die Partner werden bei der Entwicklung einer Wasserstoff-Infrastruktur für schwere Lkw zusammenarbeiten und wollen somit die Attraktivität und Effektivität eines CO₂-neutralen Straßengüterverkehrs auf Wasserstoffbasis erhöhen. Die Zusammenarbeit umfasst die Wasserstoffbeschaffung inklusive der damit verbundenen Logistik, die Belieferung von Tankstellen mit Wasserstoff, die Entwicklung wasserstoffbasierter Lkw,

den Aufbau eines Kundenstamms sowie weitere Bereiche. TotalEnergies hat die Ambition, bis 2030 direkt oder indirekt bis zu 150 Wasserstofftankstellen in Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Luxemburg und Frankreich zu betreiben.

300 FUSO eCanter ausgeliefert

Daimler Truck und FUSO eCanter erreichten diesen weiteren E-Meilenstein am 15. November 2021. Daimler Truck ist entschlossen, mit vollem Einsatz das Rennen hin zu Null-Emissionen zu gewinnen. Ein gutes Beispiel dafür: der vollelektrische Leicht-Lkw FUSO eCanter.

Start des Financial Services Geschäftsbetriebes

Das operative Geschäft der Daimler Truck Financial Services GmbH begann im Dezember 2021 mit dem Betriebsübergang von der Daimler Mobility AG (heutige Mercedes-Benz Mobility AG) sowie der Übertragung der Finanzdienstleistungsgesellschaften der Phase 1 Transaktionen. Die in diesem Dokument enthaltenen Werte und Aussagen für 2020 und 2021 beziehen sich jeweils auf die zuvor genannten Gesellschaften für volle Kalenderjahre.

Daimler Truck als eigenständiges Unternehmen an der Börse gestartet

Mit dem ersten Handelstag an der Frankfurter Wertpapierbörse startete Daimler Truck am 10. Dezember 2021 in eine neue Ära. Nach der Abspaltung von der Daimler AG symbolisiert der Tag der Erstnotierung für Daimler Truck den Aufbruch in die uneingeschränkte unternehmerische Eigenständigkeit. Daimler Truck rückte mit Wirkung zum 21. März 2022 als neues Mitglied in den Börsenindex DAX im Regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse auf.



Mercedes-Benz Trucks und Einride unterzeichnen ersten Großauftrag für batterie-elektrischen eActros.

Finanzielle Steuerungsgrößen

EBIT

Als operative Ergebnisgröße für den Konzern, das Industriegeschäft sowie die Segmente wird das EBIT herangezogen. Als Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern reflektiert das EBIT die Ergebnisverantwortung der Segmente.

Das jeweilige EBIT wird aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz abgeleitet, welches sich aus den Umsatzerlösen abzüglich der Umsatzkosten ergibt. Unter Berücksichtigung der Vertriebskosten, der allgemeinen Verwaltungskosten, der Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie der übrigen Erträge und Aufwendungen wird hieraus die operative Ergebnisgröße ermittelt. Das EBIT des Industriegeschäfts beinhaltet zusätzlich noch sonstige Überleitungsstellen des Konzerns, die nicht den Segmenten zuzuordnen sind.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir sowohl für den Konzern, das Industriegeschäft als auch für die Segmente ergänzend ein bereinigtes EBIT. Die Bereinigungen umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einem Berichtsjahr zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte können insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Transaktionen betreffen.

Umsatzrendite

Als zentraler Einflussfaktor hat die Umsatzrendite eine große Bedeutung für die Beurteilung der Rentabilität der Fahrzeugsegmente. Die Umsatzrendite ermittelt sich als Verhältnis von EBIT zu Umsatzerlösen. Der wesentliche Einflussfaktor der Umsatzerlöse ist der Absatz. Basierend auf dem bereinigten EBIT berichten wir für das Industriegeschäft sowie die Fahrzeugsegmente auch eine bereinigte Umsatzrendite.

Eigenkapitalrendite

Für Financial Services erfolgt die Beurteilung der Profitabilität auf Basis der Eigenkapitalrendite. Die Eigenkapitalrendite wird als EBIT im Verhältnis zum durchschnittlichen Eigenkapital des Segments berechnet. Basierend auf dem bereinigten EBIT berichten wir für Financial Services auch eine bereinigte Eigenkapitalrendite.

Neugeschäft

Das Neugeschäft ist eine wesentliche Steuerungsgröße für Financial Services. Die Kennzahl weist das neu abgeschlossene Vertragsvolumen von Leasing- und Finanzierungsverträgen aus.

Free Cash Flow

Von herausragender Bedeutung für die Finanzkraft des Daimler Truck-Konzerns ist der Free Cash Flow des Industriegeschäfts. Dieser beinhaltet neben den Cash Flows aus den operativen Geschäftsaktivitäten auch die Zahlungsströme aus den Investitionstätigkeiten des Industriegeschäfts. 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 Flows des Industriegeschäfts ist. Demgegenüber werden Effekte im Zusammenhang mit der

Abbildung der Nutzungsrechte, die aus der Leasingnehmerbilanzierung resultieren und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind, im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt. Im Free Cash Flow des Industriegeschäfts sind auch sonstige nicht den Segmenten zuzuordnenden Überleitungsstellen enthalten.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir ergänzend einen bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Sachinvestitionen

Die Sachinvestitionen des Konzerns sind eine wesentliche Steuerungsgröße für Daimler Truck. Sie dienen dazu, die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit unseres Produktangebots und unserer Produktionsprozesse weiter zu steigern. Enthalten sind neben Investitionen in die Betriebsanlagen auch Investitionen in Grundstücke, Immobilien sowie Betriebsstätten.

Forschung und Entwicklung

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns stellen für uns eine weitere wesentliche Steuerungsgröße dar. Diese wird herangezogen, um die Entscheidungen über künftige Aktivitäten hinsichtlich der anstehenden technologischen Herausforderungen ableiten zu können, und damit die Wettbewerbsposition von Daimler Truck weiter zu stärken. Neben den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sind auch die aktivierten Entwicklungsleistungen des Konzerns enthalten.

Nichtfinanzielle Steuerungsgrößen

Zusätzlich zu den finanziellen Größen nutzen wir verschiedene nichtfinanzielle Größen für die Steuerung des Unternehmens. Von besonderer Bedeutung ist hierbei der Absatz des Industriegeschäfts. Dieser ermittelt sich aus der Summe der Fahrzeugverkäufe der Fahrzeugsegmente abzüglich konzerninternen Transaktionen zwischen den Segmenten.

Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Zu den bedeutsamsten Leistungsindikatoren für den Daimler Truck-Konzern im Sinne des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 20 zählen folgende Steuerungsgrößen auf Konzernebene: Umsatzerlöse, EBIT und bereinigtes EBIT, Sachinvestitionen sowie die Forschungs- und Entwicklungsleistungen (inkl. aktivierte Entwicklungsleistungen). Für das Industriegeschäft sind neben dem Absatz auch der Free Cash Flow bedeutsam. Die bereinigte Eigenkapitalrendite und das Neugeschäft stellen für das Segment Financial Services die bedeutsamsten Steuerungsgrößen dar.

Detaillierte Angaben zur Entwicklung nichtfinanzieller Leistungsindikatoren finden Sie in den Kapiteln [Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf](#) sowie in der [Nichtfinanzielle Konzernklärung](#) des zusammengefassten Lageberichts.

Erklärung zur Unternehmensführung

Die für die Gesellschaft und den Konzern zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f, 315d Handelsgesetzbuch (HGB) finden Sie im Kapitel [Erklärung zur Unternehmensführung](#) des Geschäftsberichts sowie auf der Homepage der Gesellschaft im [Internet](#). Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben nach §§ 289f Abs. 2 und 5, 315d HGB durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Weltwirtschaft

Im Berichtsjahr hat sich die Weltwirtschaft vom tiefen Einbruch des Vorjahres in Folge der weltweiten COVID-19-Pandemie kräftig erholt und expandierte mit rund 5,5%. In den Industrieländern erlaubte die zunehmende Verbreitung von Impfstoffen eine spürbare Lockerung der Beschränkungen und brachte damit eine dynamische Erholung in Gang. Aber auch die Schwellenländer konnten den Einbruch des Vorjahres mehr als wettmachen. In diesem Umfeld erholte sich auch der Welt-handel und legte um über 10% zu. Die andauernde COVID-19-Pandemie und regionale Einschränkungen führten jedoch zu teils erheblichen Störungen in den globalen Lieferketten und Versorgungsengpässen in vielen Wirtschaftsbereichen, was vor allem im zweiten Halbjahr eine sichtbare Verlangsamung der wirtschaftlichen Erholung und einen spürbaren Inflationsanstieg über alle Regionen hinweg zur Folge hatte.

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

In der Eurozone sorgte eine heftige Infektionswelle im Winterhalbjahr 2020/21 für eine erneute Rezession und einen schwachen Jahresstart. Dank rückläufiger Infektionszahlen konnten jedoch ab dem 2. Quartal die Einschränkungen mehr und mehr gelockert und mancherorts vollständig aufgehoben werden. Dies setzte in den Sommermonaten eine kräftige Erholung in Gang. Zum Jahresende bremsen jedoch auch hier die Versorgungsprobleme in der Industrie die weitere Erholung und ein erneutes Aufflammen der COVID-19-Pandemie belastete die Stimmung bei Unternehmen und Verbrauchern. In Summe wuchs die Wirtschaft der Eurozone dennoch mit knapp über 5% und kehrte damit zum Jahresende zum Vorkrisenniveau zurück. Mit großen Unterschieden zwischen den einzelnen Mitgliedsstaaten stiegen auch in der Eurozone die Verbraucherpreise deutlich um rund 2,5% gegenüber dem Vorjahr an.

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

In diesem Umfeld waren die Wechselkurse volatil. Der Kurs des US-Dollars zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 1,12 und 1,23. Zum Jahresende war der Euro rund 8% schwächer als zum Jahresende 2020. Beim japanischen Yen ergab sich eine Schwankungsbreite zum Euro von 125 bis 134. Im Jahresendvergleich ergab sich eine Aufwertung des Euro um gut 3%. Gegenüber dem brasilianischen Real verlor der Euro rund 1%, im Vergleich zur türkischen Lira betrug die Aufwertung des Euro rund 67%.

Der Markt der Nutzfahrzeuge

Die schwungvolle gesamtwirtschaftliche Konjunktur spiegelte sich auf wichtigen **Lkw-Absatzmärkten** in einer insgesamt günstigen Marktentwicklung wider. Ohne die halbleiterbedingten Produktionsengpässe wäre aber vielerorts eine noch bessere Entwicklung möglich gewesen. In Nordamerika übertraf der Markt für schwere Lkw (Klasse 8) das krisenbedingt niedrige Vorjahresniveau mit einem Plus von rund 15% deutlich. Auch in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) verzeichnete der Markt für schwere Lkw einen deutlichen Anstieg von rund 19%. In Brasilien war eine kräftige Markterholung mit einem Zuwachs von etwa 46% zu beobachten. Hingegen lag der japanische Markt mit einem Rückgang von rund 5% leicht im Minus.

Wichtige Absatzmärkte für **schwere Busse** entwickelten sich eher verhalten, insbesondere die Reisebusse sind nach wie vor stark von der COVID-19-Pandemie beeinflusst. Die Märkte in der Region EU30 und in Brasilien konnten lediglich das schwache Vorjahresniveau erreichen.

Geschäftsentwicklung

Für die Beschreibung der Geschäftsentwicklung ziehen wir folgende Intensitäten heran, um die Veränderungen qualitativ zu beschreiben:

Die Absatzveränderungen befinden sich auf Vorjahresniveau, wenn sich diese in einem Intervall von -2,0% bis +2,0% bewegen. Bei Veränderungen in einem Intervall zwischen -7,5% und -2,0% bzw. zwischen 2,0% und 7,5% schreiben wir von einem leichten Rückgang bzw. einem leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Sollten sich die Veränderungen über oder unter 7,5% im Vergleich zum Vorjahr befinden, so klassifizieren wir dies als einen deutlichen Anstieg oder einen deutlichen Rückgang.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Sachinvestitionen befinden sich auf Vorjahresniveau, wenn sich diese in einem Intervall zwischen -5,0% und +5,0% bewegen. Bei einer Veränderung in einem Intervall zwischen -5,0% und -15,0% bzw. zwischen 5,0% und 15,0% schreiben wir von einem leichten Rückgang bzw. einem leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Sollte sich die Veränderung über oder unter 15,0% im

Vergleich zum Vorjahr befinden, so klassifizieren wir dies als einen deutlichen Anstieg oder einen deutlichen Rückgang.

Beim Vergleich der Istwerte des Geschäftsjahres 2021 mit den für das Jahr 2021 getroffenen Prognosen beziehen wir uns grundsätzlich auf die kommunizierten Prognosen am Kapitalmarkttag im November 2021. Dabei entsprechen die Prognosen in der Gewinnprognose des Börsenprospektes, die ebenfalls im November 2021 veröffentlicht wurden, den Prognosen aus der Kapitalmarktberichterstattung.

Absatz

Daimler Truck hat im Jahr 2021 insgesamt 455.400 (i.V. 378.300) Fahrzeuge abgesetzt. Das Vorjahr war stark von den Folgen der COVID-19-Pandemie geprägt.

Das Segment **Trucks North America** erreichte im Jahr 2021 aufgrund von Markterholungen und trotz der Engpässe in den Zulieferketten insbesondere bei Halbleitern einen Absatz von 162.200 Lkw (+16,3%). In Kanada konnten wir unseren Absatz mit 12.400 Lkw um 16,4% im Vergleich zum Vorjahr steigern. Auch in Mexiko erzielten wir ein Absatzplus auf 7.700 (i.V. 7.000) Lkw. In Australien konnten wir unsere Absätze um 70,2% auf 800 Lkw erhöhen. Somit konnte das Segment Trucks North America die im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattung prognostizierten Absätze zwischen 160.000 und 170.000 Einheiten erreichen.

Im Jahr 2021 konnte das Segment **Mercedes-Benz** aufgrund von Markterholungen und trotz der Engpässe in den Zulieferketten insbesondere bei Halbleitern 141.300 (i.V. 117.800) Fahrzeuge absetzen. In Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, setzten wir mit 34.700 Fahrzeugen 37,2% mehr Einheiten ab als in 2020. Auch in der Region EU30 hat das Segment Mercedes-Benz mit 66.400 Fahrzeugen 14,0% mehr Einheiten abgesetzt als im Vorjahr. Somit konnte das Segment Mercedes-Benz die im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattung prognostizierten Absätze zwischen 140.000 und 150.000 Einheiten erreichen.

Die Absätze des Segments **Trucks Asia** konnten aufgrund von Markterholungen und trotz der Engpässe in den Zulieferketten insbesondere bei Halbleitern um 30,1% auf 143.400 Lkw erhöht werden. In Indonesien erreichten wir mit einem Zuwachs von 71,9% einen Absatz von 34.000 Lkw. Auch in Indien konnten wir unsere Absätze mit 14.600 (i.V. 10.100) Lkw deutlich steigern. Gegenläufig gingen unsere Verkäufe in Japan auf 32.400 (i.V. 39.100) Einheiten zurück. Somit konnte das Segment Trucks Asia die im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattung prognostizierten Absätze zwischen 140.000 und 150.000 Einheiten erreichen.

Der Absatz der Auman Lkw, die wir in China in unserem Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) produzieren, ging aufgrund der Einführung der Abgasnorm China 6 mit 103.000 (i.V. 126.400) Einheiten deutlich zurück.

Der Absatz des Segments **Daimler Buses** lag im Jahr 2021 mit 18.700 Einheiten (-1,0%) auf Vorjahresniveau. Während die Nachfrage nach Komplettbussen im Vorjahresvergleich – insbesondere aufgrund der weiterhin andauernden Folgen der COVID-19-Pandemie – zurück ging, stieg die Nachfrage nach Fahrgestellen im Berichtsjahr. So stiegen unsere Verkäufe in Mexiko auf 2.100 Einheiten (i.V. 1.500). Auch in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, verzeichneten wir mit 6.300 Fahrgestellen einen Absatzanstieg um 12,3%. Gegenläufig setzten wir in der Region EU30 mit 6.400 Einheiten insgesamt 13,5% weniger Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra ab als im Vorjahr. Somit konnte das Segment Daimler Buses die im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattung prognostizierten Absätze zwischen 17.000 und 18.000 Einheiten übertreffen.

Im Berichtsjahr 2021 hat das Segment **Financial Services (FS)** in sieben Märkten rund jedes fünfte Neufahrzeug des Daimler Truck-Konzerns verleast oder finanziert. Zum Jahresende 2021 verzeichnete das Segment ein Vertragsvolumen von insgesamt 16,9 Mrd. € (+6,0%). Dieses Wachstum lässt sich insbesondere auf positive Währungskursentwicklungen in den USA gegenüber dem Vorjahr zurückführen. Wechselkursbereinigt hingegen stabilisierte sich das Vertragsvolumen mit einem Wachstum von 0,4%. Financial Services schloss im Jahresverlauf weltweit neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 5,8 Mrd. € (+1,0%) ab. Damit erreichte das Segment exakt den im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattung prognostizierten Korridor von 5 – 6 Mrd. € für das Neugeschäft. In der Region Nordamerika wurden neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 3,9 Mrd. € (+1,6%) abgeschlossen. Während sich das Neugeschäft in den USA als größtem Markt der Region mit -1,1% auf dem Vorjahresniveau befand, stieg das Neugeschäft des zweitgrößten Marktes Kanada mit 13,2% deutlich. Das Vertragsvolumen der Region lag zum Jahresende 2021 mit +4,8% bei 11,9 Mrd. € und somit über dem Vorjahresniveau. Wechselkursbereinigt lag das Vertragsvolumen der Region hingegen mit -3,1% bei 11,0 Mrd. € und demnach unter dem Niveau vom Jahresende 2020. Die Region Europa und Südamerika des Segments FS beinhaltet Ende 2021 lediglich Brasilien. Die weiteren Märkte der Phase 2 Transaktionen und der Neugründungsphase folgen in den kommenden Jahren entsprechend den geplanten Übernahme- bzw. Gründungszeitpunkten. Das Neugeschäft der Region lag mit 0,8 Mrd. € leicht unter dem Vorjahresniveau (-5,0%). Das Vertragsvolumen betrug zum Jahresende 2,2 Mrd. € und wuchs mit 12,9% (wechsellkursbereinigt mit 11,8%) deutlich im Vergleich zum Vorjahr. Dieses Wachstum resultiert im Wesentlichen aus einem höheren Bestand an Händlerbestandsfinanzierungen. In der Region Asien & Übersee stabilisierte sich das FS Neugeschäft mit 1,1 Mrd. € im Vergleich zum Vorjahr (+3,8%). Während das Neugeschäft in Japan als wichtigstem Markt Asiens deutlich zurückging (-16,5%), konnte Südafrika dies als einziger Markt in Übersee mit einem deutlichen Wachstum von 47,4% mehr als kompensieren. Das Vertragsvolumen in der Region Asien und Übersee erhöhte sich im Vorjahresvergleich geringfügig um 6,3% (wechsellkursbereinigt 7,4%) auf 2,8 Mrd. €.

Auftragslage

Die Fahrzeugsegmente fertigen sowohl herstellerseitig vorkonfigurierte als auch auf Bestellung nach den Wünschen von Kunden ausgestattete Fahrzeuge. Dabei passen wir die Kapazitäten bei einzelnen Modellen flexibel der sich verändernden Nachfrage an.

Bei den Fahrzeugsegmenten **Trucks North America**, **Mercedes-Benz** und **Trucks Asia** lagen die Bestellungen über dem Vorjahresniveau. Die Auftragsbestände erhöhten sich ebenfalls im Vergleich zum Vorjahr, da die Aufträge in den einzelnen Segmenten die Produktionskapazitäten überstiegen, die ebenfalls durch die Engpässe in den Zulieferketten insbesondere bei Halbleitern beeinflusst waren.

Beim Segment **Daimler Buses** lagen die Bestellungen ebenfalls über dem Vorjahresniveau, so lag auch der Auftragsbestand über dem Niveau des Vorjahres.

Investitions- und Forschungstätigkeit

Sachinvestitionen

Die Investitionen in Sachanlagen des Daimler Truck-Konzerns betragen für das Jahr 2021 0,8 Mrd. € und lagen damit deutlich unter der im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattung kommunizierten Prognose für Sachinvestitionen von 0,9 – 1,0 Mrd. €. Der Rückgang ist durch globale Lieferengpässe beispielsweise für Maschinen, Vorrichtungen und Werkzeuge getrieben. Zusätzlich entfielen Umlagen der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG). Dennoch stand die Transformation in allen Segmenten im Mittelpunkt. So wurde vor allem in neue Technologien (emissionsfreie Fahrzeuge) und die Weiterentwicklung bestehender Produkte investiert. Dazu gehörte auch die Optimierung der Treibstoffeffizienz und des Antriebsstrangs. Darüber hinaus wurde in den Ausbau von Vertriebszentren und Ersatzteilzentren investiert. Der neue Daimler Truck Campus in Leinfelden wurde dieses Jahr fertiggestellt.

Die Sachinvestitionen des Segments **Trucks North America** betragen 214 Mio. €. Schwerpunkte waren die Weiterentwicklung bestehender Produkte (Entwicklung einer neuen Generation der »Vocational Trucks« mit Fokus auf Western Star und M2) als auch neue Technologien für Lkw und Busse (Thomas Built Buses). Darüber hinaus wurde dieses Jahr in größerem Umfang in ein Ersatzteilzentrum investiert um das Netzwerk auszubauen und das After-Sales-Geschäft zu fördern.

Die Sachinvestitionen im **Mercedes-Benz** Segment wurden hauptsächlich durch den Ausbau einer eigenen Vertriebsstruktur, den Bau des neuen Daimler Truck Campus in Leinfelden, die Weiterentwicklung des Produktportfolios in Lateinamerika sowie durch pandemiebedingte Projektverschiebungen aus dem Vorjahr getrieben. Insgesamt beliefen sich die Sachinvestitionen in 2021 auf 353 Mio. €.

B.01

Absatzstruktur Daimler Trucks

| | |
|---------------|------|
| EU30 | 16 % |
| Lateinamerika | 13 % |
| Nordamerika | 36 % |
| Asien | 26 % |
| Übrige Märkte | 9 % |



B.02

Marktanteile¹

| | 2021 | 2020 | 2021/2020 Veränd. Prozentpunkte |
|-----------------------------|------|------|---------------------------------------|
| in % | | | |
| Trucks North America | | | |
| North America* Class 8 | 40,0 | 40,0 | 0,0 |
| North America* Class 6-7 | 35,9 | 32,4 | 3,5 |
| North America* Class 6-8 | 38,7 | 37,5 | 1,2 |
| Mercedes-Benz | | | |
| EU30** HDT | 18,6 | 18,5 | 0,2 |
| EU30** MDT | 22,6 | 26,1 | -3,5 |
| EU30** HDT/MDT | 19,1 | 19,5 | -0,4 |

¹ Basierend auf Informationen von Zulassungsbehörden der entsprechenden Regionen sowie Schätzwerten in einzelnen Märkten

* USA, Kanada and Mexiko

** Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen

Die Sachinvestitionen des Segments **Trucks Asia** beliefen sich im Jahr 2021 auf 128 Mio. € und waren vor allem durch neue Technologien sowie den Ausbau und die Optimierung der Infrastruktur getrieben. Kernthemen wie E-Mobilität, digitale Services, Fahrzeugsicherheitssysteme sowie Verbesserung der Treibstoffeffizienz unterstützten die Aufstellung eines nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Produktportfolios. Darüber hinaus wurde in neue Vertriebscenter und in die bestehenden Werke investiert.

Die Sachinvestitionen des Segments **Daimler Buses** in Höhe von 62 Mio. € für 2021 hatten als Schwerpunkt die Weiterentwicklung der europäischen EvoBus Services und Vertriebszentren, um die Instandhaltung der E-Fahrzeuge gewährleisten zu können. Weiterhin wurden Investitionen in den eCitaro und E-Fahrgestelle getätigt.

Forschung und Entwicklung

Auch bei den Ausgaben für Forschung und Entwicklung (inkl. Aktivierungen) halten wir an unseren strategischen Zielen fest und stellen die Transformation in den Fokus. So spielten im Jahr 2021 Themen wie emissionsfreie Fahrzeuge, automatisiertes Fahren und die Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios eine wichtige Rolle. So wurde beispielsweise der neue »Vocational Truck« in den USA und die neue Actros Zugmaschine in China vorangetrieben. Weitere Schwerpunkte waren die Treibstoffeffizienz und die Optimierung des Antriebsstrangs. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen beliefen sich auf 1,6 Mrd. €. Damit konnte die im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattung kommunizierte Prognose von 1,5 – 1,7 Mrd. für Forschungs- und Entwicklungsleistungen (inkl. Aktivierungen) bestätigt werden.

Von den Entwicklungsleistungen wurden 176 Mio. € (i.V. 107 Mio. €) aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 11% (i.V. 7%). Die Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen erreichten im Berichtsjahr 183 Mio. € (i.V. 225 Mio. €).

Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung beim Segment **Trucks North America** beliefen sich auf 467 Mio. €. Kernthemen waren hierbei die Entwicklung von emissionsfreien Fahrzeugen und die Weiterentwicklung bestehender Produkte (Treibstoffeffizienz durch neues Produktdesign und Leistungsfähigkeit der Antriebsstrangfunktionen). Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Entwicklung der nächsten »Vocational Truck« Generation mit Fokus auf den Western Star und M2, um in diesem Bereich die Marktführerschaft zu erlangen.

Im Berichtsjahr lag der Fokus der Forschungs- und Entwicklungsleistungen im Segment **Mercedes-Benz** auf emissionsfreien Fahrzeugen, Antriebsstrangprojekten für Emissionsstandards sowie der Weiterentwicklung der Produktportfolios in Lateinamerika. Die Leistungen beliefen sich auf 690 Mio. €.

Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben des Segments **Trucks Asia** in Höhe von 204 Mio. € hatten als Schwerpunkte die Entwicklung der nächsten Generation des vollelektrischen eCanter sowie die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Weiterentwicklung des bestehenden Portfolios.

Beim Segment **Daimler Buses** wurden in 2021 123 Mio. € für Forschung und Entwicklung investiert. Dabei stand die Transformation des bestehenden Produktportfolios (emissionsfreier Antriebsstrang und die Erschließung neuer Märkte, zum Beispiel USA) im Fokus.

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 Truck-Konzern für das »Industriegeschäft« und für »Financial Services« dargestellt. Die Spalten Industriegeschäft und Financial Services stellen dabei eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar. Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung. Financial Services entspricht dem Segment Financial Services. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet und werden in der Überleitung ausgewiesen.

Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

Erster Konzernabschluss

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 und für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2021 (inkl. Vorjahreszahlen) ist der erste IFRS-Konzernabschluss der Daimler Truck Holding AG. Die Vorjahreszahlen entsprechen dem geprüften, kombinierten Konzernabschluss des Daimler Truck Business nach den International Financial Reporting Standards (»IFRS«), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, dar.

Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns

Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im Jahr 2021 mit 39,8 Mrd. € (i.V. 36,0 Mrd. €) deutlich über dem Vorjahreswert. Der Umsatzanstieg des Daimler Truck-Konzerns resultierte im Wesentlichen aus den gestiegenen Absätzen der Fahrzeugsegmente. Somit liegt der Umsatz des Daimler Truck-Konzerns leicht über dem am Kapitalmarkttag am 11. November 2021 prognostizierten Korridor zwischen 37 bis 39 Mrd. €. Die bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts liegt mit 6,1% im prognostizierten Korridor zwischen 6% bis 8%. [↗ B.03](#) [↗ B.04](#)

B.03

Umsatz nach Segmenten und Regionen

| | 2021 | 2020 | 21/20 |
|-----------------------|---------------|--------|--------------|
| in Millionen € | | | Veränd. in % |
| Daimler Truck-Konzern | 39.764 | 36.013 | 10 |
| Segmente | | | |
| Trucks North America | 15.782 | 13.847 | 14 |
| Mercedes-Benz | 16.113 | 13.790 | 17 |
| Trucks Asia | 5.969 | 5.579 | 7 |
| Daimler Buses | 3.211 | 3.438 | -7 |
| Financial Services | 1.122 | 1.207 | -7 |
| Überleitung | -2.433 | -1.848 | 32 |
| Regionen | | | |
| Europa | 13.091 | 11.940 | 10 |
| davon Deutschland | 5.266 | 5.151 | 2 |
| Nordamerika | 16.216 | 14.678 | 10 |
| davon USA | 13.786 | 12.558 | 10 |
| Asien | 5.690 | 6.017 | -5 |
| davon Japan | 3.248 | 3.812 | -15 |
| Latein Amerika | 3.011 | 2.025 | 49 |
| Übrige Märkte | 1.756 | 1.353 | 30 |

Die **Umsatzkosten** betragen im Berichtsjahr 32,5 Mrd. € und stiegen gegenüber dem Vorjahr um 6,5 %. Der Anstieg der Umsatzkosten resultiert im Wesentlichen aus den gestiegenen Absätzen.

Insgesamt stieg das **Bruttoergebnis vom Umsatz** von 15,2% auf 18,2%. [↗ B.04](#)

Die **Vertriebskosten** stiegen um 0,1 Mrd. € auf 2,7 Mrd. €. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen verringerte sich von 7,3% auf 6,8%. [↗ B.04](#)

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erhöhten sich die **allgemeinen Verwaltungskosten** von 1,5 Mrd. € auf 1,6 Mrd. €. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen blieb mit 4,1% auf dem Vorjahresniveau. [↗ B.04](#)

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** lagen im Geschäftsjahr mit 1,4 Mrd. € auf Vorjahresniveau (i.V. 1,4 Mrd. €). Diese stehen in erster Linie im Zusammenhang mit Ausgaben für Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten für neue Technologien, unter anderem für die Automatisierung und Vernetzung der Lkw sowie elektrische Antriebe mit Batterie und Brennstoffzelle. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Entwicklung von Nachfolgenerationen für bestehende Produkte, vor allem im Bereich der schweren Lkw, sowie maßgeschneiderten Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte. Der Anteil der Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen verringerte sich von 4,0% auf 3,5%. Weitere Informationen zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns können dem Kapitel [🔗 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf](#) des zusammengefassten Lageberichts entnommen werden. [↗ B.04](#)

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag mit 1,7 Mrd. € (i.V. 0,5 Mrd. €) deutlich über dem Vorjahresniveau. Im März 2021 resultierte aus dem Verkauf von 50% der Anteile an cellcentric GmbH & Co. KG (»cellcentric«) ein positiver Ergebniseffekt i.H.v. 1.215 Mio. €, wobei 624 Mio. € insbesondere auf die Neubewertung der gehaltenen Beteiligung an dem Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric entfallen. [↗ B.04](#)

Im Jahr 2021 lag das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** mit 106,0 Mio. € (i.V. 47,0 Mio. €) über dem Niveau des Vorjahres. Ergebnisverbessernd wirkte sich um 75 Mio. € vor allem die Wertaufholung beim Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) gegenläufig resultierten Effekte aus der at-equity Bewertung i.H.v. -51 Mio. € bei cellcentric. Des Weiteren hat Daimler Truck im September 2021 ihre 15%-ige Beteiligung an KAMAZ PAO an die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) veräußert, woraus ein positiver Effekt aus der Wertaufholung sowie negative Effekte aus dem Veräußerungsverlust resultierten, die in Summe zu einem negativen at-equity Ergebnis führten. [↗ B.04](#)

Das **übrige Finanzergebnis** verbesserte sich um 124 Mio. € auf 80 Mio. €. [↗ B.04](#)

Das **Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)** lag im Geschäftsjahr 2021 mit 3,4 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert von 0,5 Mrd. €. Das bereinigte EBIT betrug 2,6 Mrd. € (i.V. 0,7 Mrd. €). Der Anstieg war im Wesentlichen auf gestiegene Absätze aufgrund von Markterholungen sowie einer verbesserten Preisstruktur zurückzuführen. Wechselkurseffekte wirkten sich im Saldo negativ aus. Somit konnte der Daimler Truck-Konzern das im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattung sowie im Börsenprospekt kommunizierte Ziel eines EBIT zwischen 3,4 bis 3,8 Mrd. € sowie eines bereinigten EBIT zwischen 2,3 und 2,7 Mrd. € bestätigen. [↗ B.04](#)

Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ B.05](#) enthalten.

Das **Zinsergebnis** verbesserte sich um 74 Mio. € auf -83 Mio. €. [↗ B.04](#)

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand erhöhte sich um 426 Mio. € auf 891 Mio. €. Die Steuerquote betrug 29,8%. [↗ B.04](#)

Das **Konzernergebnis** lag mit 2,4 Mrd. € (i.V. -0,1 Mrd. €) deutlich über dem Ergebnis des Vorjahres. Dabei entfiel auf nicht **beherrschende Anteile** ein Gewinn von 36 Mio. € (i.V.

12 Mio. €). Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 2,3 Mrd. € (i.V. -0,1 Mrd. €). [↗ B.04](#)

Weitere Informationen zu den einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sind in [🔗 Anmerkungen 4 ff.](#) des Konzernanhangs enthalten.

B.04

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung

| | Daimler Truck-Konzern | | Industriegeschäft | | Financial Services | |
|---|-----------------------|---------|-------------------|---------|--------------------|--------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| in Millionen € | | | | | | |
| Umsatzerlöse | 39.764 | 36.013 | 38.641 | 34.806 | 1.122 | 1.207 |
| Umsatzkosten | -32.519 | -30.531 | -31.812 | -29.490 | -706 | -1.041 |
| Bruttoergebnis vom Umsatz | 7.245 | 5.482 | 6.829 | 5.316 | 416 | 166 |
| Vertriebskosten | -2.722 | -2.625 | -2.625 | -2.512 | -97 | -113 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | -1.635 | -1.472 | -1.481 | -1.349 | -154 | -122 |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten | -1.398 | -1.423 | -1.398 | -1.423 | - | - |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis | 1.681 | 526 | 1.671 | 464 | 10 | 60 |
| Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 106 | 47 | 106 | 47 | 0 | 0 |
| Übriges Finanzergebnis | 80 | -44 | 82 | -42 | -2 | -2 |
| EBIT | 3.357 | 491 | 3.184 | 501 | 173 | -11 |
| Zinsergebnis | -83 | -157 | -81 | -154 | -2 | -3 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | 3.274 | 334 | 3.103 | 348 | 171 | -14 |
| Ertragsteuern | -891 | -465 | -817 | -454 | -74 | -11 |
| Konzernergebnis | 2.383 | -131 | 2.286 | -106 | 97 | -25 |
| davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis | 36 | 12 | | | | |
| davon Anteile der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG | 2.347 | -143 | | | | |
| Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG | | | | | | |
| Unverwässert und verwässert | 2,85 | -0,17 | - | - | - | - |

Umsatz und EBIT der Segmente

Der Umsatz von **Trucks North America** stieg im Geschäftsjahr 2021 aufgrund des deutlichen Absatzanstiegs um 14,0 % auf 15.782 Mio. €.

Der Absatzanstieg, insbesondere in den Regionen Nordamerika und Australien, beeinflusste das Bruttoergebnis vom Umsatz positiv. Weitere positive Effekte ergaben sich aus einer verbesserten Preisdurchsetzung sowie aus dem Gebrauchtfahrzeug- und Aftersalesgeschäft. Gegenläufig wirkten Engpässe in den Zulieferketten und Mehrkosten, die sich vor allem aus gestiegenen Rohmaterialpreisen ergaben sowie Wechselkurseffekte, negativ auf das Ergebnis. Folglich stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 16,6 % auf 17,1%. Des Weiteren führte der Anstieg der Fixkosten – die im Vorjahr aufgrund von Kosteneinsparungsmaßnahmen in Folge der COVID-19-Pandemie auf einem sehr niedrigen Niveau waren – zu einem negativen Ergebnisbeitrag. Die Bereinigungen enthalten im Wesentlichen Sondereffekte im Zusammenhang mit dem Spin-Off i.H.v. 13 Mio. € (i.V. 0 Mio. €). Das EBIT belief sich auf 1.440 Mio. € (i.V. 1.015 Mio. €); das bereinigte EBIT belief sich auf 1.452 Mio. € (i.V. 1.015 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 9,2 % über dem bereinigten Vorjahreswert von 7,3%. Somit konnte das Segment Trucks North America die im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattung kommunizierte, bereinigte Umsatzrendite von 9 bis 11 % bestätigen. [↗ B.05](#)

Der Umsatz von **Mercedes-Benz** stieg im Geschäftsjahr 2021 aufgrund des deutlichen Absatzanstiegs um 16,8 % auf 16.113 Mio. €.

Der Absatzanstieg, der insbesondere auf Markterholungen in den Regionen Lateinamerika und EU 30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) zurückzuführen ist, beeinflusste das Bruttoergebnis vom Umsatz positiv. Weitere positive Effekte ergaben sich aus einer verbesserten Preisdurchsetzung, geringeren Aufwendungen für Kundendienstmaßnahmen sowie aus dem Gebrauchtfahrzeug- und Aftersalesgeschäft. Gegenläufig wirkten Engpässe in den Zulieferketten und Mehrkosten, die sich vor allem aus gestiegenen Rohmaterialpreisen ergaben, negativ auf das Ergebnis. Das Bruttoergebnis vom Umsatz stieg von 10,7 % auf 16,3%. In den sonstigen betrieblichen Erträgen wirkte die Wertaufholung KAMAZ PAO i.H.v. 70 Mio. € positiv auf das Ergebnis. Die Bereinigungen enthalten im Wesentlichen Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 113 Mio. € (i.V. 141 Mio. €), den Veräußerungsverlust KAMAZ PAO i.H.v. 109 Mio. € sowie Sondereffekte im Zusammenhang mit dem Spin-Off i.H.v. 64 Mio. € (i.V. 0 Mio. €).

Das EBIT belief sich auf 483 Mio. € (i.V. -372 Mio. €); das bereinigte EBIT belief sich auf 770 Mio. € (i.V. -232 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 4,8 % über dem bereinigten Vorjahreswert von -1,7%. Somit konnte das Segment Mercedes-Benz die im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattung kommunizierte, bereinigte Umsatzrendite von 4 bis 6 % bestätigen. [↗ B.05](#)

Der Umsatz von **Trucks Asia** stieg im Geschäftsjahr 2021 aufgrund des Absatzanstiegs auf 5.969 Mio. € (i.V. 5.579 Mio. €).

Der Absatzanstieg, der im Wesentlichen auf Markterholungen in den Regionen Indonesien, Indien und EU 30 zurückzuführen ist, beeinflusste das Bruttoergebnis vom Umsatz positiv. Weitere positive Effekte ergaben sich aus einer verbesserten Preisdurchsetzung und gesteigertem Aftersales-Geschäft. Gegenläufig wirkten der Absatzzrückgang in Japan, Engpässe in den Zulieferketten und Mehrkosten, die sich vor allem aus gestiegenen Rohmaterialpreisen ergaben. Das Bruttoergebnis vom Umsatz stieg von 18,5 % auf 20,1%. Des Weiteren wirkte sich die Wertaufholung bei dem Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. positiv auf das Ergebnis aus. Die Bereinigungen enthalten im Wesentlichen Sondereffekte im Zusammenhang mit dem Spin-Off i.H.v. 10 Mio. €.

Das EBIT belief sich auf 417 Mio. € (i.V. 32 Mio. €); das bereinigte EBIT belief sich auf 427 Mio. € (i.V. 37 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 7,2 % über dem bereinigten Vorjahreswert von 0,7%. Somit konnte das Segment Trucks Asia die im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattung kommunizierte, bereinigte Umsatzrendite von 6 bis 8 % bestätigen. [↗ B.05](#)

Der Umsatz von **Daimler Buses** ging im Geschäftsjahr 2021 aufgrund von negativen Struktureffekten um -6,6 % auf 3.211 Mio. € zurück.

Der Absatz des Segments bewegte sich auf Vorjahresniveau. Während die Nachfrage nach Komplettbussen in Europa – insbesondere aufgrund der weiterhin andauernden Folgen der COVID-19-Pandemie – im Vorjahresvergleich zurückging, stieg die Nachfrage nach Fahrgestellen in Lateinamerika. Der Struktureffekt beeinflusste das Bruttoergebnis vom Umsatz negativ. Weitere negative Belastungen ergaben sich aus gestiegenen Rohmaterialpreisen. Gegenläufige Effekte ergaben sich im Wesentlichen aus dem Aftersalesgeschäft. Folglich ging das Bruttoergebnis vom Umsatz von 15,5 % auf 10,5 % zurück. Vorteilhaft auf das Ergebnis wirkte sich insbesondere die Reduzierung von Fixkosten aus, die durch strikte Kostenkontrolle erreicht werden konnte. Die Bereinigungen enthalten im Wesentlichen Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 28 Mio. € (i.V. 0 Mio. €), Wertminderungen resultierend aus dem geplanten Verkauf der Minibus Gesellschaft i.H.v. 27 Mio. € (i.V. 0 Mio. €) sowie Sondereffekte im Zusammenhang mit dem Spin-Off i.H.v. 20 Mio. € (i.V. 0 Mio. €).

Das EBIT belief sich auf -152 Mio. € (i.V. 67 Mio. €); das bereinigte EBIT belief sich auf -77 Mio. € (i.V. 67 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit -2,4 % unter dem bereinigten Vorjahreswert von 1,9%. Somit konnte das Segment Daimler Buses die im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattung kommunizierte, bereinigte Umsatzrendite von -4 bis -2 % bestätigen. [↗ B.05](#)

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 Jahr 2021 Erträge von 1.215 Mio. € (i.V. 0 Mio. €). Im März führten die Erträge aus dem Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric GmbH & Co. KG zu einem positiven Ergebniseffekt i.H.v. 1.215 Mio. €, die in den Bereinigungen enthalten sind.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im Jahr 2021 Aufwendungen von 3 Mio. € (i.V. Erträge von 38 Mio. €).

Die Geschäftsentwicklung bei **Financial Services (FS)** war im Jahr 2021 insbesondere von dem deutlichen Anstieg der Zinsmarge sowie der Verbesserung der Risikokosten geprägt. Das Neugeschäft lag dabei leicht über dem Niveau des Vorjahres. Das Vertragsvolumen hingegen stieg vor allem aufgrund der positiven Wechselkursentwicklungen in Nordamerika im Vergleich zum Vorjahr stärker. Der Umsatz des Segmentes war hingegen im Vorjahresvergleich insbesondere aufgrund eines niedrigeren durchschnittlichen Vertragsvolumens im Jahresverlauf mit -7,0% leicht rückläufig.

Das Bruttoergebnis verbesserte sich signifikant im Vergleich zum Vorjahr insbesondere durch deutlich geringere Kreditrisikokosten in Nordamerika sowie ein gestiegenes Zinsergebnis in dieser Region. Die Kreditrisikokosten des Vorjahres waren durch die Entwicklungen der COVID-19-Pandemie stark beeinflusst.

Die Vertriebskosten sind im Vorjahresvergleich insbesondere in Nordamerika zurückgegangen. Die allgemeinen Verwaltungsaufwendungen sind im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen, insbesondere durch eine Normalisierung der Kostensituation nach dem COVID-19-Pandemie bedingten Rückgang

im Jahr 2020 sowie eine nicht regelmäßig wiederkehrende Gebühr für die Ummeldung der Fahrzeuge auf die neue australische DTFS Gesellschaft i.H.v. 18 Mio. €. Diese Entwicklungen wurden jedoch durch den signifikanten Anstieg des Bruttoergebnisses kompensiert.

Der deutliche Rückgang des sonstigen Ergebnisses der Financial Services in 2021 gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere auf die nicht regelmäßig wiederkehrende Abschreibung des Geschäfts- oder Firmenwertes i.H.v. 41 Mio. € zurückzuführen.

Das Ergebnis von Financial Services ist in 2021 mit nicht regelmäßig wiederkehrenden Sondereffekten i.H.v. 20 Mio. € belastet. Hierunter fallen insbesondere die bereits genannten Ummeldungsgebühren in Australien i.H.v. 18 Mio. €.

Dies führte zu einer Anpassung des EBIT i.H.v. 173 Mio. € (i.V.: -11 Mio. €) auf ein bereinigtes EBIT i.H.v. 193 Mio. € (i.V.: 2 Mio. €). Die sich daraus ergebende Eigenkapitalrendite wurde entsprechend von 11,1% (i.V.: -0,7%) auf eine bereinigte Eigenkapitalrendite von 12,4% (i.V.: 0,1%) angepasst. Somit konnte das Segment Financial Services aufgrund der zuvor beschriebenen Entwicklungen die im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattung kommunizierte, bereinigte Eigenkapitalrendite von 5 bis 7% deutlich übertreffen.

B.05

EBIT des Industriegeschäfts

| | Industriegeschäft | | Trucks North America | | Mercedes-Benz | |
|---|-------------------|---------|----------------------|---------|---------------|---------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| in Millionen € | | | | | | |
| Umsatzerlöse | 38.641 | 34.806 | 15.782 | 13.847 | 16.113 | 13.790 |
| Umsatzkosten | -31.812 | -29.490 | -13.099 | -11.542 | -13.489 | -12.320 |
| Bruttoergebnis vom Umsatz | 6.829 | 5.316 | 2.683 | 2.305 | 2.625 | 1.471 |
| Vertriebskosten | -2.625 | -2.512 | -310 | -360 | -1.446 | -1.327 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | -1.481 | -1.349 | -564 | -469 | -552 | -424 |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten | -1.398 | -1.423 | -467 | -474 | -570 | -544 |
| Übrige Erträge/Aufwendungen | 1.859 | 469 | 98 | 13 | 426 | 452 |
| EBIT | 3.184 | 501 | 1.440 | 1.015 | 483 | -372 |

| | Trucks Asia | | Daimler Buses | | Überleitung | |
|---|--------------|--------|---------------|--------|-------------|--------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| in Millionen € | | | | | | |
| Umsatzerlöse | 5.969 | 5.579 | 3.211 | 3.438 | -2.434 | -1.849 |
| Umsatzkosten | -4.770 | -4.548 | -2.873 | -2.906 | 2.418 | 1.826 |
| Bruttoergebnis vom Umsatz | 1.199 | 1.031 | 338 | 532 | -15 | -22 |
| Vertriebskosten | -698 | -640 | -245 | -255 | 73 | 70 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | -226 | -301 | -199 | -168 | 60 | 13 |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten | -164 | -184 | -108 | -112 | -90 | -109 |
| Übrige Erträge/Aufwendungen | 306 | 125 | 61 | 70 | 968 | -191 |
| EBIT | 417 | 32 | -152 | 67 | 996 | -239 |

B.06

Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT

| | Trucks North America | Mercedes- Benz | Trucks Asia | Daimler Buses | Daimler Truck Financial Services | Über- leitung | Daimler Truck- Konzern |
|--|-------------------------|-------------------|----------------|------------------|---|------------------|------------------------------|
| in Millionen € | | | | | | | |
| 2021 | | | | | | | |
| EBIT | 1.440 | 483 | 417 | -152 | 173 | 996 | 3.357 |
| Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen) | - | - | - | - | - | - | - |
| Restrukturierungsmaßnahmen | - | 113 | - | 28 | - | - | 141 |
| M&A-Sachverhalte | 13 | 174 | 10 | 47 | 20 | -1.209 | -946 |
| bereinigtes EBIT | 1.452 | 770 | 427 | -77 | 193 | -214 | 2.552 |
| Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %) | 9,1 | 3,0 | 7,0 | -4,7 | 11,1 | | 8,4 |
| bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹ | 9,2 | 4,8 | 7,2 | -2,4 | 12,4 | | 6,4 |
| 2020 | | | | | | | |
| EBIT | 1.015 | -372 | 32 | 67 | -11 | -239 | 491 |
| Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen) | - | - | - | - | - | - | - |
| Restrukturierungsmaßnahmen | - | 141 | 6 | - | 13 | 7 | 166 |
| M&A-Sachverhalte | - | - | - | - | - | - | - |
| bereinigtes EBIT | 1.015 | -232 | 37 | 67 | 2 | -232 | 657 |
| Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %) | 7,3 | -2,7 | 0,6 | 1,9 | -0,7 | | 1,4 |
| bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹ | 7,3 | -1,7 | 0,7 | 1,9 | 0,1 | | 1,8 |

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

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement im Daimler Truck-Konzern umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Cash- und Liquiditätsmanagement, das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen, Rohstoffpreise) sowie das Management des Pensionsvermögens und von Kreditausfall- und Länderrisiken. Das weltweite Finanzmanagement, das bis zur Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) gesamtlich durchgeführt wurde, wird von der Treasury-Organisation des Daimler Truck-Konzerns im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für alle Konzerngesellschaften einheitlich unverändert fortgeführt. Grundsätzlich operiert es in einem vorgegebenen Rahmen von Richtlinien, Limits und Benchmarks; organisatorisch ist es auf operativer Ebene getrennt von den Funktionen Abwicklung, Finanzcontrolling, Berichterstattung und Rechnungslegung.

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

Das **Liquiditätsmanagement** bezweckt, dass der Konzern jederzeit seine Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann. Hierzu erfasst der Konzern die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft und aus Finanzgeschäften in einer rollierenden Planung. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung (zum Beispiel Bankkredite, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legt der Konzern unter Berücksichtigung von Rendite- und Risikoe Erwartungen im Geld- oder Kapitalmarkt an.

Unser Ziel ist es, die als notwendig erachtete Liquidität kostenoptimal bereitzustellen. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt der Daimler Truck-Konzern über weitere Liquiditätsreserven, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser zusätzlichen Absicherung sind am Kapitalmarkt verbriefbare Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft, eine vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinie (Revolving Credit Facility) sowie eine in 2021 zusätzlich vereinbarte Kreditlinie für die Zwischenfinanzierung von geplanten Kapitalmarkttransaktionen (Bridge Facility).

Im **Cash Management** werden Zahlungsmittelbedarfe und überschüsse zentral ermittelt. Dabei wird die Liquidität über Cash-Pooling-Verfahren in verschiedenen Währungen zentral auf Bankkonten des Daimler Truck-Konzerns konzentriert. Ein Großteil von Zahlungen zwischen Konzerngesellschaften erfolgt dabei über interne Verrechnungskonten, sodass die Anzahl externer Zahlungsflüsse auf ein Mindestmaß reduziert wird. Der Daimler Truck-Konzern hat zur Steuerung seiner

Bankkonten und der internen Verrechnungskonten sowie zur Durchführung automatisierter Zahlungsvorgänge standardisierte Prozesse und Systeme etabliert.

Das **Management von Marktpreisrisiken** hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffen (Commodities) auf das Ergebnis der Geschäftsfelder und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt. Bei Währungen bildet das Netto Exposure das relevante Risikovolumen, welches durch Netting von Fremdwährung Positionen zwischen den Konzerngesellschaften reduziert wird. Auf dieser Basis trifft der Konzern dann seine Sicherungsentscheidungen. Diese beinhalten das zu sichernde Volumen, den abzusichernden Zeitraum sowie die Wahl der Sicherungsinstrumente. Die Sicherungsstrategie wird auf Konzernebene vorgegeben und einheitlich umgesetzt. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende interne Komitees für Marktpreisrisiken.

Das **Management von Pensionsvermögen (Planvermögen)** beinhaltet die Anlage des Vermögens, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird. Die Planvermögen sind rechtlich vom Unternehmensvermögen separiert und überwiegend in Fonds investiert; sie stehen nicht für allgemeine Unternehmenszwecke zur Verfügung. Die Planvermögen sind ausgehend von der erwarteten Entwicklung der Pensionsverpflichtungen mithilfe einer Risiko-Rendite-Optimierung auf verschiedene Anlageklassen gestreut, beispielsweise Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, alternative Investments und Immobilien. Den Erfolg der Vermögensanlage misst der Konzern mit festgelegten Referenzindizes. Über eine konzernweite Richtlinie werden die Risiken der Kapitalanlage limitiert. Darüber hinaus bestehen lokale Regelungen für das Risikomanagement der einzelnen Planvermögen. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält  **Anmerkung 25** des Konzernanhangs.

Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit alle Gläubigerpositionen des Daimler Truck-Konzerns gegenüber Finanzinstituten, Emittenten von Wertpapieren und Kunden aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft sowie dem Liefer- und Leistungsgeschäft. Das Kreditrisiko gegenüber Finanzinstituten und Emittenten von Wertpapieren ergibt sich vor allem aus der Anlage liquider Mittel im Rahmen des Liquiditätsmanagements sowie durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Das Management dieser Kreditrisiken basiert im Wesentlichen auf einem internen Limitsystem, das sich an der Bonität des Finanzinstituts beziehungsweise des Emittenten orientiert. Das Kreditrisiko gegenüber Kunden aus dem Liefer- und Leistungsgeschäft resultiert aus der Beziehung zu Vertragspartnern und Generalvertretern, sonstigen Firmenkunden sowie Privatkunden. Das Kreditrisikomanagement erfolgt auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses. In Abhängigkeit des identifizierten Risikos werden Kreditsicherheiten angefordert. Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft steuert Financial Services auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses. In diesem Prozess werden Mindestanforderungen an das Kredit- und Leasinggeschäft definiert und Standards für die Kreditprozesse sowie für das Identifizieren, Messen und Steuern von Risiken gesetzt. Wesentliche Elemente für die Steuerung der Kreditrisiken sind

eine sachgerechte Kreditbeurteilung, die durch statistische Risikoklassifizierungsverfahren unterstützt wird, sowie eine strukturierte Portfolioanalyse und Überwachung.

Das **Management von Länderrisiken** beinhaltet mehrere Risikoaspekte: das Risiko aus Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften und Joint Ventures, das Risiko aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften in Risikoländern sowie das Risiko aus dem direkten Verkauf an Kunden in diesen Ländern. Der Daimler Truck-Konzern verfügt über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen der Daimler Truck-Konzern operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Risiken aus grenzüberschreitenden Forderungen werden teilweise abgesichert durch Exportkreditversicherungen, Akkreditive und Bankgarantien zugunsten der Daimler Truck AG und anderer Konzerngesellschaften. Ferner wird im Rahmen eines internen Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Gesellschaften von Financial Services in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält  **Anmerkung 36** des Konzernanhangs.

Cash Flow

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit**  **B.07** belief sich 2021 auf 2,1 Mrd. € (i.V. 4,2 Mrd. €). Die insgesamt positive Entwicklung des Konzernergebnisses geht einher mit einer soliden Entwicklung des Cash Flow Managements. Die Haupttreiber für den Anstieg des Ergebnisses vor Ertragsteuern waren die insgesamt verbesserten makroökonomischen Bedingungen als Folge der beginnenden Erholung der globalen Märkte von den schweren Auswirkungen der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020. Während die allgemein positiven Wirtschaftstrends die Umsätze auf Konzernebene im ersten Halbjahr 2021 stützen, hat sich das zweite Halbjahr 2021 uneinheitlich entwickelt. Produktionsengpässe aufgrund von Lieferketteneinschränkungen haben die Marktentwicklung geschwächt. Dies, neben gestiegenen Rohstoffpreisen, konnte die positiven Effekte aus den Umsatzsteigerungen in erheblichem Maße dezimieren.

Der Rückgang im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus der Entwicklung des Working Capitals. Durch die Knappheit von Halbleiterkomponenten stiegen die Lagerbestände vor allem im Bereich der schweren Lkw in Nordamerika und EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen). Darüber hinaus sind die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Vorjahresvergleich, entsprechend der Absatzentwicklung, gestiegen. Dieser Einfluss wurde durch den Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit der höheren Marktnachfrage nach den Produkten des Konzerns teilweise ausgeglichen. In der Vorjahresperiode hat ein Rückgang des Leasing- und Absatzfinanzierungsportfolios bei Financial Services infolge der COVID-19-Pandemie den Cash Flow der Geschäftstätigkeit deutlich entlastet. In 2021 haben sich die Forderungen aus Finanzdienstleistungen um 0,8 Mrd. € auf 16,1 Mrd. € erhöht. Der Anstieg ist auf der Zunahme von Händlerbestandsfinanzierung durch Financial Services besonders auf dem nordamerikanischen Markt zurückzuführen. Positiv beeinflusst wurde der Cash Flow durch die Entwicklung der Wechselkurse, insbesondere des Dollars, gegenüber dem Euro.

Im Berichtszeitraum wurden Zahlungen für Personalkosten-optimierungsprogramme geleistet, die aus den vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung resultierten.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [↗ B.07](#) ergab sich ein Mittelzufluss von 4,3 Mrd. € (i.V. Mittelabfluss 2,4 Mrd. €). Der Anstieg resultiert insbesondere aus der

Ablösung der Cash-Pooling-Forderungen gegenüber der Mercedes-Benz Group (ehemals Daimler-Konzern) nach dem Spin-Off, die zu einem Effekt von 5,3 Mrd. € im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit führte. Des Weiteren beeinflusste der Verkauf von 50% der cellcentric GmbH & Co. KG an die Volvo Group den Cash Flow deutlich und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 0,6 Mrd. €.

B.07

Verkürzte Kapitalflussrechnung

| | Daimler Truck-Konzern | | Industriegeschäft | | Financial Services | |
|---|-----------------------|--------|-------------------|--------|--------------------|--------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| in Millionen € | | | | | | |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang | 1.663 | 1.094 | 1.556 | 1.045 | 107 | 49 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | 3.274 | 334 | 3.103 | 348 | 171 | -14 |
| Abschreibungen/Wertminderungen | 1.160 | 1.335 | 1.110 | 1.326 | 50 | 9 |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten | -1.361 | -78 | -1.382 | -111 | 21 | 33 |
| Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden | | | | | | |
| Vorräte | -1.307 | 870 | -1.309 | 876 | 2 | -6 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | -348 | 350 | -192 | 240 | -156 | 110 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 1.171 | -138 | 1.144 | -118 | 27 | -20 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 66 | 1.438 | - | - | 66 | 1.438 |
| Vermietete Fahrzeuge | 186 | 339 | 179 | 324 | 7 | 15 |
| Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden | -118 | 318 | -127 | 324 | 9 | -6 |
| Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 12 | 9 | 12 | 9 | - | - |
| Gezahlte Ertragsteuern | -635 | -607 | -524 | -529 | -111 | -78 |
| Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit | 2.100 | 4.170 | 2.014 | 2.689 | 86 | 1.481 |
| Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten | -1.080 | -935 | -1.061 | -926 | -19 | -9 |
| Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz | 468 | -87 | 468 | -86 | - | -1 |
| Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen | 4.662 | -1.441 | 4.669 | -1.419 | -7 | -22 |
| Sonstige Ein- und Auszahlungen | 210 | 111 | 207 | 108 | 2 | 2 |
| Cash Flow aus der Investitionstätigkeit | 4.260 | -2.352 | 4.284 | -2.322 | -24 | -30 |
| Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten | 6.415 | -517 | 5.711 | 492 | 704 | -1.009 |
| Dividendenzahlungen | -26 | - | -26 | - | - | - |
| Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group bis zur Abspaltung | -7.264 | -618 | -2.559 | -576 | -4.704 | -42 |
| Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen | - | - | -4.165 | 329 | 4.165 | -329 |
| Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit | -875 | -1.135 | -1.040 | 246 | 165 | -1.381 |
| Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 96 | -114 | 90 | -100 | 6 | -14 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende | 7.244 | 1.663 | 6.904 | 1.556 | 340 | 107 |

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** [↗ B.07](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 0,9 Mrd. € (i.V. 1,1 Mrd. €). Die Veränderung zum Vorjahr resultierte zum einen aus dem Anstieg der Finanzierungsverbindlichkeiten und zum anderen aus Zahlungen aufgrund von Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group. Darlehen gegenüber Dritten und der Mercedes-Benz Group wurden durch Aufnahme von Mitteln am Kapital- und Bankenmarkt abgelöst. Die Fremdfinanzierung erfolgte durch die Emission von Anleihen in den USA und Kanada sowie die zusätzliche Inanspruchnahme der mit mehreren Banken vereinbarten syndizierten Kreditlinie. Zusätzlich sind zu den Finanzierungsverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2021 nicht beherrschende Anteile, die von den Gamma OHGs und der EvoBus OHG gehalten werden, i.H.v. 0,2 Mrd. € hinzugekommen. Der Ausgleich der Cash-Pooling-Verbindlichkeiten mit der Mercedes-Benz Group führte zu einem Mittelabfluss von 0,1 Mrd. €.

Durch die Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group resultierte ein Mittelabfluss von 7,3 Mrd. €. Dieser setzt sich im Wesentlichen aus den Auszahlungen für den Erwerb der Gesellschaften und Geschäftsbereiche der Financial Services (11,2 Mrd. €) und des Industriegeschäfts (1,4 Mrd. €) zusammen. Die Auszahlungen wurden durch die Eigenkapital- und Liquiditätsmaßnahmen der Mercedes-Benz Group AG gemäß Spaltungsvertrag i.H.v. 5,4 Mrd. € teilweise kompensiert.

Seit dem 31. Dezember 2020 erhöhten sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 5,6 Mrd. €. In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten spiegeln sich die Mittelzuflüsse aus der Darlehensaufnahme in den USA und Kanada, die Eigenkapital- und Liquiditätsmaßnahmen der Mercedes-Benz Group AG gemäß Spaltungsvertrag, die Ablösung der Cash-Pooling-Konten sowie die gegenläufigen Auszahlungen an die Mercedes-Benz Group wider. Bei der Ablösung der Cash-Pooling-Konten wurden die Salden der Daimler Truck Gesellschaften bei den bestehenden Inhouse-Banken der Mercedes-Benz Group AG auf die neuen Inhouse-Banken des Daimler Truck-Konzerns durch nettobasierte Ausgleichszahlungen (»Spitzenausgleich«) übertragen. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, hat sich um 0,1 Mrd. € auf 7,4 Mrd. € verringert.

Die von Daimler Truck verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der Free Cash Flow des Industriegeschäfts [↗ B.08](#), 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 Flows des Industriegeschäfts ist. Demgegenüber werden Effekte im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte, die aus der Leasingnehmerbilanzierung resultieren und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind, im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt.

Die übrigen Anpassungen beinhalten die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochtergesellschaften ohne Beherrschungsvertrag. Zusätzlich beinhalten die übrigen Anpassungen die Daimler Truck Headquarter Umlage auf Financial Services und sonstige Anpassungen, um ganz oder teilweise zahlungsunwirksame Investitionen oder Desinvestitionen in ihrer ökonomischen Höhe abzubilden.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** belief sich im Jahr 2021 auf 1,6 Mrd. € und erreicht damit, das im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattung kommunizierte Ziel von mindestens 1,5 Mrd. €. Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts lag um 0,2 Mrd. € unter dem Vorjahreswert von 1,8 Mrd. €.

Der Reduktion des Free Cash Flows im Industriegeschäft um 0,2 Mrd. € auf 1,6 Mrd. € ist insbesondere geprägt durch die weltweiten Auswirkungen des Halbleiter Engpasses. Zwar konnten in der ersten Jahreshälfte Ergebnisse deutlich über dem Niveau des Vorjahres erzielt werden, jedoch wurden im Verlauf des zweiten Halbjahres die Effekte des Engpasses sichtbar und trotz hoher Kundennachfrage sowie Maßnahmen zur aktiven Working Capital-Steuerung konnte der Trend des ersten Halbjahres nicht gehalten werden.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir einen bereinigten **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ B.08](#). In den Bereinigungen aus M&A Transaktionen wirken positive Effekte aus dem Brennstoffzellen Joint Venture cellcentric GmbH & Co. KG. Gegenläufig wirken M&A Transaktionen im Zusammenhang mit Projekt Fokus. Weitere Bereinigungen resultieren aus Restrukturierungsmaßnahmen. Der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 1,3 Mrd. € (i.V. 1,8 Mrd. €).

B.08

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

| | 2021 | 2020 | 21/20 |
|--|--------------|--------|-------------|
| in Millionen € | | | Veränderung |
| Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit | 2.014 | 2.689 | -675 |
| Cash Flow aus der Investitionstätigkeit | 4.284 | -2.322 | +6.606 |
| Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | -4.669 | 1.419 | -6.088 |
| Nutzungsrechte | -85 | -49 | -36 |
| Übrige Anpassungen | 12 | 44 | -32 |
| Free Cash Flow des Industriegeschäfts | 1.556 | 1.781 | -225 |
| Restrukturierungsmaßnahmen | 143 | - | +143 |
| M&A-Transaktionen | -392 | - | -392 |
| Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts | 1.308 | 1.781 | -473 |

Im Jahr 2021 führte der **Free Cash Flow des Daimler Truck-Konzerns** zu einem Mittelzufluss von 1,6 Mrd. € (i.V. 3,2 Mrd. €). Ausgehend vom Brutto Cashflow wird für das Industriegeschäft unter Berücksichtigung von Veränderungen des Working Capitals, den Nettoinvestitionen und den Veränderungen der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerten zum so genannten Free Cashflow übergeleitet. Die negative Entwicklung des Free Cash Flows im Industriegeschäft, im Vergleich zum Vorjahr, ergibt sich insbesondere durch die Verschlechterung des Working Capitals. Gegenläufig wirkten in 2021 die Zahlungsmittelzuflüsse (netto) infolge des Verkaufs der Anteile an der cellcentric GmbH & Co. KG an die Volvo Group. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow des Daimler Truck-Konzerns insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Financial Services beeinflusst.

B.09**Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

| | 2021 | 2020 |
|--|--------------|-------|
| in Millionen € | | |
| CFBIT des Industriegeschäfts | 2.160 | 2.502 |
| Gezahlte/erstattete Ertragsteuern | -524 | -529 |
| Gezahlte/erhaltene Zinsen | -51 | -97 |
| Übrige Überleitungsposten | -29 | -95 |
| Free Cash Flow des Industriegeschäfts | 1.556 | 1.781 |

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 Segmente abgeleitet werden. Die Überleitung vom CFBIT des Daimler Truck-Konzerns zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst darüber hinaus die gezahlten Steuern und Zinsen. Die übrigen Überleitungsposten beinhalten neben den Eliminierungen zwischen den Segmenten die Sachverhalte, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von den Segmenten verantwortet werden. In der Tabelle [7 B.09](#) wird die Überleitung vom CFBIT der Fahrzeugsegmente zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts dargestellt.

Der **CFBIT des Industriegeschäfts** leitet sich aus dem EBIT und den Veränderungen der operativen Vermögenswerte und Schulden (»Net Assets«) ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte. Die Tabelle [7 B.10](#) zeigt die Zusammensetzung des CFBIT für den Daimler Truck-Konzern. In der Tabelle [7 B.11](#) wird für die Fahrzeugsegmente die Überleitung vom CFBIT zum bereinigten CFBIT sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt.

Für das Industriegeschäft des Daimler Truck-Konzerns wurde eine bereinigte Cash Conversion Rate von 0,8 erreicht. Diese liegt damit deutlich unter dem Vorjahreswert, der sich auf 3,8 belief.

B.10**CFBIT**

| | Industriegeschäft | |
|---|-------------------|-------|
| | 2021 | 2020 |
| in Millionen € | | |
| EBIT | 3.184 | 501 |
| Veränderung im Working Capital | -356 | 1.083 |
| Nettofinanzinvestitionen | 505 | -78 |
| Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte | -1.069 | -869 |
| Abschreibungen/Wertminderungen | 1.110 | 1.326 |
| Übrige | -1.214 | 539 |
| CFBIT | 2.160 | 2.502 |

B.11**Überleitung zum bereinigten CFBIT**

| | Industriegeschäft | |
|--|-------------------|-------|
| | 2021 | 2020 |
| in Millionen € | | |
| CFBIT | 2.160 | 2.502 |
| Restrukturierungsmaßnahmen | 143 | - |
| M&A-Transaktionen | -392 | - |
| Bereinigter CFBIT | 1.912 | 2.502 |
| Bereinigtes EBIT | 2.359 | 655 |
| Bereinigte Cash Conversion Rate¹ | 0,8 | 3,8 |

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

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [7 B.12](#) 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.

B.12

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

| | 31.12.2021 | 31.12.2020 | 21/20 |
|---|--------------|---------------|---------------|
| in Millionen € | | | Veränderung |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 6.904 | 1.556 | +5.348 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 99 | 5.812 | -5.713 |
| Liquidität | 7.003 | 7.368 | -365 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten ¹ | -966 | -5.928 | +4.962 |
| Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten | -14 | 129 | -143 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal) | -980 | -5.798 | +4.819 |
| Netto-Liquidität | 6.024 | 1.570 | +4.454 |

¹ Zum 31. Dezember 2020 sind Cash-Pooling-Verbindlichkeiten sowie Kreditverbindlichkeiten mit der Mercedes-Benz Group enthalten

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 4,5 Mrd. € auf 6,0 Mrd. €. Der Anstieg ist auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts von 1,6 Mrd. €, als auch auf die Bareinlage von 5,4 Mrd. € der Mercedes-Benz Group AG im Rahmen der Eigenkapital- und Liquiditätsmaßnahmen gemäß Spaltungsvertrag zurück-zuführen. Gegenläufig wirkten die Kaufpreiszahlungen abzüglich refinanzierter finanzieller Verbindlichkeiten für den Erwerb der Gesellschaften und Geschäftsbereiche von Financial Services, sowie 1,4 Mrd. € für den Erwerb von Gesellschaften und Geschäftsbereiche des Industriegeschäfts.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 um 3,7 Mrd. € auf -9,2 Mrd. € verringert. [7 B.13](#)

B.13

Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns

| | 31.12.2021 | 31.12.2020 | 21/20 |
|---|---------------|----------------|---------------|
| in Millionen € | | | Veränderung |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 7.244 | 1.663 | +5.581 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 139 | 5.841 | -5.702 |
| Liquidität | 7.383 | 7.504 | -121 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten ¹ | -16.599 | -20.549 | +3.950 |
| Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten | -14 | 129 | -143 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal) | -16.613 | -20.419 | +3.806 |
| Netto-Verschuldung | -9.230 | -12.915 | +3.685 |

¹ Zum 31. Dezember 2020 sind Cash-Pooling-Verbindlichkeiten sowie Kreditverbindlichkeiten mit der Mercedes-Benz Group enthalten

Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2021 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 612 Mio. € (i. V. 589 Mio. €).

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem **sonstige finanzielle Verpflichtungen** von 290 Mio. € (i.V. 165 Mio. €) eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen.

Im Wesentlichen resultieren diese aus den Verpflichtungen im Rahmen des Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrages, bestimmter, sogenannte Phase 2 Gesellschaften, von der Mercedes-Benz Group AG zu erwerben. Der erwartete Gesamtkaufpreis liegt bei 1,3 Mrd. €.

Darüber hinaus bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen nach den Ausgliederungen in 2019 und 2021 aus der Mercedes-Benz Group AG (Nachhaftung).

Sowohl zum 31. Dezember 2021, als auch zum 31. Dezember 2020, hat der Daimler Truck-Konzern unwiderrufliche Kreditzusagen erteilt, die bis zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden.

Detaillierte Informationen zu Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen können der [Anmerkung 34](#) des Konzernanhangs entnommen werden.

Refinanzierung

Die von Daimler Truck im Jahr 2021 durchgeführten Finanzierungen dienten vor allem der Akquisition und Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Daimler Truck nutzte dafür unterschiedliche Finanzierungsinstrumente in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalten Bankkredite, Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten im Kapitalmarkt, sowie die Verbriefung von Kundenforderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset-Backed Securities).

Die Situation an den Anleihemärkten wurde im Berichtsjahr weiterhin von unterstützenden Maßnahmen der Notenbanken geprägt. Dies führte insgesamt zu einem günstigen Refinanzierungsumfeld für Emittenten mit weiterhin moderaten Risikoaufschlägen im Investment Grade Bereich. Im Berichtszeitraum deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf durch die Emission von Anleihen und Asset-Backed Securities (ABS) Transaktionen. In den USA und Kanada erfolgt dies in Form von sogenannten Benchmarkemissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) durch die Daimler Trucks Finance North America LLC sowie die Daimler Trucks Finance Canada Inc.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren im Jahr 2021 **Bankkredite**. Diese Kredite wurden sowohl von global agierenden Banken als auch von national operierenden Banken bereitgestellt. Kreditgeber waren daneben staatliche Finanzierungsinstitutionen (beispielsweise die brasilianische Entwicklungsbank).

Im August 2021 wurde mit einem Konsortium internationaler Banken eine syndizierte **Kreditlinie** i.H.v. 5,0 Mrd. € und einer Laufzeit bis 2026 abgeschlossen. Die Linie ist mit einer zweimaligen Verlängerungsoption um jeweils 1 Jahr ausgestattet.

Daimler Truck beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

Des Weiteren wurde im August 2021 eine Kreditlinie i.H.v. 13,0 Mrd. € abgeschlossen (Bridge Facility), die der Zwischenfinanzierung von künftigen Kapitalmarkttransaktionen dient und nach deren Durchführung reduziert wird. Nach Durchführung von Kapitalmarkttransaktionen im Dezember 2021 hat sich der ursprünglich vereinbarte Betrag zum 31. Dezember 2021 auf 7,0 Mrd. € reduziert, davon wurden 1,8 Mrd. € in Anspruch genommen.

Beide genannten Kreditlinien standen dem Daimler Truck-Konzern mit Vollzug des Spaltungsvertrags im Dezember 2021 zur Verfügung.

B.14

Benchmark-Emissionen

| Emittentin | Volumen | Monat der Emission | Fälligkeit |
|--|-----------------|--------------------|------------|
| Daimler Trucks Finance North America LLC | 500 Mio. US\$ | 12.2021 | 06.2023 |
| Daimler Trucks Finance North America LLC | 1.350 Mio. US\$ | 12.2021 | 12.2023 |
| Daimler Trucks Finance North America LLC | 1.400 Mio. US\$ | 12.2021 | 12.2024 |
| Daimler Trucks Finance North America LLC | 1.250 Mio. US\$ | 12.2021 | 12.2026 |
| Daimler Trucks Finance North America LLC | 750 Mio. US\$ | 12.2021 | 12.2028 |
| Daimler Trucks Finance North America LLC | 750 Mio. US\$ | 12.2021 | 12.2031 |
| Daimler Trucks Finance Canada Inc. | 800 Mio. C\$ | 12.2021 | 12.2023 |
| Daimler Trucks Finance Canada Inc. | 800 Mio. C\$ | 12.2021 | 12.2024 |
| Daimler Trucks Finance Canada Inc. | 400 Mio. C\$ | 12.2021 | 12.2026 |

B.15

Refinanzierungsinstrumente

| | Durchschnittszinssätze | | Buchwerte | |
|--|------------------------|------------|----------------|------------|
| | 31.12.2021 | 31.12.2020 | 31.12.2021 | 31.12.2020 |
| | in % | | in Millionen € | |
| Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen | 2,31 | 1,60 | 8.058 | 2.130 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 3,00 | 2,25 | 6.241 | 3.658 |
| Einlagen aus Direktbankgeschäft | 9,27 | 0,40 | 552 | 264 |

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in Tabelle [B.15](#) dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2021 überwiegend auf die folgenden Währungen: 53% auf USD, 13% auf CAD, 12% auf BRL und 8% auf JPY.

Zum 31. Dezember 2021 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 16,6 Mrd. € (i.V. 20,5 Mrd. €).

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der wesentlichen Posten der Finanzierungsverbindlichkeiten können der [Anmerkung 27](#) und der [Anmerkung 28](#) des Konzernanhangs entnommen werden. [Anmerkung 28](#) des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

Rating

Daimler Truck hat ein solides Investment Grade Rating von den Ratingagenturen S&P Global Ratings und Moody's erhalten. Im Oktober 2021 hat S&P Global ein vorläufiges langfristiges Investment-Grade-Rating verliehen, das mit BBB+ und einem stabilen Ausblick bewertet wurde. Nach Abschluss der Abspaltung im Dezember 2021 wurde aus dem vorläufigen Rating ein langfristiges Emittentenrating. Moody's vergab ein A3 Rating mit einem ebenfalls stabilen Ausblick.

Das Rating BBB+ / A-2 (langfristig und kurzfristig) von **S&P Global Ratings** trägt der Einschätzung der Agentur Rechnung, dass Daimler Truck eine starke Marktposition in den profitabelsten Märkten USA und Europa habe. Darüber hinaus hat S&P positiv vermerkt, dass Daimler Truck eine ambitionierte Profitabilitätsplanung habe, um die Robustheit seiner operativen Performance bei Branchenabschwüngen zu verbessern und die Transformation zu Null-Emissions-Fahrzeugen zu meistern.

Moody's A3-Rating (langfristig, Prim-2 kurzfristig) für Daimler Truck spiegelt die beträchtliche Größe des Konzerns als einer der umsatzstärksten Nutzfahrzeughersteller der Welt, seine gute Diversifizierung mit sieben Fahrzeugeinzelmarken und seine führenden Positionen auf dem US-amerikanischen und dem europäischen Markt wider. Moody's verwies zudem auf das Potenzial von Daimler Truck, ihre Margen durch Effizienzmaßnahmen steigern zu können sowie auf die konservative Finanzpolitik des Unternehmens gepaart mit einer starken Liquidität.

B.16

Rating

| | Ende 2021 |
|----------------------|-----------|
| Langfristiges Rating | |
| S&P | BBB+ |
| Moody's | A3 |
| Kurzfristiges Rating | |
| S&P | A-2 |
| Moody's | P-2 |

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** ist im Vergleich zum 31. Dezember 2020 von 50,0 Mrd. € auf 54,8 Mrd. € angestiegen. Im Anstieg sind 1,7 Mrd. € positive Wechselkurseffekte enthalten; währungsberichtigt war ein Anstieg von 3,1 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 17,9 Mrd. € (i.V. 16,5 Mrd. €) auf Financial Services; dies entsprach 32,7 % aller Vermögenswerte im Daimler Truck-Konzern (i.V. 32,9 %).

Der Anstieg der Bilanzsumme ist insbesondere auf höhere Vorräte durch Engpässe bei den Lieferketten, den Anstieg der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen durch das Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric, höhere Immaterielle Vermögenswerte aufgrund von aktivierten Marken-, Patent- und Domainnutzungsrechten sowie höhere Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zurückzuführen. Gegenläufig hierzu wirkten niedrigere verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen. Bei den Schulden sind niedrigere Finanzierungsverbindlichkeiten aufgrund der Beendigung der Finanzierungsaktivitäten mit der Mercedes-Benz Group und niedrigere Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen zu verzeichnen, während das Eigenkapital und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen über dem Vorjahresniveau liegen. Tabelle [7 B.17](#) zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler Truck-Konzerns, des Industriegeschäfts sowie von Financial Services.

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 51,0 % leicht über dem Niveau des Vorjahres (i.V. 50,8 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 31,6 % unter dem Niveau des Vorjahres (i.V. 42,7 %). Tabelle [7 B.18](#) zeigt die Bilanzstruktur nach Fristigkeiten.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 2,7 Mrd. € (i.V. 1,7 Mrd. €) beinhalten 0,7 Mrd. € (i.V. 0,7 Mrd. €) aktivierte Entwicklungskosten, 1,4 Mrd. € (i.V. 0,3 Mrd. €) Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 0,6 Mrd. € (i.V. 0,6 Mrd. €) Geschäfts- oder Firmenwerte. Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten liegen bei 176 Mio. € (i.V. 107 Mio. €) und entsprechen einem Anteil von 11,2 % (i.V. 7,0 %) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns. Aufgrund einer Lizenzvereinbarung zwischen der Daimler Truck AG und der Mercedes-Benz Group zur Nutzung der Marke Mercedes-Benz haben sich die sonstigen immateriellen Vermögenswerte um 932 Mio. € (i.V. 0 Mio. €) erhöht. Dieser Zugang entfällt i.H.v. 853 Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz sowie i.H.v. 79 Mio. € auf das Segment Daimler Buses. Die Nutzung der Marke Mercedes-Benz ist unentgeltlich und zeitlich unbeschränkt. Aufgrund der unbegrenzten Nutzungsdauer erfolgt keine Abschreibung, sondern ein jährlicher Wertminderungstest.

B.17**Verkürzte Bilanz**

| | Daimler Truck-Konzern | | Industriegeschäft | | Financial Services | |
|---|-----------------------|----------------------|-------------------|----------------------|--------------------|----------------------|
| | 2021 | 31. Dezember 2020 | 2021 | 31. Dezember 2020 | 2021 | 31. Dezember 2020 |
| in Millionen € | | | | | | |
| Vermögenswerte | | | | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | 2.700 | 1.682 | 2.688 | 1.641 | 12 | 41 |
| Sachanlagen | 7.860 | 7.879 | 7.784 | 7.819 | 76 | 60 |
| Vermietete Gegenstände | 3.542 | 3.746 | 3.294 | 3.453 | 248 | 293 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 16.098 | 15.269 | – | – | 16.098 | 15.269 |
| At-equity bewertete Finanzinvestitionen | 1.369 | 534 | 1.369 | 534 | – | – |
| Vorräte | 7.793 | 6.278 | 7.783 | 6.268 | 10 | 10 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 3.962 | 3.487 | 3.647 | 3.333 | 315 | 154 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 7.244 | 1.663 | 6.904 | 1.556 | 340 | 107 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 139 | 5.841 | 99 | 5.812 | 40 | 29 |
| davon kurzfristig | 105 | 5.814 | 99 | 5.811 | 6 | 3 |
| davon langfristig | 34 | 27 | – | 1 | 34 | 26 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 1.360 | 1.252 | 897 | 1.021 | 463 | 231 |
| Sonstige Vermögenswerte | 2.733 | 2.358 | 2.409 | 2.090 | 324 | 268 |
| Bilanzsumme | 54.800 | 49.989 | 36.874 | 33.527 | 17.926 | 16.462 |
| Eigenkapital und Schulden | | | | | | |
| Eigenkapital | 16.423 | 8.708 | 14.858 | 7.370 | 1.565 | 1.338 |
| Rückstellungen | 7.161 | 7.817 | 7.047 | 7.721 | 114 | 96 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten | 16.599 | 20.549 | 966 | 5.928 | 15.633 | 14.621 |
| davon kurzfristig | 5.479 | 11.805 | -3.185 | 4.053 | 8.664 | 7.752 |
| davon langfristig | 11.120 | 8.744 | 4.151 | 1.875 | 6.969 | 6.869 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 4.359 | 3.043 | 4.243 | 3.013 | 116 | 30 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 4.300 | 4.304 | 3.887 | 4.041 | 413 | 263 |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten | 3.419 | 2.934 | 3.419 | 2.934 | – | – |
| Sonstige Schulden | 2.539 | 2.634 | 2.453 | 2.520 | 85 | 114 |
| Bilanzsumme | 54.800 | 49.989 | 36.874 | 33.527 | 17.926 | 16.462 |

Die **Sachanlagen** (einschließlich Nutzungsrechte) liegen mit 7,9 Mrd. € auf Vorjahresniveau (i.V. 7,9 Mrd. €). Die Verringerung der Abschreibungen aufgrund einer Anpassung der wirtschaftlichen Nutzungsdauern zum 1. Januar 2021 wurde kompensiert durch einen Rückgang der Sachinvestitionen von 796 Mio. € auf 762 Mio. €. In unseren Produktions- und Montagestandorten wurde vor allem in neue Technologien (emissionsfreie Fahrzeuge) und in die Weiterentwicklung bestehender Produkte investiert. Darüber hinaus wurden Vertriebs- und Ersatzteilzentren ausgebaut.

Die Sachinvestitionen an deutschen Standorten betrugen 280 Mio. € (i.V. 391 Mio. €), u.a. für den Neubau des Daimler Truck Campus in Leinfelden-Echterdingen, der im September 2021 fertiggestellt wurde.

Die **Vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich insgesamt auf 19,6 Mrd. € (i.V. 19,0 Mrd. €), währungsbereinigt war ein Rückgang von 0,3 Mrd. € zu verzeichnen. Der Rückgang ist auf ein geringeres Neugeschäft aufgrund von produktionsbedingten Angebotsengpässen in Folge der Halbleiterknappheit zurückzuführen. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 35,8 % unter dem Vorjahresniveau (i.V. 38,0 %).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** erhöhten sich auf 1.369 Mio. € (i.V. 534 Mio. €). Sie umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen am Joint-Venture cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) und der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA). Der Anstieg resultiert insbesondere aus dem Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric, an dem die Daimler Truck AG und die Volvo Group zu gleichen Teilen beteiligt sind.

Die **Vorräte** erhöhten sich von 6,3 Mrd. € auf 7,8 Mrd. €, auch der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 14,2 % über dem Vorjahresniveau (i.V. 12,6 %). Der währungsbereinigte Anstieg von 1,3 Mrd. € betrifft insbesondere die unfertigen Erzeugnisse der Fahrzeugsegmente und ist im Wesentlichen auf Engpässe bei Halbleitern zurückzuführen.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 4,0 Mrd. € über dem Vorjahreswert (3,5 Mrd. €). Der Anstieg resultierte vor allem aus der Absatzentwicklung.

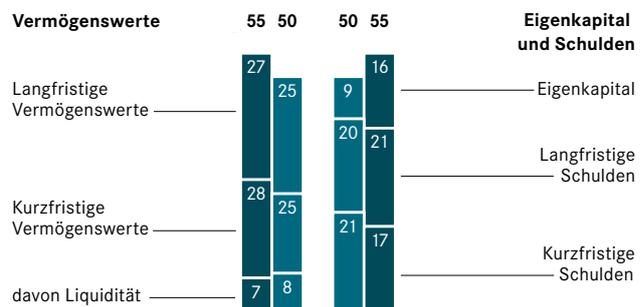
Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** um 5,6 Mrd. € auf 7,2 Mrd. €. Hierbei wurden unter anderem die Salden der Daimler Truck Gesellschaften bei den bestehenden Inhouse-Banken der Mercedes-Benz Group AG auf die neuen Inhouse-Banken des Daimler Truck Konzerns durch nettobasierte Ausgleichszahlungen (»Spitzenausgleich«) übertragen.

Im Gegenzug wurde der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** gegenüber dem 31. Dezember 2020 von 5,8 Mrd. € auf 0,1 Mrd. € reduziert. Zum 31. Dezember 2021 beinhaltet er die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Der überwiegende Teil der liquiden Mittel wird in Anlagen mit einem externen Investment Grade Rating gehalten.

B.18

Bilanzstruktur Daimler Truck-Konzern

in Milliarden €



Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** liegen mit 1,4 Mrd. € leicht über dem Niveau des Vorjahres (i.V. 1,3 Mrd. €). Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** i.H.v. 2,7 Mrd. € (i.V. 2,4 Mrd. €) beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Hier wirkten vor allem höhere Erstattungsansprüche im Zusammenhang mit der Umsatzsteuer.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 von 8,7 Mrd. € auf 16,4 Mrd. €. Positive Effekte resultierten aus dem Konzernergebnis von 2,4 Mrd. € sowie aus den Effekten in der Währungsumrechnung von 0,5 Mrd. €, den in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Gewinnen aus leistungsorientierten Pensionsplänen von 1,2 Mrd. € sowie aus den Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group von 3,7 Mrd. €. Die Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group beinhalten im Wesentlichen die Kapitalzuführung durch die Mercedes-Benz Group AG im Rahmen der Kapital- und Liquiditätsbeschaffungsmaßnahmen gemäß Spaltungsvertrag (5,4 Mrd. €), sowie die Kaufpreiszahlungen für Phase 1 Übertragungen von Unternehmen der Mercedes-Benz Group an den Daimler Truck-Konzern. Das den Aktionärinnen und Aktionären der Daimler Truck Holding AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 15,9 Mrd. € (i.V. 8,2 Mrd. €).

Während bei der Bilanzsumme ein Anstieg um 9,6 % zu verzeichnen war, stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 88,6 % an. Dementsprechend lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 30,0 % über dem Niveau des Vorjahres (17,4 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 40,3 % (i.V. 22,0 %).

Die **Rückstellungen** liegen mit 7,2 Mrd. € unter dem Vorjahreswert (i.V. 7,8 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 13,1 % ebenfalls unter dem Niveau des Vorjahres (i.V. 15,6 %). Dabei verringerten sich die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen auf 2,5 Mrd. € (i.V. 3,5 Mrd. €). Dem Rückgang des Barwerts der Pensionsverpflichtungen auf 8,0 Mrd. € (i.V. 8,6 Mrd. €) stand ein

Marktwert der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 6,1 Mrd. € (i.V. 5,6 Mrd. €) gegenüber. Insbesondere der Anstieg des Rechnungszinses führte zu einer Verringerung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen. Darüber hinaus beinhalteten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Produktgarantien von 1,7 Mrd. € (i.V. 1,7 Mrd. €), für den Personal- und Sozialbereich von 1,5 Mrd. € (i.V. 1,1 Mrd. €), für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren von 1,1 Mrd. € (i.V. 1,0 Mrd. €) und für übrige Rückstellungen von 0,4 Mrd. € (i.V. 0,4 Mrd. €).

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 16,6 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (i.V. 20,5 Mrd. €). Der währungsbereinigte Rückgang von 4,8 Mrd. € war im Wesentlichen auf die Beendigung der Finanzierungsaktivitäten mit der Mercedes-Benz Group in Zusammenhang mit der Abspaltung und Abrechnung der Cash-Pooling-Verbindlichkeiten und Darlehen zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfielen 44,0% auf Anleihen, 37,6% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 4,5% auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen, 3,3% auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft, 7,4% auf Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen sowie 3,1% auf Darlehen gegenüber Dritten. Im Vergleich zum Vorjahr wurden die Darlehen gegenüber Dritten (insbesondere gegenüber der Mercedes-Benz Group AG) vor allem durch die Aufnahme von Mitteln am Kapital- und Bankenmarkt abgelöst. Die Finanzierungsverbindlichkeiten bei den Financial Services Gesellschaften wurden im Vorjahr auf Basis einer Ziel-Eigenkapitalquote ermittelt und wurden Anfang Dezember 2021 durch neu aufgenommene Refinanzierungsverbindlichkeiten am Kapitalmarkt ersetzt. In den Finanzierungsverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2021 sind nicht beherrschende Anteile, die von den Gamma OHGs und der EvoBus OHG gehalten werden, i.H.v. 209 Mio. € enthalten.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 um 1,3 Mrd. € auf 4,4 Mrd. €. Die Zunahme ist vor allem auf ein höheres Produktionsvolumen zurückzuführen.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 4,3 Mrd. € (i.V. 4,3 Mrd. €). Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, aus der Personalabrechnung, aus derivativen Finanzinstrumenten, erhaltene Kauttionen sowie Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten

Die **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten** lagen mit 3,4 Mrd. € über dem Vorjahreswert von 2,9 Mrd. €. Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien sowie Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

Die **Sonstigen Schulden** von 2,5 Mrd. € (i.V. 2,6 Mrd. €) beinhalten hauptsächlich latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und passivische Abgrenzungsposten.

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

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Auch das abgelaufene Geschäftsjahr war geprägt von der COVID-19-Pandemie und den damit einhergehenden erheblichen Störungen in den globalen Lieferketten. Diese haben uns beeinträchtigt, aber wir haben unsere Produktion durch aktives Management an die jeweilige Situation angepasst. Gleichzeitig haben wir intensiv weiter an unserer Transformation zu CO₂-neutralem Transport und der Verbesserung unserer Profitabilität gearbeitet. Nicht zuletzt haben wir den Schritt in unsere Unabhängigkeit vollzogen.

Im weiteren Jahresverlauf dürfte die Nachfrage nach unseren Fahrzeugen rund um den Globus insgesamt recht stark bleiben. Auch 2022 werden wir deshalb wohl nicht alle Kundenbedarfe decken können. Allerdings gilt noch immer: Unser Umfeld ist volatil. Die Unsicherheiten durch den Ukraine-Russland-Krieg, die COVID-19-Pandemie und mögliche Störungen der Lieferketten begleiten uns vorerst weiter.

Daimler Truck Holding AG

(Kurzfassung nach Handelsgesetzbuch (HGB))

Ergänzend zur Berichterstattung über den Daimler Truck-Konzern wird im Folgenden die Entwicklung der Daimler Truck Holding AG erläutert.

Die Daimler Truck Holding AG ist die Muttergesellschaft des Daimler Truck-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart.

Aufgrund ihrer Stellung als börsennotierte Muttergesellschaft des Daimler Truck-Konzerns obliegen der Daimler Truck Holding AG vielfältige Aufgaben, insbesondere in der Außerstellung des Daimler Truck-Konzerns. Hierzu zählen insbesondere die externe Finanzberichterstattung, die Erfüllung weiterer gesetzlicher Publizitätspflichten und steuerlicher Pflichten aus der Organschaft. Die konzernweiten Zentralfunktionen sind auf Ebene der Daimler Truck AG – die Dienstleistungen an die Daimler Truck Holding AG erbringt – angesiedelt. Die Daimler Truck Holding AG ist als Managementgesellschaft ausgestaltet, in der der Vorstand angesiedelt ist und die Managementleistungen im Konzern erbringt. Die Gesellschaft verfügt unterhalb des Vorstands – abgesehen von einigen wenigen Doppelanstellungsverträgen – über keine eignen Mitarbeiter. Die Finanzierung des Daimler Truck-Konzerns seit Vollzug des Spaltungsvertrags wird zentral durch die Daimler Truck AG und die weiteren Gesellschaften des Konzerns, ggf. verbunden mit Garantien der Daimler Truck Holding AG, sichergestellt.

Der Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG wird nach deutschem Handelsrecht (HGB) aufgestellt. Der Konzernabschluss folgt den international Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Daraus resultieren Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Diese betreffen vor allem die Bilanzierung der Managementvergütung, Bewertung der Beteiligung, Bewertung von Forderungen und Verbindlichkeiten, Bewertung von Rückstellungen, Finanzinstrumente oder latente Steuern.

Für die Daimler Truck Holding AG als Managementgesellschaft stellt das Jahresergebnis den bedeutsamsten Leistungsindikator dar.

Die Vergleichszahlen des Jahresabschlusses werden aus der Eröffnungsbilanz des Unternehmens abgeleitet. Es gibt keine Vergleichsperiode für die Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Daimler Truck Holding AG wurde am 25. März 2021 mit einem Grundkapital von 50.000,00 € – eingeteilt in 50.000 auf den Namen lautende Stückaktien – durch die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH, Schönefeld (»Daimler Grund«), eine unmittelbare 100%ige Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG), Stuttgart,

gegründet und am 12. April 2021 in das Handelsregister eingetragen. Im Rahmen der Gründung der Daimler Truck Holding AG wurde das Grundkapital vollständig eingezahlt.

Mit Aktienkaufvertrag vom 8. Juli 2021 wurden sämtliche 50.000 von der Daimler Grund gehaltenen Aktien an der Daimler Truck Holding AG mit dinglicher Wirkung zu diesem Tag an die Daimler AG (heutige Mercedes-Benz Group AG) verkauft und abgetreten. Hierdurch wurde die Daimler AG zwischenzeitlich alleinige unmittelbare Aktionärin der Daimler Truck Holding AG.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden das in der Daimler Truck AG gebündelte Lkw- und Bus-Geschäft sowie entsprechende Teile des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Abspaltung einer Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG nach dem Umwandlungsgesetz (UmwG) aus dem bisherigen Daimler-Konzernverbund herausgelöst und an die Aktionäre der Daimler AG wurden auf diese Weise börsennotierte Aktien der Daimler Truck Holding AG ausgegeben (»Projekt Fokus«).

Grundlage der Separierung ist der zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG am 6. August 2021 in notarieller Form geschlossene Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag (nachfolgend »Spaltungsvertrag«).

Auf der Grundlage des Spaltungsvertrags ist die rechtliche Separierung im Rahmen von »Projekt Fokus« in drei Schritten durchgeführt worden. Die jeweiligen Schritte haben wir im Kapitel  [Grundlagen des Konzerns](#) des zusammengefassten Lageberichts erläutert.

Abspaltung und Ausgliederung sind mit Eintragung in das Handelsregister der Daimler AG als übertragendem Rechtsträger am 9. Dezember 2021 wirksam geworden. Sämtliche 822.951.882 Stückaktien sind seit dem 9. Dezember 2021 zum Handel im regulierten Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse mit gleichzeitiger Zulassung zum Teilbereich des regulierten Marktes mit weiteren Zulassungsfolgepflichten (Prime Standard) an der Frankfurter Wertpapierbörse zugelassen. Die Aufnahme des Börsenhandels erfolgte am 10. Dezember 2021.

Im Rahmen der Abspaltung der Anteile der Daimler AG an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG am 9. Dezember 2021 wurde zudem der zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck AG bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag auf die Daimler Truck Holding AG, als neues herrschendes Unternehmen, abgespalten. Die Übertragung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags auf die Daimler Truck Holding AG erfolgte mit wirtschaftlicher Wirkung auf den 1. Januar 2021 (Abspaltungsstichtag). Die bei

der Daimler Truck AG entstehenden Gewinne werden daher an die Daimler Truck Holding AG abgeführt, während etwaige bei der Daimler Truck AG entstehenden Verluste von der Daimler Truck Holding AG auszugleichen wären.

Im Rahmen von »Projekt Fokus« hat der Daimler Truck-Konzern eine eigene globale Cash Management Struktur etabliert. Im Rahmen des neuen zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements bei der Daimler Truck AG werden die Zahlungsmittel der verbundenen Unternehmen auf Konten der Daimler Truck AG transferiert und dort verzinslich angelegt. Die Daimler Truck AG dient hierbei als Inhouse-Bank und führt konzerninterne Finanzkonten (IC-Accounts; ggf. getrennte Konten für getrennte Währungen) auf denen die Guthaben oder Verbindlichkeitsüberhänge der Cash Management Teilnehmer als Verbindlichkeit bzw. Forderung gegenüber verbundenen Unternehmen ausgewiesen werden. Auch die Daimler Truck Holding AG ist Teilnehmerin des Cash Management Systems.

Ertragslage

Die **Ertragslage** der Daimler Truck Holding AG war im Geschäftsjahr im Wesentlichen geprägt durch die aus dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der Daimler Truck AG resultierende Gewinnabführung in Höhe von 1.218 Mio. €.

Aufgrund des Wirksamwerdens der Spaltung Anfang Dezember 2021 wurde die Geschäftstätigkeit erst in diesem Monat aufgenommen. Daraus, sowie aus Kostenerstattungen im Rahmen des Projekt Fokus resultiert ein negatives Ergebnis in Höhe von 12 Mio. €.

Die **Steuern vom Einkommen** und vom Ertrag betragen 0 Mio. €.

Der **Jahresüberschuss** beträgt 1.206 Mio. €. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Jahresüberschuss i.H.v. 1.206 Mio. € vollständig zur Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen zu verwenden und keine Dividendenausschüttung zu beschließen. Da der Jahresüberschuss vollständig zur Disposition der Hauptversammlung steht, wird kein Bilanzgewinn ausgewiesen.

Die **wirtschaftliche Lage** der Daimler Truck Holding AG in ihrer Funktion als Managementgesellschaft hängt im Wesentlichen von der Entwicklung ihrer Tochtergesellschaften ab. An den operativen Ergebnissen der Tochtergesellschaften partizipiert die Daimler Truck Holding AG über die Ergebnisabführung der Daimler Truck AG. Damit entspricht die wirtschaftliche Lage der Daimler Truck Holding AG im Grundsatz der des Daimler Truck-Konzerns, die im Kapitel [Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage](#) des zusammengefassten Lageberichts erläutert ist.

B.19

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler Truck Holding AG)

25.03.2021 – 31.12.2021

in Mio. €

| | |
|---|--------------|
| Umsatzerlöse | 1 |
| Umsatzkosten | - |
| Allgemeine Verwaltungskosten | -14 |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis | 1 |
| Operatives Ergebnis | -12 |
| Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags erhaltene Gewinne | 1.218 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | 0 |
| Jahresüberschuss | 1.206 |

Finanz- und Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** liegt bei 16.371 Mio. €.

Das **Anlagevermögen** beträgt 15.100 Mio. € und besteht ausschließlich aus der unter den Finanzanlagen ausgewiesenen 100% Beteiligung an Daimler Truck AG, die im Rahmen der Abspaltung und Ausgliederung zugegangen ist.

Die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** betragen 1.271 Mio. € und beinhalten im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen i.H.v. 1.257 Mio. €. Diese resultieren i.H.v. 1.218 Mio. € aus dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der Daimler Truck AG resultieren.

Die **Zahlungsmittel** betragen 0 Mio. €. Aufgrund der Cash-Management Struktur (s.o.) wird das operative Bankkonto der Daimler Truck Holding AG täglich ausgeglichen.

Der **Cash Flow aus der operativen Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2021 auf -14 Mio. €.

Der **Cash Flow aus Investitionstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2021 auf 0 €.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** in Höhe von 14 Mio. € resultiert im Wesentlichen aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements.

Das **Eigenkapital** der Daimler Truck Holding AG beträgt 16.306 Mio. €.

Das Grundkapital beträgt 823 Mio. € und ist eingeteilt in 822.951.882 auf den Namen lautende Stückaktien. Im Rahmen der Gründung der Daimler Truck Holding AG wurden 50.000 der Aktien voll eingezahlt.

Die Kapitalrücklage zum 31. Dezember 2021 beträgt 14.277 Mio. €. Dieser Betrag entfällt auf die o.g. Spaltungs- und Einbringungsvorgänge und eine Zuzahlung der Daimler Grund. Soweit die Anschaffungskosten den geringsten Ausgabebetrag der neuen Aktien (Erhöhung des Grundkapitals

um 822.901.882 Stückaktien) übersteigen, wurden diese übersteigenden Beträge (14.277 Mio. €) in die Kapitalrücklage nach § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB eingestellt.

Die **Rückstellungen** betragen 10 Mio. € und resultieren im Wesentlichen aus sonstigen gesetzlichen Verpflichtungen (7 Mio. €) sowie der Verpflichtung zur Jahresabschlussstellung und -prüfung (2 Mio. €).

Die **Verbindlichkeiten** betragen 55 Mio. € und beinhalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft (32 Mio. €), sowie aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements (14 Mio. €).

B.20

Bilanzstruktur der Daimler Truck Holding AG

| | 31.12.2021 | 25.3.2021 |
|---|------------|--------------|
| | In Mio. € | In tausend € |
| Aktiva | | |
| Finanzanlagen | 15.100 | 0 |
| Anlagevermögen | 15.100 | 0 |
| Eingeforderte, aber noch nicht eingezahlte Einlagen | 0 | 50 |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | 1.271 | - |
| Zahlungsmittel | 0 | - |
| Umlaufvermögen | 1.271 | 50 |
| | 16.371 | 50 |
| Passiva | | |
| Zur Durchführung der Gründung gezeichnetes Kapital | 0 | 50 |
| Gezeichnetes Kapital | 823 | - |
| Kapitalrücklage | 14.277 | - |
| Gewinnrücklagen | - | - |
| Jahresüberschuss | 1.206 | - |
| Eigenkapital | 16.306 | 50 |
| Übrige Rückstellungen | 10 | - |
| Rückstellungen | 10 | - |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 49 | - |
| Übrige Verbindlichkeiten | 6 | - |
| Verbindlichkeiten | 55 | - |
| | 16.371 | 50 |

Risiken und Chancen

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

Nachhaftung

Gemäß § 133 Abs. 1 und Abs. 3 UmwG haftet die Daimler Truck Holding AG gesamtschuldnerisch mit der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) für die Erfüllung der bei der Mercedes-Benz Group AG verbliebenen Verbindlichkeiten, die auch Verbindlichkeiten aus Nachhaftung enthalten, und die vor dem Wirksamwerden der Abspaltung bzw. der Ausgliederung begründet worden sind, wenn sie innerhalb von fünf Jahren ab Bekanntmachung der Eintragung der Abspaltung bzw. der Ausgliederung in das Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG fällig und daraus Ansprüche gegen die Daimler Truck Holding AG gerichtlich oder in einer anderen in § 133 UmwG beschriebenen Weise festgestellt werden oder eine gerichtliche oder behördliche Vollstreckungshandlung vorgenommen oder beantragt wird.

Für vor dem Wirksamwerden der Abspaltung und Ausgliederung begründete Versorgungsverpflichtungen auf Grund des Betriebsrentengesetzes beträgt die vorgenannte Frist zehn Jahre. Die Daimler Truck Holding AG hat aufgrund des ausreichend zur Verfügung stehenden Zweckvermögens der anderen Rechtsträger hieraus keinen Liquiditätsabfluss zu erwarten.

Die in diesem Zusammenhang bestehenden Bestimmungen, insbesondere die Vorgehensweise zur Regelung des Innenausgleiches zwischen den beteiligten Rechtsträgern, finden sich im Konzerntrennungsvertrag, der Anlage zum Spaltungsvertrag ist.

Die potentiellen Verpflichtungen aus der Nachhaftung nach § 133 UmwG zwischen Mercedes-Benz Group AG und der Daimler Truck Holding AG betragen für die Daimler Truck Holding AG 55.828 Mio. € (davon Fälligkeit in 2022: 30.750 Mio. €).

Nach derzeitiger Einschätzung wird ein tatsächlicher Mittelabfluss von der Daimler Truck Holding AG als unwahrscheinlich eingestuft.

Prognosebericht

Entscheidend für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Daimler Truck Holding AG sind die wirtschaftliche Entwicklung und der Erfolg ihrer direkten und indirekten operativen Tochtergesellschaften, an deren Entwicklung sie direkt und indirekt über Ergebnisabführungsverträge beziehungsweise Ausschüttungen partizipiert.

Für das Jahr 2022 erwarten wir für die Daimler Truck Holding AG einen Jahresüberschuss deutlich unter dem Niveau des Geschäftsjahres 2021. Wir rechnen insbesondere mit einer deutlich niedrigeren Ergebnisabführung der Daimler Truck AG.

Des Weiteren verweisen wir aufgrund der Verflechtungen der Daimler Truck Holding AG mit den Konzerngesellschaften auf unsere Aussagen im Kapitel  [Prognosebericht](#) des zusammengefassten Lageberichts, die insbesondere auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln.

Nichtfinanzielle Konzernklärung

Der Inhalt dieses Abschnitts war nicht Gegenstand einer inhaltlichen Prüfung im Rahmen der gesetzlichen Abschlussprüfung unseres zusammengefassten Lageberichts. Unser Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, hat jedoch eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung der Nichtfinanziellen Konzernklärung welche teilweise in diesem Abschnitt dargestellt ist, zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit vorgenommen.

Wir veröffentlichen die Nichtfinanzielle Konzernklärung nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB). Diese gilt für den Daimler Truck-Konzern (§ 315b HGB). Berichtet wird für das Geschäftsjahr 2021 unter dem Dach der Daimler AG (heutige Mercedes-Benz Group AG) bis zum 9. Dezember 2021 und für den Zeitraum nach Wirksamwerden der Abspaltung am 9. Dezember 2021 als eigenständiges Unternehmen. Die Nichtfinanzielle Konzernklärung enthält die wesentlichen Informationen zu den Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte. Die Angaben in dieser Erklärung wurden, soweit im Sinne der gesetzlichen Vorgabe sinnvoll, in Anlehnung an die GRI-Standards der Global Reporting Initiative (GRI) dargestellt. Bei einzelnen Aspekten dienten interne Vorgaben und Definitionen als Maßstab. Informationen zu Risiken, die mit den in diesem Bericht dargestellten Aspekten verbunden sind, können dem  **Risiko- und Chancenbericht** des zusammengefassten Lageberichts entnommen werden. Bestandteil dieser Nichtfinanziellen Konzernklärung ist erstmalig auch die EU Taxonomie.

Nachhaltigkeit bei Daimler Truck

Nachhaltigkeit bedeutet für Daimler Truck, dauerhaft wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen – für unsere Stakeholder: für Kunden, Beschäftigte, Investoren, Geschäftspartner und für die Gesellschaft insgesamt. Wir bringen auf die Straße, was Zukunft hat – für alle, die die Welt von morgen in Bewegung halten. So lautet unser Anspruch in Bezug auf Nachhaltigkeit.

Nachhaltige Geschäftsstrategie

Die nachhaltige Geschäftsstrategie von Daimler Truck setzt auf einem Fundament auf, das wir gemeinsam mit der damaligen Daimler AG geschaffen haben. Dies bedeutet, dass Nachhaltigkeitsaspekte die Geschäftsstrategie von Daimler Truck nicht nur ergänzen, sondern integrale Bestandteile davon sind. Im Rahmen unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie konzentriert sich Daimler Truck auf Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekte seiner Arbeit. Als Daimler Truck wollen wir dieses Engagement für Umwelt und Gesellschaft mit einer Corporate Governance zukünftig im Rahmen einer ESG-Systematik (Environmental, Social, Governance) stärken.

Aufgrund der Abspaltung von der damaligen Daimler AG werden wir uns ferner mit unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie noch stärker auf das weltweite Lkw- und Busgeschäft konzentrieren können.

Daimler Truck achtet auf ökonomische, ökologische und soziale Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit, und zwar nicht nur an seinen Produktionsstandorten, sondern auch im Hinblick auf die gesamte vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Unsere strategischen Ziele in den konzernweiten Handlungsfeldern orientieren sich an den Sustainable Development Goals (SDGs) – insbesondere den SDGs 8 und 9 sowie 11 bis 13 – auf welche wir uns bereits unter dem Dach der Daimler AG fokussiert haben. Außerdem berücksichtigen sie anerkannte internationale Rahmenwerke, die Anforderungen unserer externen und internen Stakeholder sowie globale Trends. Aus dieser Priorisierung leiten sich auch die konzernweiten Handlungsfelder sowie Verantwortlichkeiten, geschäftsspezifische Ziele, Prozesse und Maßnahmen ab.

Im Berichtsjahr wurden bei der damaligen Daimler AG sechs wesentliche Fokusthemen festgelegt: Klimaschutz und Luftreinhaltung, Ressourcenschonung, nachhaltige urbane Mobilität, Verkehrssicherheit, Datenverantwortung und Menschenrechte.

Bei Daimler Truck haben wir uns auf folgende Fokusthemen festgelegt:

Klimaschutz: Daimler Truck möchte einen wichtigen Beitrag leisten, um den Klimawandel zu bekämpfen und leistet deshalb einen wichtigen Beitrag für eine CO₂-neutrale Zukunft des Waren- und Personentransports. Ein CO₂-neutraler Transport auf den Straßen bis 2050 ist unser vorrangiges Ziel.

Verkehrssicherheit: Wir verfolgen die Vision vom unfallfreien Fahren und entwickeln automatisiertes Fahren unter Einbezug gesellschaftlicher und ethischer Aspekte.

Datenverantwortung: Unsere Zukunft sind nachhaltige, datenbasierte Geschäftsmodelle. Mit ihnen stellen wir die Bedürfnisse unserer Kunden in den Mittelpunkt. Dabei gehen wir verantwortungsvoll mit Daten um.

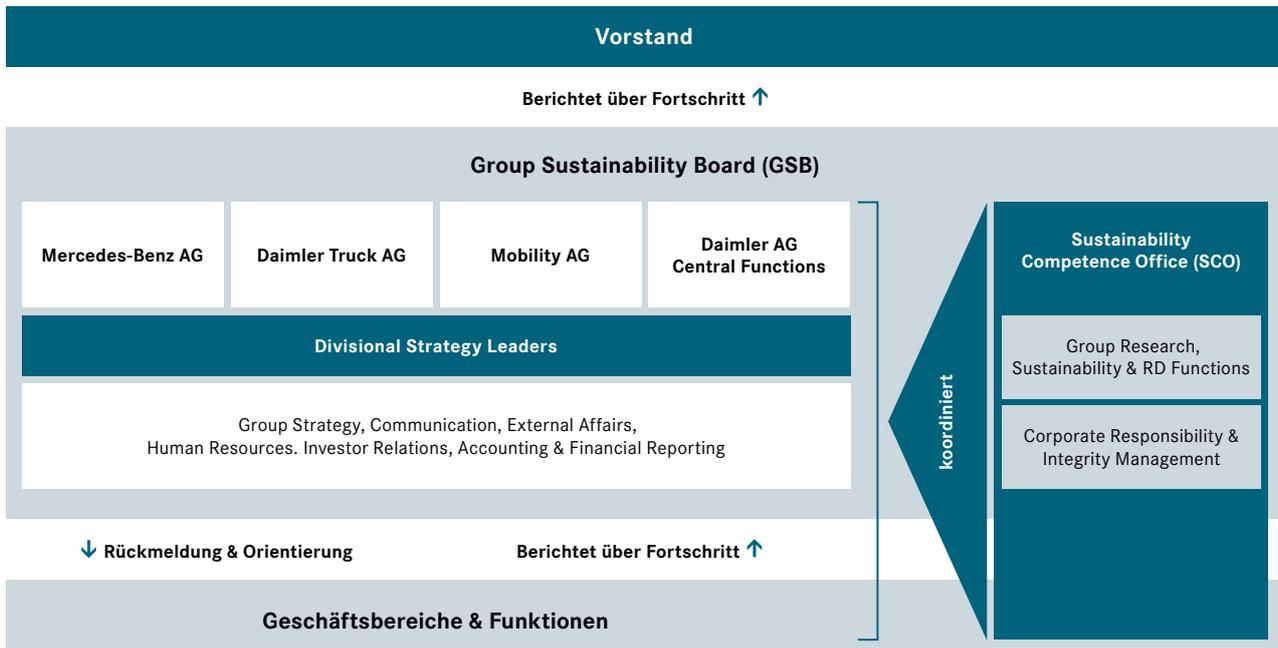
Menschenrechte: Wir haben den klaren Anspruch, dass die Menschenrechte in allen unseren Gesellschaften eingehalten und auch bei unseren Partnern und Lieferanten geachtet werden. Wir wollen nur Produkte anbieten, die im Einklang mit den Menschenrechten produziert wurden.

Um diese Bestrebungen künftig umzusetzen, setzen wir auf eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Partnern in Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft.

Außerdem setzen wir auf das Engagement unserer Belegschaft, die den Wandel mitgestaltet.

B.21

Governance Struktur der damaligen Daimler AG

**Wesentlichkeitsanalyse**

Um zu ermitteln, welche Nachhaltigkeitsthemen für Daimler Truck als Teil des damaligen Daimler Konzerns und für seine Stakeholder relevant sind, wurde 2020 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse unter dem Dach der Daimler AG durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Analyse sind auch für die vorliegende Berichterstattung von Daimler Truck gültig.

Neben bestehenden strategischen Handlungsfeldern wurden bei der Wesentlichkeitsanalyse 2020 auch weitere, potenziell relevante Nachhaltigkeitsthemen untersucht. Die Analyse setzte sich aus mehreren Komponenten zusammen: einer umfassenden Wettbewerbs- und Medienanalyse, einer Auswertung regulatorischer Vorgaben und kapitalmarktrelevanter Informationen, einer SDG-Impact-Bewertung sowie einer breit angelegten Online-Stakeholder-Umfrage und aus Experteninterviews.

In einem zweiten Schritt haben wir die aus der Analyse resultierenden Nachhaltigkeitsthemen im Hinblick auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie den Geschäftsverlauf für Daimler Truck übergeleitet und geprüft, um die Themen für die vorliegende Nichtfinanzielle Konzernklärung zu definieren.

Nachhaltige Unternehmenssteuerung

Die Ziele unserer Unternehmenssteuerung bestehen darin, ökonomische, ökologische und soziale Verantwortung zu übernehmen. Dabei streben wir die folgenden drei Prinzipien an: Eine nachhaltige Unternehmensführung, führende Standards beim Compliance-Management und eine klare, transparente Berichterstattung.

Im Jahr 2021 fand eine gemeinsame Sitzung mit Vertretern des Aufsichtsrats und des Beirats für Integrität und Unternehmensverantwortung der damaligen Daimler AG statt. In diesem Rahmen wurden unter anderem Themen wie Social Compliance, Sustainable Finance sowie die Transformation der Automobilindustrie und ihre sozialen Aspekte – beispielsweise mit der Balance zwischen Klimaschutz und dem Erhalt von Arbeitsplätzen – diskutiert.

Daimler Truck wird als eigenständiges Unternehmen den Aufsichtsrat zukünftig über Nachhaltigkeitsthemen informieren. Der Aufsichtsrat und der Prüfungsausschuss der Daimler Truck Holding AG wird sich in seinen Sitzungen regelmäßig mit Nachhaltigkeitsthemen, beispielsweise mit den gesetzlichen Anforderungen des Lieferkettengesetzes und mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung befassen.

Das zentrale Managementgremium für Nachhaltigkeit auf Ebene der damaligen Daimler AG, das bis Ende November 2021 auch für die Daimler Truck AG zuständig war, war das Group Sustainability Board (GSB). Es berichtete an den Vorstand der damaligen Daimler AG. Im GSB vertreten waren der Vorstandsvorsitzende sowie weitere Mitglieder des Vorstands mit den Verantwortlichkeiten: Finanzen, Marketing & Vertrieb, Greater China. Die operative Arbeit leistete das Sustainability Competence Office (SCO) der damaligen Daimler AG, das mit Vertretern aus den Bereichen Integrität & Recht und Entwicklung & Einkauf sowie der Konzernstrategie und der Konzernkommunikation besetzt war. ➔ B.21

Um unsere Verantwortung gegenüber Umwelt und Gesellschaft zu unterstreichen, haben wir bei Daimler Truck bereits vor der Abspaltung von der Daimler AG eine zukunftsorientierte Corporate Governance aufgestellt, die alle Geschäftsbereiche umfasst und Verantwortlichkeiten für Themenschwerpunkte der nachhaltigen Geschäftsstrategie festlegt.

Die Management- und Organisationsstrukturen von Daimler Truck sollen unsere Nachhaltigkeitsziele mit einer Nachhaltigkeits-Governance unterstützen. Das zentrale Leitungs- und Entscheidungsgremium (Corporate Sustainability Board) für alle Nachhaltigkeitsthemen wird auf den Vorstandsebenen der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG angesiedelt sein. Unter der Leitung des Vorstandsvorsitzenden wird das Corporate Sustainability Board zukünftig mindestens zweimal jährlich tagen. ➔ **B.22**

Wir orientieren uns an den zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen als grundlegende Richtschnur für unsere Geschäftstätigkeit. Die internen Grundsätze und Richtlinien von Daimler Truck bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen und weiteren internationalen Prinzipien auf. Hierzu zählen die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO), die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte.

Für die Umsetzung und Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsthemen befindet sich Daimler Truck in der Implementierungsphase eines Sustainability Steering Committees. Ihm werden Vertreter der oberen Führungsebene der Geschäftseinheiten angehören, die von Vertretern verschiedener funktionaler Einheiten geleitet werden, darunter Forschung & Entwicklung, Produktion, Einkauf, Konzernstrategie, Personalwesen, Finanz- und Rechnungswesen, External Affairs und Konzernkommunikation. Das Sustainability Steering Committee wird ab 2022 unter Leitung des Chief Legal & Compliance Officer mindestens einmal pro Quartal tagen.

Die Bearbeitung der Fokusthemen aus der nachhaltigen Geschäftsstrategie werden zukünftig von den jeweils verantwortlichen Fachbereichen organisiert und strukturiert. Die Fortschritte und wichtige Entscheidungen werden zukünftig dem Sustainability Steering Committee und dem Corporate Sustainability Board berichtet beziehungsweise vorgelegt.

Innerhalb der Abteilung Legal & Compliance kümmert sich ein Team für Nachhaltigkeitsmanagement um die Nachhaltigkeits-Governance-Angelegenheiten für Daimler Truck. In seine Verantwortung fällt neben dem Nachhaltigkeitsreporting auch die Nachhaltigkeitsstrategie, die Human Rights Compliance sowie das Stakeholdermanagement.

EU-Taxonomie

Eine wichtige Zielsetzung des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums (»Sustainable Finance«) ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen. Vor diesem Hintergrund ist Mitte 2020 die Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (Taxonomie-VO) der EU in Kraft getreten, die als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem festlegen soll, welche Wirtschaftsaktivitäten in der EU als taxonomiekonform und damit als »ökologisch nachhaltig« im Hinblick auf sechs von der Verordnung festgelegte Umweltziele gelten. Die Anteile ökologisch nachhaltiger Wirtschaftsaktivitäten an Umsatzerlösen, Investitionen und

B.22

Daimler Truck Holding AG und Daimler Truck AG Governance Struktur



Betriebsausgaben sind jährlich zu berichten. Für Daimler Truck bilden hierfür die Umsatzerlöse, Investitionen und Betriebsausgaben nach IFRS die Basis für die Ermittlung dieser Anteile. Zur Anwendung der Taxonomie-VO sind Unternehmen verpflichtet, die nach den Artikeln 19a bzw. 29a der EU-Bilanzrichtlinie, umgesetzt durch § 289b (1) und § 315b (1) HGB, zur Erstellung einer Nichtfinanziellen Erklärung verpflichtet sind. Hiernach ist die Daimler Truck zur Anwendung der Taxonomie-VO verpflichtet.

Gemäß einer von der EU gewährten Erleichterung für den Erstanwendungszeitraum sind für das Berichtsjahr 2021 abweichend hierzu lediglich die Anteile der taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten an Umsatz, Investitionen sowie Betriebsausgaben offenzulegen. Von den ersten beiden Umweltzielen (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel), für die bereits über delegierte Rechtsakte Beschreibungen relevanter Aktivitäten und technischer Bewertungskriterien vorliegen, ist insbesondere das Umweltziel Klimaschutz für Daimler Truck relevant. Für die weiteren Umweltziele wurden noch keine Vorgaben veröffentlicht, daher haben diese keine Relevanz für die Berichterstattung zur EU-Taxonomie für das Berichtsjahr 2021.

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

Ausschließlich taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten können bei Erfüllung bestimmter technischer Bewertungskriterien als »ökologisch nachhaltig« gelten. Hierfür müssen die Wirtschaftsaktivitäten einen wesentlichen Beitrag zu einem von der Taxonomie-VO definierten Umweltziel leisten, indem die in den delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt werden. Zudem muss auf Basis von ebenfalls in den delegierten Rechtsakten definierten »Do-no-significant-harm Kriterien« eine erhebliche Beeinträchtigung eines anderen Umweltziels ausgeschlossen und die Erfüllung von Sozialen Mindeststandards im Hinblick auf Arbeitssicherheit und Menschenrechte sichergestellt sein.

Durch die Beschreibung von Wirtschaftsaktivitäten in den delegierten Rechtsakten gibt die Taxonomie-VO vor, welche Aktivitäten grundsätzlich taxonomiefähig sind. Für Daimler

B.23**Verpflichtende Berichterstattung**

| | Umsatzerlöse | | Investitionen | | Betriebsausgaben | |
|---|---------------|-------------|---------------|-------------|------------------|-------------|
| | in Mio. € | % | in Mio. € | % | in Mio. € | % |
| Taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten | | 100% | | 100% | | 100% |
| Nicht Taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten | | 0% | | 0% | 0 | 0% |
| Summe Taxonomiefähige und Nicht-taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten | 39.764 | 100% | 2.164 | 100% | 1.644 | 100% |

Truck wurde ausgehend von diesen Beschreibungen geprüft, ob und in welchem Umfang die Wirtschaftsaktivitäten taxonomiefähig sind. Als taxonomiefähige Aktivitäten wurden insbesondere die Herstellung von »CO₂-armen« Fahrzeugen sowie Aktivitäten des Sektors »Verkehr« mit »CO₂-armen« Beförderungslösungen für Personen und Güter identifiziert. Dabei enthält die Taxonomie-VO außerhalb der technischen Bewertungskriterien keine Definition des Begriffs »CO₂-arm«.

Die EU-Kommission hat am 2. Februar 2022 mit der »Draft Commission notice on the interpretation of certain legal provisions of the Disclosures Delegated Act under Article 8 of EU Taxonomy Regulation on the reporting of eligible economic activities and assets« (Draft Commission notice) ein Dokument zur Klärung von sich aus der EU Taxonomie ergebenden offenen Auslegungsfragen im Entwurf veröffentlicht. In der Antwort zu Frage 9 wird klargestellt, dass der Begriff »CO₂-arm« lediglich auf die Prüfung der Taxonomiekonformität im Rahmen der Technischen Bewertungskriterien anzuwenden ist. Daher hat diese Begrifflichkeit für die Feststellung der taxonomiefähigen Anteile der Wirtschaftsaktivitäten für die Berichtsperiode 2021 keine Relevanz, da die Taxonomiefähigkeit einer Wirtschaftsaktivität demnach noch keine Aussage über deren ökologische Nachhaltigkeit trifft. Somit gilt auch die Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren als taxonomiefähig. Zudem wird in der Antwort zu Frage 2 in der Draft Commission Notice festgestellt, dass eine Wirtschaftsaktivität auch durch ihr Ergebnis charakterisiert wird. Daimler Truck interpretiert diese Aussage dahingehend, dass alle Aktivitäten, die zur Erzielung des Ergebnisses (hier die Herstellung von Fahrzeugen) notwendig sind, auch taxonomiefähig sind. Daher berichtet Daimler Truck im Geschäftsjahr 2021 die Herstellung sämtlicher Fahrzeuge im Konzern als taxonomiefähig.

Die Berichterstattung zur EU Taxonomie ist in Tabelle [7 B.23](#) ersichtlich.

Umfang der einzubeziehenden Gesellschaften

Grundsätzlich werden bei der Berechnung der maßgeblichen Kennzahlen für Daimler Truck alle konsolidierten Konzerngesellschaften einbezogen. Ausgenommen sind Gesellschaften, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen sind.

Umsatzerlöse

Die Umsatzkennzahl entspricht dem Verhältnis des taxonomiefähigen Nettoumsatzes zum gesamten Nettoumsatz des Berichtsjahres.

Insgesamt berücksichtigt der Nenner alle Umsatzerlöse der einzubeziehenden Gesellschaften. Diese in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 2021 39.764 Mio. € (siehe [Anmerkung 6](#) des Konzernanhangs).

Für die Erhebung des Zählers werden die Umsatzerlöse über alle Konzerngesellschaften hinweg daraufhin untersucht, ob sie durch Produktion und Leasing/Finanzierung von Fahrzeugen erzielt wurden. Nicht berücksichtigt wurden Umsatzerlöse, die nicht im Zusammenhang mit der Produktion von Fahrzeugen stehen. Auf dieser Grundlage sind nahezu alle Umsatzerlöse als taxonomiefähig einzustufen.

Investitionen

Die Investitionskennzahl entspricht dem Verhältnis der taxonomiefähigen Investitionen zu den gesamten Investitionsausgaben gemäß Taxonomie-VO für das Berichtsjahr. Die Definition der Investitionen gemäß Taxonomie-VO weicht von der von Daimler Truck verwendeten internen Steuerungsgröße ab.

Insgesamt werden für den Nenner alle Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, vermieteten Gegenständen und Sachanlagevermögen, sowie Zugänge zu Nutzungsrechten gemäß IFRS 16, einschließlich der Zugänge zu den genannten Vermögenswerten im Rahmen von Unternehmensakquisitionen berücksichtigt. Die aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten betreffen u.a. Investitionen in CO₂-emissionsfreie Fahrzeuge, welche einen Produktionsstart innerhalb der von der Taxonomie-VO vorgegebenen Frist aufweisen und von der Geschäftsleitung im Daimler Truck Investitionsplan verankert sind (siehe [Anmerkung 12](#) des Konzernanhangs). Erworbene Firmenwerte werden in die Betrachtung nicht einbezogen. Die relevanten Zugänge zu den einzubeziehenden Vermögenswerten betragen im Berichtsjahr 2021 insgesamt 2.164 Mio. € (siehe [Anmerkung 12](#) sowie [Anmerkung 13](#) des Konzernanhangs).

Da sich die Feststellung der Taxonomiefähigkeit für eine Wirtschaftsaktivität an deren Ergebnis orientiert, leitet sich daraus ab, dass sämtliche Investitionen, die der Herstellung von Fahrzeugen dienen, auch taxonomiefähig sind. Für die Ermittlung des Zählers werden die Investitionen dahingehend analysiert, ob die Investitionen im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrzeugen oder im Zusammenhang mit Beförderungslösungen für Personen und Güter stehen. Dies ist bei nahezu allen Investitionen der Fall.

Betriebsausgaben

Die Kennzahl für Betriebsausgaben entspricht dem Verhältnis der taxonomiefähigen Betriebsausgaben zu direkten, nicht aktivierte Kosten (Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, Leasing, Wartung und Instandhaltung) im Berichtsjahr.

Die insgesamt im Nenner zu berücksichtigenden Betriebsausgaben umfassen den Umfang gemäß Anhang 1 des Delegierten Rechtsaktes zu Art. 8 der Offenlegungspflichten der EU-Taxonomie. Hierbei werden die Betriebsausgaben der einzubeziehenden Gesellschaften berücksichtigt.

Für die Ermittlung des Zählers werden die Betriebsausgaben dahingehend untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrzeugen stehen. Dies ist bei nahezu allen Betriebsausgaben der Fall.

Steuerpflicht

Daimler Truck versteht sich als verantwortungsbewusstes Unternehmen, das bestrebt ist, die weltweit geltenden steuerrechtlichen Pflichten zu erfüllen. Dabei wollen wir unseren Unternehmenswerten sowie unserer sozialen und ethischen Verantwortung nachkommen.

Im Rahmen der Konzernsteuerstrategie verfolgen wir insbesondere die folgenden Prinzipien:

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

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

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

Um konzernweit für Tax Compliance zu sorgen, etablierte die damalige Daimler AG ein Tax CMS, das auch für Daimler Truck Gültigkeit hat. Das Tax CMS ist ein abgegrenzter Teilbereich unseres allgemeinen Compliance Management Systems und wird seit der Abspaltung auch bei Daimler Truck fortgeführt.

Teil des Tax CMS ist auch ein steuerliches Risikomanagement. Es hat die Aufgabe, zu überwachen und zu kontrollieren, ob steuerliche Verpflichtungen eingehalten werden. Dieses konzernweit konsistente Risikomanagementsystem dient dazu, steuerliche Risiken bei Daimler Truck und damit gegebenenfalls verbundene persönliche Risiken der handelnden Mitarbeiter zu identifizieren und zu reduzieren. Es umfasst zahlreiche Maßnahmen – beispielsweise eine laufende Überwachung oder Einbindung steuerlicher Risiken in das interne Kontrollsystem und in den konzernweiten Risikomanagementprozess gemäß Risikomanagementrichtlinie. Im Berichtsjahr sind uns keine wesentlichen Regelverstöße gegen die Steuergesetze bekannt geworden.

Risiko- und Chancenmanagement

Das Risiko- und Chancenmanagement ist fester Bestandteil des konzernweiten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Es soll die Erreichung der Unternehmensziele nachhaltig unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen schärfen. Die ESG-bezogenen Risiken und Chancen, die mit der eigenen Geschäftstätigkeit sowie den Produkten und Dienstleistungen von Daimler Truck verknüpft sind und sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte entsprechend dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) haben können, sind in der Gesamtbetrachtung der Risiko- und Chancensituation im  Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts beschrieben. Schwerwiegende nichtfinanzielle Risiken liegen nicht vor.

Compliance

Wir sind überzeugt: Dauerhaft erfolgreich bleibt nur, wer ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt. Das gilt insbesondere in Zeiten des Umbruchs und Wandels, wie wir sie aktuell erleben. Integrität und die Einhaltung von Regeln haben daher bei Daimler Truck einen hohen Stellenwert.

Ziel ist es hierbei, mögliche Risiken, die durch unethisches Verhalten entstehen können, zu vermeiden und so einen Beitrag zum langfristigen Erfolg des Unternehmens zu leisten.

Integrität

Neue Geschäftsfelder entwickeln sich und innovative Technologien werfen ungewohnte – ethische wie rechtliche – Fragen auf. Zusätzlich hat die COVID-19-Pandemie zu tiefgreifenden Veränderungen auf der ganzen Welt geführt. In solchen Zeiten des Wandels und der Unsicherheit kommt es besonders auf wertegeleitetes Handeln an.

Entsprechend ist Integrität ein zentrales Element unserer Unternehmenskultur. Das bedeutet für uns nicht nur, geltende Gesetze und Regeln einzuhalten. Ebenso richten wir unser Handeln an gemeinsamen Grundsätzen aus, die von der damaligen Daimler AG entwickelt wurden. Dazu gehören insbesondere Fairness, Verantwortung, Respekt sowie Offenheit und Transparenz.

Als Orientierung dient hierbei die konzernweit gültige Verhaltensrichtlinie der damaligen Daimler AG, die auch von Daimler Truck nach der Abspaltung übernommen wurde. Sie dient uns als gemeinsamer Wertmaßstab, legt die Leitlinien unseres Handelns fest und hilft uns, richtige Entscheidungen zu treffen – denn insbesondere in Situationen, für die es keine klaren Vorgaben gibt oder in denen diese unterschiedlich ausgelegt werden können, ist integriertes Handeln wichtig.

Unsere Verhaltensrichtlinie ist für alle Beschäftigten der kontrollierten Konzerngesellschaften der Daimler Truck Holding AG bindend. Unter dem Dach der damaligen Daimler AG wirkten Beschäftigte aus verschiedenen Unternehmensbereichen weltweit an ihrer Erstellung mit. Die Verhaltensrichtlinie liegt in zehn Sprachen vor und enthält unter anderem Regelungen zur Prävention von Korruption, zur Achtung der Menschenrechte, zum Umgang mit Daten sowie zur Produktsicherheit und zur Einhaltung technischer Vorschriften. Die Beschäftigten von Daimler Truck können unsere Verhaltensrichtlinie in der Einheitlichen Regelungsdatenbank sowie im Intranet mit allen wichtigen Informationen, wie FAQs, Anlaufstellen und Ansprechpartnern, abrufen.

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

Bei der damaligen Daimler AG, zu welcher Daimler Truck bis zur Abspaltung gehörte, wurden die Themen Integrität, Compliance und Recht in einem Vorstandsressort gebündelt. Der Bereich Integrity Management der damaligen Daimler AG unterstützte auch Daimler Truck im Berichtszeitraum bis zur Abspaltung dabei, Integrität im Unternehmen zu fördern, weiterzuentwickeln und ein gemeinsames Integritätsverständnis zu schaffen.

Zur Förderung einer integrierten Unternehmenskultur betrieb die damalige Daimler AG seit dem Jahr 2015 einen Infopunkt Integrität. Daimler Truck nimmt diesen Ansatz auf und wird für die Zukunft ein digitales und textbasiertes Dialogsystem, der sogenannte Chatbot, entwickeln. Dieses System soll den Mitarbeitern der Konzernunternehmen als zentrale Anlaufstelle bei Fragen zu integriertem Verhalten und Compliance dienen. Zudem steht den Beschäftigten von Daimler Truck auch nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG ein weltweites Netzwerk lokaler Ansprechpartner für Integritäts-, Compliance- und Rechtsfragen zur Verfügung. Es bewertet die Anfragen unserer Beschäftigten und leitet, falls notwendig, entsprechende Maßnahmen ein.

Unsere Beschäftigten in der Zentrale und in den kontrollierten Konzerngesellschaften des Daimler Truck-Konzerns absolvieren regelmäßig ein verpflichtendes webbasiertes Training zu Integrität, das auf der Verhaltensrichtlinie aufbaut. Führungskräfte sind Vorbilder und nehmen daher eine besondere Rolle in Bezug auf Integrität, Compliance und Recht ein. Um sie dabei zu unterstützen, beinhaltet das Trainingsprogramm auch ein spezielles verpflichtendes Managementmodul.

Wertebasiertes Compliance Management

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

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

Schwerpunkte des Compliance Managements

Bereits vor der Abspaltung von der damaligen Daimler AG haben wir bei Daimler Truck Themenschwerpunkte zur Compliance sowie Compliance-Management-Systeme aufgesetzt und in unseren Bereichen integriert.

Korruption bekämpfen. Daimler Truck hat sich verpflichtet, Korruption zu bekämpfen – denn sie schadet dem fairen Wettbewerb, den Gesellschaften und unserem Konzern. Dabei gehen unsere Maßnahmen zur Korruptionsprävention über die Einhaltung nationaler Gesetze hinaus: Wir orientieren uns zusätzlich an der OECD-Konvention gegen Bestechung ausländischer Amtsträger (1997) sowie an der UN-Konvention gegen Korruption (2003). Unser Korruptionspräventions-Compliance-Programm basiert auf unserem konzernweiten CMS.

Fairen Wettbewerb fördern. Unser konzernweites Antitrust-Compliance-Programm ist an nationalen und internationalen Standards zur Wahrung des fairen Wettbewerbs ausgerichtet. Es umfasst einen weltweit gültigen Daimler Truck Konzernstandard, der verbindlich definiert, wie kartellrechtliche Fragestellungen zu beurteilen sind.

Mit Beratungen, Leitfäden und Praxishilfen unterstützen wir unsere Beschäftigten weltweit dabei, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich regelkonform zu verhalten. Zuständig für die Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen ist primär das Management der jeweiligen Konzerngesellschaft. Insbesondere Einheiten, die potenziell ein höheres Risiko tragen, müssen zudem regelmäßig systematisch bewerten, ob die lokal umgesetzten Antitrust-Compliance-Maßnahmen angemessen und wirksam sind. Ergänzend dazu führten die Bereiche Legal und Corporate Audit unter dem Dach der damaligen Daimler AG Monitoring-Handlungen in unseren Segmenten durch. Diese werden von Daimler Truck fortgesetzt.

Technisch-regulatorische Vorgaben einhalten. Unter Technical Compliance verstehen wir bei Daimler Truck die Einhaltung technisch-regulatorischer Anforderungen, Standards und Gesetze. Dabei berücksichtigen wir die grundsätzlichen Zielsetzungen der Gesetze und Regularien sowie interne Entwicklungsvorgaben und -prozesse. Unser Ziel ist, Risiken im Produktentstehungsprozess – also bei der Produktentwicklung und Zertifizierung frühzeitig zu erkennen und ihnen präventiv zu begegnen. Um das zu erreichen, wurde unter dem Dach der damaligen Daimler AG in unseren Fahrzeugsegmenten ein Technical Compliance Management System (tCMS) etabliert, das auch für Daimler Truck Gültigkeit hat. Damit wollen wir sicherstellen, dass wir alle rechtlichen und regulatorischen Vorgaben während des gesamten Produktentwicklungs- und Zertifizierungsprozesses bei Daimler Truck einhalten. Das tCMS legt Werte, Prinzipien, Strukturen und Prozesse fest, die unseren Beschäftigten insbesondere bei anspruchsvollen Auslegungsfragen zu technischen Regelungen Sicherheit und Orientierung geben sollen.

Bereits vor der Abspaltung hat Daimler Truck damit begonnen im Berichtsjahr Aktivitäten innerhalb des tCMS entlang des gesamten Produktlebenszyklus zu einem Product Compliance Management System (PCMS) auszuweiten und wird es zukünftig als eigenständiges Unternehmen weiterentwickeln.

Verantwortungsvoller Umgang mit Daten. Vernetzung und Digitalisierung spielen für die zukünftige Mobilität eine entscheidende Rolle. Für Daimler Truck hat es Priorität, die Daten, die dabei entstehen, zu schützen und mit Ihnen verantwortungsvoll umzugehen.

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

Das Data CMS bündelt alle konzernweiten Maßnahmen, Prozesse und Systeme, die der Einhaltung des Datenschutzes dienen. Es basiert auf dem bereits bestehenden CMS. Mithilfe des Data CMS können wir die Maßnahmen zur Einhaltung von Datenschutzvorgaben systematisch planen, umsetzen und kontrollieren.

Geldwäsche verhindern und bekämpfen. Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung verursachen immense Schäden – in Gesellschaft und Wirtschaft gleichermaßen. Bereits der Vorwurf der Geldwäsche kann die Reputation von Daimler Truck beeinträchtigen und sowohl für uns als auch für unsere Share- und Stakeholder finanzielle Folgen haben. Deshalb definierten wir unter dem Dach der damaligen Daimler AG die Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche in unserer Verhaltensrichtlinie als ein zentrales Compliance-Ziel. Dies führen wir als Daimler Truck fort.

Um Geldwäsche zu verhindern und zu bekämpfen, hat Daimler Truck nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG den bestehenden Ansatz übernommen und eine eigene zentrale Konzerneinheit Anti Financial Crime Unit (AFU) eingerichtet. Dieser Fachbereich unterstützt den Konzern-Geldwäschebeauftragten und verfolgt dabei nachstehend beschriebenen, von der damaligen Daimler AG übernommenen Compliance-Ansatz: Bevor wir neue Geschäftsbeziehungen bei Daimler Truck aufnehmen, prüfen wir aktuelle Sanktionslisten, ebenso werden laufende Geschäftsbeziehungen regelmäßig auf Sanktionsrelevanz hin überprüft. Hierdurch wollen wir verhindern, dass supranationale und nationale Sanktionen sowie entsprechende Wirtschafts-Embargos umgangen werden.

Darüber hinaus haben wir Maßnahmen zur Geldwäscheprävention und Terrorismusfinanzierung in allen relevanten Geschäftsbereichen noch unter dem Dach der damaligen Daimler AG weltweit etabliert, die in bindenden Regelwerken und Umsetzungshilfen niedergelegt sind. Sie sehen Prozesse und Maßnahmen vor, die bei Verdachtsfällen in enger Kooperation der Geschäftsbereiche mit der zentralen Konzerneinheit AFU umzusetzen sind. Hierdurch wollen wir dazu beitragen, dass Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, organisierte Kriminalität und sonstige Wirtschaftskriminalität bekämpft wird.

Compliance-Organisation

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

Zudem steuert das Compliance Board des Daimler Truck-Konzerns übergreifende Compliance-Themen und kontrolliert, ob unsere Compliance-Maßnahmen wirksam sind. Aufgabe des Boards ist es, frühzeitig auf Veränderungen in den Geschäftsmodellen und im Geschäftsumfeld zu reagieren, regulatorische Entwicklungen aufzugreifen und das CMS kontinuierlich weiterzuentwickeln. Das Compliance Board setzt sich aus Vertretern der Compliance- und Rechtsbereiche zusammen, tagt regelmäßig und wird durch den Chief Legal & Compliance Officer geleitet.

Im Berichtszeitraum bis zur Abspaltung von der damaligen Daimler AG berichteten der Chief Compliance Officer und Vice President Legal Product & Technology sowie der Vice President & Group General Counsel direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der damaligen Daimler AG. Zudem wurde an den Vorstand der damaligen Daimler AG berichtet – unter anderem über den Status des CMS, seine Weiterentwicklung sowie das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office).

Darüber hinaus erstattete der Vice President & Group General Counsel der damaligen Daimler AG regelmäßig Bericht an das Antitrust Steering Committee sowie das Group Risk Management Committee innerhalb der damaligen Daimler AG. Unter dem Dach der damaligen Daimler AG berichteten der Chief Compliance Officer sowie der Vice President Legal Product & Technology ebenfalls an das Group Risk Management Committee.

Bei Daimler Truck wird der Chief Legal und Compliance Officer nach der Abspaltung im Dezember 2021 regelmäßig an den Vorstand der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG, an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats, sowie an das Group Risk Management Committee der Daimler Truck AG berichten. Die Unabhängigkeit von den Geschäftsfeldern wird durch die direkte Berichtslinie an Legal & Compliance sowie den Vorstandsvorsitzenden, der nicht operativ tätig ist, aus Sicht des Unternehmens gewährleistet. Eine Berichterstattung an die CEOs der Segmente erfolgt nicht.

Compliance-Risiken

Die damalige Daimler AG untersuchte und evaluierte jährlich systematisch die Konzerngesellschaften und die Zentralbereiche, um Compliance-Risiken zu minimieren. Dabei wurde beispielsweise auf zentral verfügbare Informationen zu den Konzerngesellschaften zurückgegriffen – unter anderem Umsatzerlöse, Geschäftsmodelle sowie Beziehungen zu Geschäftspartnern. Wenn nötig, wurden weitere lokal erho-bene Informationen ergänzt. Die Analyseergebnisse der damaligen Daimler AG, die in 2021 auch für Daimler Truck Gültigkeit hatten, sind Grundlage unserer Compliance-Risikosteuerung. Die Prozesse des Compliance-Risikomanagements wurden von Daimler Truck nach der Abspaltung übernommen und werden zukünftig an dessen Anforderungen angepasst.

Compliance-Programm

Das Compliance-Programm von Daimler Truck umfasst Prinzipien und Maßnahmen, um Compliance-Risiken zu minimieren und Verstöße gegen Gesetze und Regeln entgegenzuwirken. Die einzelnen Maßnahmen werden aus den Erkenntnissen unserer systematischen Compliance-Risikoanalyse abgeleitet. Hierbei werden wir unter anderem folgende Schwerpunkte setzen: kontinuierliche Sensibilisierung für Compliance, konsequente Nachverfolgung von Hinweisen auf Fehlverhalten sowie Formulierung von klaren Anforderungen an das Verhalten unserer Geschäftspartner. Diese Punkte beschreiben wir nachfolgend näher.

Das Hinweisgebersystem BPO. Das Hinweisgebersystem BPO, das unter dem Dach der damaligen Daimler AG entwickelt wurde und auch für Daimler Truck Gültigkeit hat, ermöglicht es weltweit Beschäftigten von Daimler Truck und zudem Geschäftspartnern und Dritten, Regelverstöße zu melden. Per E-Mail, postalisch oder über ein Meldeformular können Hinweise übermittelt werden. In Brasilien, Japan, Südafrika und den USA stehen darüber hinaus externe, gebührenfreie Hotlines zur Verfügung. Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung auch anonym erfolgen. In Deutschland steht Hinweisgebern ein externer neutraler Mittler als zusätzliche Anlaufstelle zur Verfügung.

Meldungen an das Hinweisgebersystem BPO machen uns auf mögliche Risiken für das Unternehmen und die Beschäftigten aufmerksam. Damit können Schäden abgewendet werden. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie, die auch nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG für Daimler Truck Gültigkeit hat, regelt das BPO-Verfahren und die entsprechenden Zuständigkeiten. Ihr Ziel ist es, eine faire und transparente Vorgehensweise zu gewährleisten, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für den Betroffenen als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. Ebenso dient die Richtlinie als Maßstab, mit dem wir bei Daimler Truck Regelverstöße beurteilen und über Konsequenzen entscheiden.

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

Stuft das BPO einen Hinweis nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß mit hohem Risiko ein, verweist es den Fall an eine Untersuchungseinheit. Das BPO begleitet die weitere Bearbeitung bis zum Abschluss des Verfahrens. Zu den Regelverstößen mit hohen Risiken zählen beispielsweise Korruptions-, Kartellrechts- und Geldwäschdelikte sowie Verstöße gegen technische Vorgaben oder Verletzungen von Umweltvorschriften. Auch Fälle von sexueller Belästigung, Menschenrechtsverletzungen, Diskriminierung oder Rassismus gehören in diese Kategorie.

Um das Vertrauen in unser Hinweisgebersystem BPO stetig zu erhöhen und es bei unseren Beschäftigten noch bekannter zu machen, setzen wir auf unterschiedliche Kommunikationsmaßnahmen. So erschienen unter dem Dach der damaligen Daimler AG Informationsmaterialien wie länderspezifische Infocards, Pocket Guides oder ein Erklärfilm, der in zehn Sprachen zur Verfügung steht. Diese haben auch für Daimler Truck Gültigkeit. In diversen Dialogveranstaltungen wurden unter dem Dach der damaligen Daimler AG Mitarbeiter über das BPO informiert. Darüber hinaus wurden die Beschäftigten im Berichtsjahr unter dem Dach der damaligen Daimler AG regelmäßig über die Art und Anzahl gemeldeter Verstöße informiert. Außerdem standen quartalsmäßig Fallbeispiele zur Verfügung.

Vertriebspartner und Lieferanten. Daimler Truck erwartet nicht nur von seinen Beschäftigten, dass sie sich an Regeln und Gesetze halten, sondern stellt auch klare Compliance-Anforderungen an seine Vertriebspartner und Lieferanten. Integres und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Was wir im Einzelnen von unseren Geschäftspartnern erwarten, haben wir in den Business Partner Standards formuliert, die im Berichtsjahr unter dem Dach der damaligen Daimler AG überarbeitet wurden und die auch bei Daimler Truck Anwendung finden werden.

Bei der Auswahl unserer direkten Vertriebspartner und bei bestehenden Vertriebs-Geschäftspartnern achten wir darauf, dass sie Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Dies überprüfen wir kontinuierlich im Rahmen eines weltweit einheitlichen und risikobasierten Prozesses (Sales Business Partner Due-Diligence Process). Außerdem entwickeln Compliance und Einkaufsbereiche gemeinsam unsere Verfahren zur Auswahl und Zusammenarbeit mit Lieferanten stetig weiter. Im Berichtsjahr haben wir alle neuen Vertriebspartner vom damaligen Daimler-Konzern geprüft. Im Rahmen eines permanenten Monitoringprozesses prüften wir darüber hinaus zudem alle bestehenden Vertriebspartner. Das kontinuierliche Monitoring zielt darauf ab, mögliche Integritätsverstöße der Vertriebspartner zu identifizieren. Unterläuft ein Partner von Daimler Truck unsere Standards, behalten wir uns vor, die Zusammenarbeit beziehungsweise den Auswahlprozess zu beenden.

Unseren Lieferanten von Daimler Truck geben wir Business Partner Standards an die Hand, welche von der damaligen Daimler AG nach der Abspaltung übernommen wurden. Auf Basis dieser Standards und unserer Verhaltensrichtlinie stellen wir unseren Geschäftspartnern weiterhin auch ein spezifisch entwickeltes Compliance Awareness Module zur Verfügung. Das Modul soll für aktuelle Anforderungen wie beispielsweise Korruptionsprävention, Kartellrecht, Product Compliance sowie die Wahrung von Menschenrechten sensibilisieren. Damit bieten wir unseren Lieferanten und Vertriebspartnern eine Hilfestellung im Umgang mit möglichen Compliance-Risiken.

Kommunikation und Training. Auf Grundlage unserer Verhaltensrichtlinie bieten wir bei Daimler Truck ein umfangreiches Schulungsangebot zu Compliance-Themen an – zum Beispiel für Beschäftigte in der Verwaltung, in der Compliance- und Legal-Abteilung sowie für Mitglieder des Aufsichtsrats und der Geschäftsleitung. Die Trainingsinhalte und -themen der damaligen Daimler AG orientierten sich an den Rollen und Funktionen der jeweiligen Zielgruppe. Der Bedarf für das Schulungsangebot wurde regelmäßig ermittelt, Anpassungen sowie Erweiterungen vorgenommen und Evaluationen durchgeführt. Als Teil der damaligen Daimler AG galten die Trainingsinhalte und -themen auch für Daimler Truck und werden auch zukünftig fortgeführt.

Prüfungen

Wir werden bei Daimler Truck weiterhin Prozesse und Maßnahmen unseres CMS überprüfen und daraufhin analysieren, ob sie angemessen und wirksam sind. Dafür greifen wir auf Informationen zu den Konzerngesellschaften und auf weitere lokal erhobene Informationen zurück. Zudem beobachten wir unsere Prozesse regelmäßig anhand von Leistungsindikatoren wie etwa der individuellen Prozessdauer oder -qualität. Um diese Indikatoren zu bestimmen, kontrollieren wir unter anderem die Einhaltung formeller Erfordernisse und die Vollständigkeit der Inhalte. Dabei berücksichtigen wir auch die Erkenntnisse aus internen sowie unabhängigen externen Prüfungen.

Falls veränderte Risiken oder neue rechtliche Anforderungen es notwendig machen, passen wir unsere Prozesse und Maßnahmen im CMS an. Die Konzerngesellschaften setzen die jeweiligen Verbesserungsmaßnahmen eigenverantwortlich um. Zudem überprüfen sie die lokalen Maßnahmen regelmäßig auf ihre Wirksamkeit und informieren die zuständigen Führungsgremien laufend über die Ergebnisse des Monitorings.

Die KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auditierte die CMS der damaligen Daimler AG für Antikorruption, Antitrust und Technical Compliance nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegten Prüfungen wurden für die damalige Daimler AG, für das CMS Antikorruption in 2019, für das tCMS mit Schwerpunkt auf Emissionsrelevanz in 2020 und für das CMS Antitrust in 2021 als Re-Audit nach erstmaliger Prüfung in 2016 erfolgreich abgeschlossen. Auch das Data Compliance Management System wurde in 2019 auf sein Design geprüft. Im Rahmen der dezentralen Wirksamkeitsprüfung waren auch ausgewählte Einheiten der Daimler Truck AG Bestandteil.

Gemeldete Verstöße

Über das Hinweisgebersystem BPO können weltweit sowohl Beschäftigte im Konzern als auch Geschäftspartner und Dritte Regelverstöße melden. Im Berichtsjahr 2021 wurden 21 Major-Risk-Fälle für Daimler Truck neu angelegt. Insgesamt wurden im Jahr 2021 fünf Fälle als »zutreffend/closed (partially) with merit« geschlossen, an denen drei Personen beteiligt waren (in zwei der fünf Fälle war es nicht möglich, Rückschlüsse auf das Verhalten einzelner Personen zu ziehen). Bei diesen Fällen bestätigte sich ein konkreter Anfangsverdacht. Davon gehörten unter anderem ein Fall in die Kategorie »Diebstahl über 100.000 €«, ein Fall in die Kategorie »Technical Compliance« und ein Fall in die Kategorie »unrechtmäßige Bereicherung über 100.000 €«. In keinem der Fälle bestätigten sich Vorwürfe, die sich auf unangemessenes Verhalten Beschäftigter gegenüber Dritten bezogen. Ein Fall entfiel auf die Kategorie »Schaden über 100.000 €«. Ein weiterer Fall entfiel auf die Kategorie »andere hohe Risiken«. Bei den als zutreffend geschlossenen Fällen entscheidet das Unternehmen unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen. Zu den Personalmaßnahmen im Berichtsjahr 2021 gehörten Ermahnungen sowie eine außerordentliche Kündigung.

Umweltbelange

Wir als Daimler Truck bekennen uns zum Pariser Klimaabkommen und verfolgen das Ziel eines CO₂-neutralen Transports auf den Straßen bis 2050. Ungefähr ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Europa entstehen beim Transport von Personen und Gütern auf der Straße. Wir steuern bewusst dagegen und machen den Klimaschutz zu einem Kernelement unserer Geschäftsstrategie. Wir bekennen uns aus Überzeugung zu den Zielen des Vertrags und verstehen es als unseren Auftrag, Transport durch technische Innovationen weltweit CO₂-neutral zu machen. Damit wollen wir einen Beitrag zur Dekarbonisierung der Branche leisten. Dabei hat Daimler Truck auch die Transformation in Richtung CO₂-Neutralität entlang der gesamten Wertschöpfungskette fest im Blick.

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

Energieversorgung durch Batterie und Brennstoffzelle

Daimler Truck setzt bei der Dekarbonisierung des Transports auf zwei komplementäre Technologien zur Energieversorgung der vollelektrischen Antriebe: Batterien und Wasserstoff-Brennstoffzellen. Um das Ziel eines CO₂-neutralen Transports auf den Straßen bis 2050 zu erreichen, setzen wir diese Dual-Track-Strategie konsequent um. Mit batterieelektrischen Antriebslösungen können tendenziell kürzere Distanzen besser bedient werden, während die Brennstoffzelle eine bessere Eignung für höhere Lasten und längere Distanzen aufweist.

Komplette Produktpalette mit Batterie und Brennstoffzelle

Bereits jetzt umfasst unser Fahrzeugportfolio in den Hauptabsatzregionen EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen), USA und Japan Serienfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb. Bereits komplett elektrifiziert und lokal CO₂-neutral sind z. B. der seit 2021 in Serie produzierte Mercedes-Benz eActros für den schweren Verteilerverkehr sowie der Mercedes-Benz eEonic für den Kommunaleinsatz, der in der zweiten Jahreshälfte 2022 folgen wird. Aktuell laufen noch Versuchsreihen, bevor der eEonic dann in einem nächsten Schritt in die Praxiserprobung bei Kunden gehen wird. Der eEonic soll als Abfallsammelfahrzeug die große Mehrheit der Eonic-typischen Abfallsammelrouten ohne Zwischenladen abdecken. Für 2024 ist die Serienreife für den ebenfalls batterieelektrische Mercedes-Benz eActros Long-Haul geplant, und in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts sollen erste Serienfahrzeuge des GenH2 Truck mit wasserstoffbasiertem Brennstoffzellen-Antrieb an Kunden übergeben werden. Beide Fahrzeuge werden dann auch im Fernverkehr den lokal CO₂-neutralen Straßengütertransport ermöglichen. Darüber hinaus bietet Daimler Truck seit 2017 den FUSO eCanter am Markt an.

Seit 2018 bietet das Unternehmen den vollelektrischen Stadtbus Mercedes-Benz eCitaro für einen nachhaltigen, CO₂-neutralen öffentlichen Personentransport in Städten an. Damit leistet Daimler Truck einen Beitrag, dass die Mobilitätswende auch in der Personenbeförderung gelingt. Daimler Truck entwickelt die zum Einsatz kommenden Technologien im Busbereich kontinuierlich weiter. So bieten wir Angebote an unterschiedlichen E-Busmodellen, Batterietechnologien und Ladeoptionen an, so dass damit die passende Lösung für den jeweiligen Anwendungsfall gefunden werden kann. In Lateinamerika beginnen wir ebenfalls mit der Elektrifizierung unseres Portfolios für den Stadtverkehr und werden 2022 unser erstes eChassis auf den Markt bringen. In Europa wollen wir unser Stadtbussegment bis 2030 vollständig elektrifizieren und bis 2023 auch eine Brennstoffzelle als Reichweitenverlängerer anbieten. Für das Segment der Überlandbusse ist geplant, bis 2025 ein erstes Elektrofahrzeug anzubieten. Ebenfalls ist vorgesehen, dass das Unternehmen bis 2030 die ersten emissionsfreien Reisebusse auf die Straße bringt.

Verantwortlichkeiten und Einbindung von Stakeholdern

Die Unternehmensleitung ist dafür verantwortlich und über das Sustainability Steering Committee eingebunden, die strategischen Ziele unter anderem zur Reduktion unserer CO₂-Emissionen zu setzen und zu überprüfen.

Bei der Entwicklung der vollelektrischen Mercedes-Benz Lkw hat Daimler Truck einen besonderen Fokus auf den Aspekt Customer Co-Creation gelegt. Das bedeutet, dass mit Lkw-Kunden in der Produktentwicklung zusammengearbeitet wird. So wurde sichergestellt, dass zum Beispiel bei der Entwicklung des Mercedes-Benz eActros das Kundenfeedback zum E-Lkw frühzeitig berücksichtigt wurde und direkt in die Entwicklung einfließen konnte.

Außerdem steht Daimler Truck bei der Entwicklung von Nutzfahrzeugen mit Batterie- und Brennstofftechnologie mit Vertretern von Städten und führenden Experten im Themengebiet Stadt- und Verkehrsentwicklung in einem Austausch. Dabei erhalten wir wertvolle Anregungen für neue strategische Initiativen. Ihre Rückmeldungen nutzen wir auch zur Überprüfung und Verbesserung unserer Konzepte.

Umweltfreundliche Produktion

Für die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen spielt neben dem Ressourceneinsatz im Fahrzeug auch der Ressourcenverbrauch bei der Herstellung eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund arbeitet Daimler Truck kontinuierlich daran, den Einsatz der Ressourcen in der eigenen Produktion effizienter und umweltschonender zu gestalten. Ein wichtiger Stellhebel dabei ist, die Energieeffizienz zu erhöhen. Dadurch verringern wir den Energieverbrauch, schonen Ressourcen und reduzieren gleichzeitig den CO₂-Ausstoß in der Produktion. Auch unseren Wasserverbrauch wollen wir reduzieren – zum Beispiel, indem wir Wasserkreisläufe schließen. Ressourcen zu schonen, bedeutet zudem, Abfallmengen zu senken. Um dies zu erreichen, forcieren wir unsere Anstrengungen für einen geringeren Rohstoff- und Materialverbrauch an unseren Standorten.

Vor diesem Hintergrund haben wir an unseren deutschen Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme nach EMAS beziehungsweise weltweit nach ISO 14001 und seit 2012 an den deutschen und nordamerikanischen Produktionsstandorten Energiemanagementsysteme nach DIN EN ISO 50001 etabliert, die wir regelmäßig zertifizieren lassen. Außerhalb dieser Regionen betreiben wir derzeit ISO 50001-Systeme an einzelnen Standorten. Der Norm entsprechend haben wir das Umwelt- und Energiemanagement in unserer Organisation verankert.

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

We create.



We learn.



We reinvent.



We are Daimler Truck.

For all who keep the world moving.

We connect.



We listen.



We produce.



Arbeitnehmer- und Sozialbelange

Die Beschäftigten sind ein zentraler Erfolgsfaktor unseres Konzerns. Weltweit bringen rund 100.000 Mitarbeiter (Headcounts) durch ihre Kompetenzen, Ideen und ihre Leistungsbereitschaft unser Unternehmen voran. Die Anzahl der Mitarbeiter bezieht sich auf die aktive Belegschaft ohne Einbeziehung von Praktikanten, Auszubildenden, etc. zum 31. Dezember 2021.

Mit einem gesunden sowie sicheren Arbeitsumfeld wollen wir unseren Mitarbeitern eine Arbeitsumgebung bieten, die über die Fürsorgepflicht hinausgeht. Zudem möchte sich Daimler Truck als vertrauenswürdiger und zuverlässiger Gesprächspartner an politische und öffentlichen Meinungsbildungsprozessen beteiligen. Übergeordnetes Ziel dabei ist, unternehmerische und gesellschaftliche Interessen dauerhaft miteinander in Einklang zu bringen.

Betriebliche Mitbestimmung

Die COVID-19-Pandemie und die Transformation der Wirtschaft haben unser Unternehmen auch im Jahr 2021 vor anspruchsvollen Aufgaben gestellt. Dabei hat sich gezeigt, wie wichtig ein konstruktives Miteinander von Belegschaft und Führung sowie von Unternehmen und Arbeitnehmervertretung ist – nur so lassen sich tragfähige Lösungen finden. Ziel ist es, ein gemeinsames Verständnis eines partnerschaftlichen Miteinanders innerhalb des Unternehmens zu schaffen.

In der neuen hybriden Arbeitswelt verändern sich die Anforderungen an unsere Führungskräfte und an die gesamte Belegschaft. Darauf finden wir gemeinsam Antworten. Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat bekennen sich klar zu dem Ziel, mobiles Arbeiten aktiv zu unterstützen und damit die Arbeits- und Führungskultur nachhaltig zu verändern und die Vertrauenskultur im Unternehmen zu fördern. Den Beschäftigten wird durch mobiles Arbeiten ein größerer individueller Gestaltungsspielraum sowie mehr Planungssicherheit bei der Vereinbarkeit beruflicher und privater Anforderungen ermöglicht. Im Berichtsjahr ist es unter dem Dach der damaligen Daimler AG erneut gelungen, langfristige Übereinkünfte zu erzielen und in Betriebsvereinbarungen zu verankern. Diese gelten auch für Daimler Truck. Unter anderem haben wir durch flexible Arbeitsmodelle Rahmenbedingungen geschaffen und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie gestärkt – auch mit Blick auf die Auswirkungen der Coronapandemie.

Die konzernweite Mitarbeiterbefragung der damaligen Daimler AG, die in 2021 auch für Daimler Truck Gültigkeit hatte, ist ein wichtiger Gradmesser dafür, wo wir aus Sicht unserer Beschäftigten aktuell stehen – und was wir künftig besser machen können. Aufgrund der COVID-19-Pandemie wurde die Mitarbeiterbefragung 2020 jedoch auf 2021 verschoben. Die Ergebnisse der »Daimler Mitarbeiterbefragung 2021 (DES)« haben gezeigt, dass im Vergleich zur letzten Befragung im Jahr 2018 die Daimler Truck Beteiligungsquote weiterhin auf einem sehr hohen Niveau geblieben ist. Ebenso konnte eine signifikante Steigerung des Engagements verzeichnet werden. Als eine Maßnahme aus den DES-Ergebnissen im Berichtsjahr werden wir die Befragung auch nach der Abspaltung bei Daimler Truck regelmäßig durchführen, um ein regelmäßiges Review der

Befragungsergebnisse sicherzustellen. Die Befragungsergebnisse haben für das Berichtsjahr einen unmittelbaren Einfluss auf die Managementvergütung.

Arbeits- und Sozialstandards verankern

Ausgehend von den Arbeits- und Sozialstandards der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) verabschiedete die ehemalige Daimler AG im Jahr 2002 eigene, konzernweit gültige »Grundsätze zur sozialen Verantwortung bei Daimler«. Diese wurden im Berichtsjahr 2021 komplett überarbeitet, umfangreich ergänzt und als »Grundsätze zur sozialen Verantwortung und Menschenrechte« neu veröffentlicht. Die Grundsätzeerklärung gilt seit der Abspaltung auch weiterhin für Daimler Truck.

Zukünftig wird sich Daimler Truck weiterhin zu seiner sozialen Verantwortung und den Prinzipien bekennen, die dem UN Global Compact (UNGC) zugrunde liegen. Als Teilnehmer des UNGC im Rahmen der Zugehörigkeit zur damaligen Daimler AG und zukünftig als eigenständiges Unternehmen Daimler Truck haben wir uns unter anderem dazu verpflichtet, zentrale Arbeitnehmerrechte einzuhalten. Dieser Verpflichtung werden wir auch zukünftig nachkommen.

Vergütungssysteme

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

Im Berichtsjahr wurde bei Daimler Truck Holding AG und ihren Konzerngesellschaften weltweit für Beschäftigte aufgewendet:

–5,404 Millionen € (2020: 4,954 Millionen €) für Löhne und Gehälter

–1,298 Millionen € für soziale Sicherheit

–391 Millionen € (2020: 312 Millionen €) für Altersversorgung, bei einer durchschnittlichen Belegschaft von 102,367 Beschäftigten

Die variable Vergütung (der Company Bonus) des Managements der Ebene 1 bis Ebene 3 und E4 Executives für das Geschäftsjahr 2021 bemisst sich neben finanziellen Zielen auch auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Transformationsziele sowie nichtfinanzielle Ziele mit Fokus auf Beschäftigte, Kunden, Integrität und Vielfalt. Dieses Vorgehen wurde auch im Rahmen der Abspaltung für Dezember 2021 beibehalten.

Führungskultur weiterentwickeln

Im Zusammenspiel von Strategie und Kultur ist es unser Ziel bei Daimler Truck, eine Führungskultur zu fördern, indem wir ein gemeinsames Verständnis schaffen, die erarbeiteten Führungsprinzipien aktiv umzusetzen.

Mit der Initiative Leadership 2020 haben wir als Teil der damaligen Daimler AG die Grundlagen für unseren künftigen Erfolg geschaffen: Vielfältig zusammengesetzte Arbeitsgruppen von Beschäftigten und Führungskräften haben gemeinsam mit dem Vorstand festgelegt, wie wir gute Führung verstehen, und dies in Führungsprinzipien festgehalten. Außerdem haben sie herausgearbeitet, welche strukturellen Veränderungen und Werkzeuge benötigt werden, um unsere Arbeitsweise zu verändern (Game Changer). Der nachhaltige Effekt der 2020 in der damaligen Daimler AG gestarteten Initiative »Leading Transformation« zeigte sich auch im Berichtsjahr 2021: Die Kollegen aus dem Moderatoren- und Begleitnetzwerk von Daimler Truck wurden weiterhin von den Fachbereichen für Veranstaltungen angefragt. Die Inhalte und Formate des Qualifizierungsprogramms wurden für bereichsspezifische Veranstaltungen genutzt. Außerdem ist eine Podcast-Reihe entstanden, in der die Transformationsnarrative diskutiert und kommuniziert werden.

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

Dialog mit Arbeitnehmervertretern

Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung führen einen fortlaufenden Dialog. Die Rechte unserer Beschäftigten sind unter anderem in verschiedenen (Gesamt-)Betriebsvereinbarungen festgeschrieben, die unter dem Dach der damaligen Daimler AG etabliert wurden und auch für Daimler Truck AG Gültigkeit haben. Diese behandeln Themen wie mobiles Arbeiten, Familienzeit oder häusliche Krankenpflege.

In der Gesamtbetriebsvereinbarung der damaligen Daimler AG wurde eine Beschäftigungssicherung bis Ende 2029 festgelegt, die auch für die Daimler Truck AG Gültigkeit hat. Zusätzlich haben Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung im Juli 2020 eine Gesamtbetriebsvereinbarung geschlossen, um die Arbeitskosten bis Ende Dezember 2021 zu senken. Hintergrund sind die vielfältigen gegenwärtigen Herausforderungen, wie die laufende Transformation und die COVID-19-Pandemie.

Zusammenarbeit mit Gewerkschaften

Bei Daimler Truck erkennen wir das Recht unserer Beschäftigten auf Bildung von Arbeitnehmervertretungen auf Kollektivverhandlungen zur Regelung von Arbeitsbedingungen und ihr Streikrecht, in Abhängigkeit von anwendbarem Recht, an. Damit sie dieses Recht wahrnehmen können, arbeiten wir bei

Daimler Truck mit Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften zusammen. Standortübergreifende Regelungen (Gesamtbetriebsvereinbarungen) mit der Unternehmensleitung bestehen für die Belegschaft der Daimler Truck AG.

Aus- und Weiterbildung

Im Zuge der umfangreichen Transformation in unserer Branche, insbesondere der Digitalisierung und den Antriebstechnologien, wandeln sich die Berufsbilder, Tätigkeiten und Anforderungsprofile. Damit verändert sich auch der Qualifizierungsbedarf für viele Positionen – bei Beschäftigten wie auch bei Führungskräften. Deswegen investieren wir als Daimler Truck in Deutschland in Aus- und Weiterbildung, bauen unsere Personalentwicklungsprogramme weiter aus und passen unser Berufesportfolio für Ausbildungen sowie das Spektrum dualer Studiengänge an Hochschulen entsprechend bei Daimler Truck an.

Wie wird sich unsere Belegschaft in den nächsten zehn Jahren entwickeln? Welche Schlüsselqualifikationen und Kompetenzen brauchen wir zukünftig? Diese wichtigen Fragen beschäftigen uns in der strategischen Personalplanung, dem »HR Resource Management«. Das »HR Resource Management« findet an den Standorten statt und diente auch im Jahr 2021 als Grundlage für die weitere Bedarfsanalyse, die der Personalbereich im Austausch mit den Fachbereichen des Standorts durchführt. Dabei werden sowohl die quantitativen als auch die qualitativen Personalbedarfe erhoben und mit den zu erwartenden Entwicklungen in der Belegschaft (bspw. Austritte aufgrund der demografischen Entwicklung) abgeglichen. Der örtliche Aus- und Weiterbildungsbereich plant daraufhin die Ausbildungsplätze und das Berufesportfolio des Standorts.

Vom Vorstand der Daimler Truck AG über unsere Ausbildungs- und Qualifizierungseinheiten bis hin zu den Ausbildern auf Standortebene verfolgen wir dabei das Ziel, unternehmensweit unsere Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen.

Berufliche Anforderungen durch die digitale und technologische Transformation

Um die digitale und technologische Transformation erfolgreich zu bewältigen, setzen wir zum einen auf vielfältige, bedarfsorientierte Qualifizierungen unserer Beschäftigten. Zum anderen rekrutieren wir gezielt Talente mit digitalen Kompetenzen und Fachkenntnissen in neuen Technologien.

In der Berufsausbildung bieten wir neue Zusatzqualifikationen wie Additive Fertigung oder Cyber Security an. Wir bilden Berufe mit modernsten Technologien aus, zum Beispiel den Kfz-Mechatroniker System- und Hochvolttechnik.

Auszubildende und Studierende

Unsere Ausbildungsinhalte in Deutschland haben wir unter dem Dach der damaligen Daimler AG standort- und divisionsübergreifend im Daimler Ausbildungssystem in Deutschland standardisiert. Unser Ziel ist es, eine hohe Qualität und Effizienz unserer Ausbildungsangebote sicherzustellen. Dies wird im Rahmen des Steuerkreis Ausbildung und des Steuerkreis Daimler Ausbildungssystem (DAS) regelmäßig geprüft, laufend aktualisiert und entsprechend weiterentwickelt.

Daimler Truck bietet an verschiedenen betrieblichen Standorten in Deutschland international anerkannte Studiengänge mit Bachelorabschluss an. Wir bilden in Deutschland bedarfsorientiert aus und überprüfen das Portfolio unserer Ausbildungsberufe und Studiengänge kontinuierlich. So bieten wir beispielsweise die Ausbildung zum Fachinformatiker an und haben unser Portfolio um den Studiengang Embedded Systems erweitert, der an der Schnittstelle von IT und Elektrotechnik (Embedded Systems) ansetzt.

Im Berichtsjahr setzte die damalige Daimler AG erneut die Weiterbildungsschwerpunkte in den Bereichen IT-Kompetenzen und IT-Berufe sowie, Hochvolt- und Batterietechnologie. Zudem wurden digitale Lernformaten unter dem Dach der damaligen Daimler AG weiter ausgebaut.

Diversität und Chancengleichheit

Diversität als Erfolgsfaktor

Die Belegschaft von Daimler Truck ist so vielfältig wie unsere Kundschaft. Wir sind überzeugt: Diversität macht uns als Unternehmen erfolgreicher. Denn Vielfalt hilft uns, neue Blickwinkel zu finden, und ist Antrieb für Kreativität und Innovationen. Wir beabsichtigen ein Arbeitsumfeld zu fördern, in dem Beschäftigte ihre Talente frei entfalten können – unabhängig von Alter, Geschlecht, sexueller Orientierung und anderen Diversity-Dimensionen.

Das Inclusion & Diversity Management bezieht sich grundsätzlich auf die Chancengleichheit von Beschäftigten aller Diversity-Dimensionen der Charta der Vielfalt.

Unser Ziel ist es, die am besten qualifizierten Fach- und Führungskräfte für das Unternehmen zu gewinnen und zu entwickeln. Alter, Herkunft und ethnischer Zugehörigkeit, Geschlecht, sexuelle Orientierung und Identität sowie körperliche Einschränkungen spielen dabei keine Rolle.

Um den Frauenanteil im Management zu messen, greifen wir auf die entsprechenden Daten unserer Personalreportingsysteme zurück. Die Ergebnisse werden regelmäßig und standardisiert an den Vorstand berichtet. Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen (Ebene C – Ebene 3) bei Daimler Truck lag zum Jahresende bei 15,8% (Headcounts).

Aktives Management von Vielfalt im Unternehmen

Daimler Truck erwartet von seinen Beschäftigten, dass sie einander mit Respekt, Offenheit und Fairness begegnen. Führungskräfte übernehmen dabei eine Vorbildrolle und tragen besondere Verantwortung für eine wertschätzende Unternehmenskultur.

Das Inclusion & Diversity Management ist eine konzernweite Funktion, die im Personalbereich angesiedelt ist. Sie entwickelt in Abstimmung mit den Geschäftsbereichen strategische Handlungsfelder und initiiert übergreifende Projekte, Trainings und Sensibilisierungsmaßnahmen.

Seit Mai 2021 ist das neue E-Learning »Inclusion in Mind!« im Einsatz, das unter dem Dach der damaligen Daimler AG entwickelt wurde und auch für Daimler Truck Gültigkeit hat. Es soll das Bewusstsein für ein wertschätzendes Miteinander sowie

für mögliche Stolpersteine schärfen und zeigt auf, welchen Beitrag jeder Einzelne leisten kann. Das Training steht allen Beschäftigten weltweit zur Verfügung und wird in elf Sprachen angeboten.

Daimler Truck war, als Teil der damaligen Daimler AG, Mitglied der Arbeitgeberinitiative Charta der Vielfalt und wird diese Mitgliedschaft künftig als eigenständiges Unternehmen fortführen. Der Verein treibt durch verschiedene Projekte die inhaltliche Diskussion zum Inclusion & Diversity Management in Deutschland voran.

Die Berichterstattung über Diversität der ehemaligen Daimler AG, der zum damaligen Zeitpunkt auch Daimler Truck angehörte, wurde 2021 extern gewürdigt: Die damalige Daimler AG erreichte beim Building Public Trust Award 2021 der Unternehmensberatung PriceWaterhouseCoopers den ersten Platz unter den DAX-Unternehmen. Auf Basis einer wissenschaftlichen Analyse wurden insbesondere Stringenz und Glaubwürdigkeit bewertet.

Diversity Day

Im Berichtsjahr fand der unternehmensinterne Diversity Day zum neunten Mal statt. Vielfalt bewusst erleben, neue Perspektiven einnehmen und verstehen, wie alle Beschäftigten vom Inclusion & Diversity Management profitieren können – das sind zentrale Ziele des Diversity Day. Unter dem Motto »Viel erreicht, viel zu tun! Warum Vielfalt eine inklusive Kultur braucht« wurde weltweit in Onlineveranstaltungen mit Mitgliedern des Vorstands diskutiert.

Arbeitsicherheit und Gesundheitsschutz

Ob ergonomische Arbeitsplatzgestaltung, Gesundheitsangebote oder Sicherheitsqualifizierungen: Der Fokus liegt hierbei auf der Gesundheit und der Sicherheit der Beschäftigten. Mit unserem betrieblichen Gesundheitsmanagement fördern wir sowohl die physische als auch die psychische Gesundheit unserer Beschäftigten. Unser übergeordnetes Ziel ist daher, gesundheitlichen Risiken vorzubeugen und die Gesundheit unserer Beschäftigten dauerhaft zu erhalten.

Die damalige Daimler AG bot ihren Beschäftigten in Deutschland eine umfassende arbeitsmedizinische Beratung an. Hinzu kamen Maßnahmen und Angebote der Betrieblichen Gesundheitsförderung und der Sozialberatung. Als Teil der damaligen Daimler AG galten die folgenden Angebote und Maßnahmen auch für Daimler Truck und werden auch zukünftig fortgeführt.

Auch in der Sozialberatung wurden die Beratungs- und Coachingangebote für die Mitarbeiter und Führungskräfte sowie die Führungskräftequalifizierungen vorwiegend in digitaler Form durchgeführt. Ein weiterer Schwerpunkt war der Abschluss der »Konzernbetriebsvereinbarung Psychische Gesundheit«. Diese zielt auf den Erhalt und die Förderung der psychischen Gesundheit der Beschäftigten angesichts zunehmender Komplexität und dynamischem Wandel in Gesellschaft und Arbeitswelt. Arbeitsbedingte psychische Überbeanspruchung soll vermieden werden.

Wir setzen auf ein ganzheitliches Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement. Im Fokus dabei stehen präventive Maßnahmen, die wir kontinuierlich prüfen und weiterentwickeln.

Vorgaben, Richtlinien, Organisation und Verantwortlichkeiten

Die Arbeitsschutzstrategie von Daimler Truck geht bei der Gestaltung von Arbeitsplätzen und -prozessen über gesetzliche Anforderungen hinaus. Bei Daimler Truck gelten weltweit einheitliche, auf Prävention ausgelegte Leitlinien. Die Richtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie die Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz, die in der damaligen Daimler AG entwickelt wurden und auch für Daimler Truck Gültigkeit haben, dienen hierbei als übergreifende, international gültige Konzernregelungen. Sie orientieren sich an internationalen Standards sowie nationalen Gesetzen und betonen die Verpflichtung der Führungskräfte, verantwortlich zu handeln. Gleichzeitig unterstreichen sie die Eigenverantwortung der Beschäftigten.

Die damalige Daimler AG hat sich zudem zu Vision Zero bekannt: Ziel der weltweiten Kampagne ist es, arbeitsbedingte Unfälle und Krankheiten zu verhindern und gleichzeitig die Sicherheit, die Gesundheit und das Wohlbefinden von Beschäftigten zu fördern. Auch nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG bekennt sich Daimler Truck weiterhin zu Vision Zero.

Die wesentlichen Themen des Gesundheits- und Arbeitsschutzes werden zudem regelmäßig mit verschiedenen Ausschüssen, beispielsweise der Kommission für Arbeitssicherheit, Umwelt und Gesundheit sowie mit Betriebsrats- und Unternehmensvertretern auf allen Unternehmensebenen besprochen und entschieden.

Unter anderem bedingt durch die COVID-19-Pandemie konnten externe Gesellschaften im Jahr 2021 Zertifizierungsaudits an verschiedenen Standorten der damaligen Daimler AG nicht im üblichen Rahmen durchführen. Zum Schutz der Belegschaft haben wir die Anwesenheit externer Personen in den Produktionsbereichen auf das betriebsnotwendige Minimum beschränkt. Dadurch konnten einige Standorte von Daimler Truck, als ehemaliger Teil der damaligen Daimler AG das freiwillig angestrebte ISO-45001-Zertifikat nicht verlängern.

Unabhängig von externen Zertifizierungsaudits überprüfen wir etwa alle fünf Jahre, ob die verbindlichen Sicherheitsstandards unserer Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an konzerneigenen Produktionsstandorten mit mehr als 500 Beschäftigten eingehalten werden und ein funktionierendes SGA-Managementsystem vorhanden ist. Im Berichtsjahr konnten wir unter dem Dach der damaligen Daimler AG die vier Truck-Produktionsstandorte in Deutschland evaluieren. Zudem waren 2021 elf weitere Due-Diligence-Bewertungen internationaler Truck-Produktionsstandorte geplant, und zwar für die Regionen Asien, Lateinamerika und Nordamerika (Powertrain) sowie den Standort in der Türkei. Diese Überprüfungen mussten aufgrund der pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen, Reiserestriktionen und Quarantäneregulungen auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden und werden entsprechend bei Daimler Truck als eigenständiges Unternehmen nachgeholt.

Beurteilung von Gefährdungen

Ziel von Daimler Truck ist es, dass Unfälle und gesundheitliche Beeinträchtigungen bei unseren Beschäftigten gar nicht erst auftreten. Deshalb verfolgen wir bei Health & Safety einen präventiven Ansatz und beurteilen frühzeitig das Gefährdungspotenzial von Arbeitsplätzen und -prozessen. Um dies zu gewährleisten, wurden unter dem Dach der damaligen Daimler AG entsprechende Instrumente und Gefährdungsbeurteilungsprozesse definiert, die lokal umgesetzt werden. Diese Instrumente und Gefährdungsbeurteilungsprozesse haben auch für Daimler Truck weiterhin Gültigkeit.

An den konzerneigenen Produktionsstandorten mit mehr als 500 Beschäftigten bei Daimler Truck betreiben wir ein Safety Risk Management. Diese Standorte werden etwa alle fünf Jahre auditiert und mithilfe eines standardisierten Verfahrens daraufhin untersucht, ob unsere Konzernrichtlinien im Arbeits- und Gesundheitsschutz pflichtgemäß umgesetzt werden.

Ein wichtiges Instrument, mit dem Daimler Truck auch nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG potenzielle Risiken bewertet, ist die Gefährdungsbeurteilung: Mit einem Online-tool haben wir Teile dieses Risikomanagementprozesses digitalisiert. An ausländischen Standorten hängt der Einsatz des Onlinetools von lokalen und gesetzlichen Anforderungen ab. Dieses Tool wird von der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EU-OSHA) bereitgestellt und wurde für unsere Belange erweitert. Aus dieser Gefährdungsbeurteilung wird anschließend automatisch eine Unterweisungsunterlage generiert.

Daimler Truck verfügt weltweit über mehrere Unfalldokumentationssysteme, welches unter dem Dach der damaligen Daimler AG entwickelt wurden, aus denen wir unter Beachtung der Datenschutzbestimmungen standardisierte Kennzahlen ableiten. Auf dieser Basis Kennzahlen erstellen wir auch seit der Abspaltung Unfallkennzahlen bei Daimler Truck. Länderspezifisch wurden monatlich Berichte erstellt und daraus Maßnahmen zur Unfallreduzierung abgeleitet. Die Zahlen für den Nachhaltigkeitsbericht werden konzernweit zusammengetragen.

Sensibilisierung für Arbeitssicherheit

Unter dem Dach der damaligen Daimler AG wurden Beschäftigte für die Themen Ergonomie und Arbeitssicherheit sensibilisiert. Dabei wurden vermehrt Filme, verschiedene Informationsportale oder Onlinetrainings eingesetzt. Dies wird bei Daimler Truck so fortgeführt. Neue Mitarbeiter bei Daimler Truck unterweisen wir außerdem in einer Erstunterweisung und in einer arbeitsplatzspezifischen Unterweisung über sicherheitsrelevante Aspekte ihres Arbeitsplatzes. Auch danach werden regelmäßig verpflichtende Sicherheitsunterweisungen durchgeführt.

Umgang mit der COVID-19-Pandemie

Das Unternehmen setzt nach wie vor Maßnahmen ein, um die Verbreitung des COVID-19-Virus einzudämmen.

Auch im Jahr 2021 haben wir Daimler Truck-Beschäftigte unter dem Dach der damaligen Daimler AG weltweit sensibilisiert und gezielt auf die konkreten Maßnahmen und Vorgaben zum

Infektionsschutz hingewiesen. Mit der Einführung der zugelassenen Impfstoffe konnte die damalige Daimler AG – parallel zur Impfkampagne der Bundesregierung – den berechtigten Mitarbeitern an den deutschen Standorten der damaligen Daimler AG ein betriebliches Impfangebot machen.

Das Unfall- und Krisenfalldokumentationssystem, das unter dem Dach der damaligen Daimler AG eingeführt wurde und auch für Daimler Truck Gültigkeit hat, wurde im Berichtsjahr weiterentwickelt: Der integrierte, digitale Meldeprozess für Krisenfälle ermöglicht eine schnelle Erfassung aller COVID-19-Infektionen bei Beschäftigten – und damit eine schnelle Nachverfolgung möglicher Kontaktpersonen durch den Werkärztlichen Dienst oder die Führungskräfte. Durch die Darstellung von Infektionsketten konnten wir im Jahr 2021 dazu beitragen, die Ausbreitung der COVID-19-Pandemie in unserem Unternehmen zu begrenzen.

Verantwortungsvolle Interessenvertretung

Sowohl für den politischen Dialog als auch für eine verantwortungsvolle Interessenvertretung hat sich die damalige Daimler AG eigene Grundsätze auferlegt und unter Einbindung der Unternehmensführung in einer Richtlinie zusammengefasst, die auch nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG für Daimler Truck Gültigkeit hat: Wir wahren politische Zurückhaltung, Ausgewogenheit und Neutralität im Umgang mit politischen Parteien, Abgeordneten und Amtsträgern. Verantwortlich für den Dialog mit der Politik auf nationaler und internationaler Ebene ist der Bereich Außenbeziehungen bei Daimler Truck, der seinen Sitz in Stuttgart hat und die politischen Positionen koordiniert.

Daimler Truck hat sich ein anspruchsvolles Ziel gesetzt: Bis 2039 wollen wir in Europa, Japan und den USA nur CO₂-neutrale Lkw und Busse anbieten. Entsprechend wollen wir die politischen Interessenvertreter von dieser Transformation überzeugen und dafür werben, durch Setzung geeigneter politischer Rahmenbedingungen diese Entwicklung zu unterstützen. Wir wollen in der Politik auch dafür werben, insbesondere in der Hochlaufphase der neuen Technologien (bis etwa 2030) durch geeignete finanzielle Förderinstrumente ein positives Investitionsumfeld für unsere Kunden zu schaffen.

Mit verschiedenen Instrumenten, wie beispielsweise unserer Verhaltensrichtlinie, wollen wir gewährleisten, dass unsere politische Interessenvertretung mit geltenden Vorschriften und ethischen Standards im Einklang steht. Dabei beachten wir in der Verbandsarbeit und der Kooperation mit anderen Unternehmen insbesondere kartellrechtliche Vorgaben. Zudem haben wir unternehmensintern verbindliche Vorgaben festgelegt, die unter anderem in der Verhaltensrichtlinie der Daimler Truck festgeschrieben sind.

Den Umgang mit Zuwendungen, die Vergabe von Parteispenden und die Handhabung weiterer Instrumente zur politischen Interessenvertretung regelt unsere Konzernrichtlinie zur Lobbyarbeit, politischen Spenden und Parteispenden. Unsere Beschäftigten können diese in der Richtliniendatenbank im Intranet finden. Die Daimler Truck AG ist darüber hinaus im Transparenzregister der EU gelistet und erkennt dessen Verhaltenskodex an.

Die genannten Richtlinien definieren auch, wie wir mit Risiken, die im Zusammenhang mit der politischen Interessenvertretung stehen, umgehen wollen. Diese Risiken adressieren wir zudem in konzernweit gültigen Compliance-Prozessen. Hinweise, die im Zusammenhang mit unseren Aktivitäten zur politischen Interessenvertretung stehen, nimmt unser Hinweisgebersystem BPO entgegen.

Thematische Schwerpunkte

Konkret geht es Daimler Truck im Austausch mit politischen Entscheidern darum, nachhaltige Lösungen für gesellschaftliche Herausforderungen zu finden – und so die Planungssicherheit für das Unternehmen zu erhöhen. Im Berichtsjahr standen unter dem Dach der damaligen Daimler AG vor allem folgenden Themen im Fokus:

- Klimaziele umsetzen und Luftqualität verbessern
- Städte lebenswerter gestalten
- Verkehrssicherheit verbessern
- Standards für menschenrechtliche Sorgfalt etablieren
- Nachhaltige Finanzierung
- Standortbezogene Fragestellungen
- Freier und fairer Handel
- Beitrag zur Gestaltung von Arbeitsgesetzen
- Nachhaltige Energiesysteme (Wasserstoff)

Parteispenden und politische Zuwendungen

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

Partnerschaften

Daimler Truck betrachtet Nachhaltigkeit aus verschiedenen Blickwinkeln und versucht Trends zu identifizieren sowie aufzugreifen und Erfahrungen auszutauschen. Dabei geht es auch darum, kontroverse Themen frühzeitig zu diskutieren und mögliche weitere Themenschwerpunkte fortlaufend mit in unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie zu integrieren.

Voraussetzung dafür ist, dass wir unsere Stakeholder kennen. Darunter verstehen wir Personen und Organisationen, die rechtliche, finanzielle, ethische oder ökologische Ansprüche oder Erwartungen an Daimler Truck haben. Ob eine Person, Organisation oder Gruppe Stakeholder unseres Unternehmens ist, hängt davon ab, wie stark sie durch unsere Entscheidungen beeinflusst wird oder umgekehrt unsere Entscheidungen beeinflussen kann. Unsere primären Stakeholder sind demnach Kunden, Beschäftigte, Investoren und Lieferanten. Auch tauschen wir uns regelmäßig mit zivilgesellschaftlichen Gruppen wie Nichtregierungsorganisationen aus. Aber auch mit Verbänden, Gewerkschaften, Medien, Analysten, Kommunen, Anwohnern in der Nachbarschaft unserer Standorte sowie mit Vertretern aus Wissenschaft und Politik pflegen wir den Kontakt.

Anlass- und projektbezogen greifen wir als Maßnahme Fragen, Bedenken, Kritik und Anregungen von Stakeholdern auf und treten mit unseren Anspruchsgruppen in einen offenen Austausch. Daimler Truck hat im Rahmen seiner Weiterentwicklung der politischen Interessenvertretung Dialog- und Informationsveranstaltungen zu aktuellen Themen durchgeführt. Daimler Truck nutzt zudem das Format eines monatlichen Podcast, um mit externen Stakeholdern über relevante Themen wie die Zukunft des Transports, Nachhaltigkeit, Führung und unternehmerische Ethik zu diskutieren. Dieser Podcast ist auf der Daimler Truck-Website verfügbar.

Dialogformate

Die damalige Daimler AG trat 2021 mit ihren relevanten Stakeholdern in den Dialog, und hat unterschiedliche Dialogformate genutzt, an denen auch Daimler Truck beteiligt war: Unter anderem fanden unter dem Dach der damaligen Daimler AG Stakeholder-Befragungen, Fachtagungen und thematische Dialoge statt. Pandemiebedingt wurde 2021 der zweitägige »Daimler Sustainability Dialogue« wie schon im Vorjahr auf einer digitalen Meeting-Plattform durchgeführt. Unter anderem diskutierten die Teilnehmer über die Bedeutung der UN-Klimakonferenz COP26 in Glasgow für das Unternehmen.

Zusätzlichen Impuls erhielt die damalige Daimler AG im Austausch mit dem Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung, dem unabhängige externe Fachleute aus Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Wirtschaft angehören.

Zukünftig wird Daimler Truck auf einen fokussierten Austausch mit ausgewählten Stakeholdern setzen. Aktuelle Diskussionen beobachten wir und informieren uns über damit verbundene Erwartungen, indem wir uns an branchenspezifischen sowie branchenübergreifenden Netzwerken und Initiativen beteiligen. Zusätzlich werten wir Studien und andere wissenschaftliche Publikationen aus und führen eigene Medienanalysen durch. Dies hilft uns dabei, über den von uns initiierten Dialog hinaus Entwicklungen und damit verbundene Erwartungen zu erkennen.

Verbände und Initiativen

Zusätzlich zum direkten Austausch mit politischen Entscheidungsträgern und anderer Interessengruppen, die sich für eine nachhaltige Entwicklung einsetzen, engagierte sich die damalige Daimler AG in diversen Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen. Hierzu gehören insbesondere der UN Global Compact sowie econsense. Daimler Truck strebt eine Mitgliedschaft als eigenständiges Unternehmen in diesem Jahr an. Innerhalb dieser Initiativen wollen wir uns auch mit Vertretern der Zivilgesellschaft austauschen.

Verkehrssicherheit

Ganzheitliche Sicherheits- und Assistenzsysteme

Unfallfreies Fahren – diese Vision treibt uns bei Daimler Truck an und gehört fest zu unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie. Unsere innovativen Fahrerassistenzsysteme bieten Fahrern und Insassen schon heute ein hohes Maß an Sicherheit und Komfort. Sie können helfen, kritische Fahrsituationen zu vermeiden oder sicher zu bewältigen. So schützen sie Insassen und andere Verkehrsteilnehmer. Insbesondere durch Warnungen oder aktive Bremsengriffe lassen sich Unfälle immer häufiger abmildern und sogar verhindern.

Auf dem Weg zum unfallfreien Fahren hat sich Daimler Truck ambitionierte Ziele gesetzt, die mit Nachdruck verfolgt werden. Diese Ziele werden von der Unternehmensführung fortwährend unter anderem durch die Einbindung im Sustainability Steering Committee überprüft. Daimler Truck strebt danach,

- Systeme der Unfallvermeidung weiter zu verbessern, zum Beispiel mit dem Aktiven Brems-Assistenten,
- Unsere Fahrzeuge für Fahrer und Passagiere bei und nach einem Unfall noch sicherer zu machen, zum Beispiel durch geeignete Fahrzeugstrukturen, Rückhaltesysteme und Systeme, die nach dem Unfall wirken können,
- Unsere Fahrzeuge auch für andere Verkehrsteilnehmer durch Fußgängererkennung und Partnerschutz sicherer zu machen – zum Beispiel durch den Notfallbremsassistenten.

Durch diese Maßnahmen wollen wir die Verkehrssicherheit erhöhen.

Für unsere Lkw entwickeln wir immer wieder neue, wirksamere Sicherheits- und Assistenzsysteme und optimieren bereits bestehende Systeme.

Omnibusse benötigen besondere Schutzeinrichtungen, die den hohen Sicherheitsanforderungen dieser Fahrzeuggattung gerecht werden – schließlich werden hier Personen befördert. Das Sicherheitskonzept von Daimler Buses setzt sich aus vielen Bausteinen zusammen. Im Zentrum stehen fahrzeug- und einsatzspezifische Sicherheitsausstattungen, die die aktive und passive Sicherheit der Busse erhöhen.

Für unsere Entwicklungen spielt die Nutzfahrzeug-Unfallforschung eine zentrale Rolle: Mit ihren Unfallanalysen liefert sie die Grundlagen für Verbesserungen in unseren Fahrzeugen. So untersuchen die Unfallforscher von Daimler Truck beispielsweise seit 1972 deutschlandweit ausgewählte Unfälle mit Mercedes-Benz Lkw. Sie dokumentieren die Daten und Hinweise zum Unfallhergang, zu den beteiligten Fahrzeugen und den Schäden.

Automatisiertes Fahren

Weniger Unfälle, mehr Verkehrssicherheit: Das ist die Hoffnung, die mit dem Einsatz automatisierter und autonomer Systeme in Fahrzeugen einhergeht. Während die Effizienz im Transportprozess steigt, sinken Kraftstoffverbrauch und Kosten. Zudem erwarten wir, dass die Automatisierung den Verkehr flüssiger machen kann – insbesondere auf Autobahnen. Vor allem jedoch können automatisiert fahrende Lkw dazu beitragen, den Straßenverkehr sicherer zu machen. Redundant aufgebaute Systeme und eine Vielzahl von Sensoren und Instrumenten können unter bestimmten Bedingungen die Gefahr eines Unfalls reduzieren sowie Unfallfolgen abmildern. Ebenso können sie dazu beitragen, Emissionen zu reduzieren.

Bei seinen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten rund um automatisierte Lkw orientiert sich Daimler Truck an drei Grundsätzen:

- Die Sicherheit von Fahrzeuginsassen und Verkehrsteilnehmern hat oberste Priorität.
- Unsere Produkte entwickeln wir entlang der Bedürfnisse unserer Kunden und im Austausch mit diesen.
- Es bedarf eines klaren rechtlichen und regulatorischen Rahmens für Betrieb und Haftung.

Durch das Autonomous Technology Group Board sowie das Sustainability Steering-Committee ist bei der Definition und Überprüfung der Zielsetzungen und Maßnahmen die Unternehmensführung eingebunden.

Bereits heute bietet Daimler Truck teilautomatisierte Fahrsysteme (SAE Level 2) an. Unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner und FUSO sind diese in unseren wichtigsten Märkten auf drei Kontinenten erhältlich. Der nächste Schritt wird konsequenterweise hin zum voll automatisierten Fahren (SAE Level 4) gehen – für noch mehr Sicherheit, Effizienz und Produktivität im Straßengüterverkehr.

Demnach wird es in den nächsten Jahren einer unserer Entwicklungsschwerpunkte sein, voll automatisierte Lkw (SAE Level 4) zur Serienreife zu bringen. Das Know-how und alle Aktivitäten rund um das automatisierte Fahren bündelt Daimler Truck weltweit im Vorstandsressort Truck Technology. Zu den zentralen Aufgaben der globalen Einheit gehört es, unsere Gesamtstrategie für automatisiertes Fahren weiterzuentwickeln und umzusetzen – einschließlich Forschung und Entwicklung. Zudem obliegt es ihr, die erforderliche Infrastruktur und ein Netzwerk für den operativen Fahrzeugeinsatz aufzubauen.

Aber bei allen Vorteilen ist auch Vorsicht geboten: Ethische, rechtliche und datenschutzrechtliche Risiken dürfen bei automatisierten Systemen nicht außer Acht gelassen werden.

Menschenrechte

Mit dem Ausbau der Elektromobilität und der Entwicklung alternativer Antriebstechnologien gewinnt das öffentliche Interesse an Menschenrechten in den Lieferketten für Daimler Truck an Bedeutung. Denn die Produktion von Elektromotoren und Akkus erfordert Rohstoffe wie Lithium oder Kobalt, bei denen das Risiko besteht, dass sie unter menschenrechtlich kritischen Bedingungen abgebaut werden. Wir beobachten ein steigendes Interesse an Menschenrechten nicht nur bei Verbrauchern und zivilgesellschaftlichen Organisationen, sondern auch bei Aktionären und Investoren. Das Thema wird zunehmend in Ratings und Benchmarks berücksichtigt und beeinflusst immer mehr Investitionsentscheidungen.

Die Achtung der Menschenrechte ist für uns ein grundlegender Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung. Das Ziel unter dem Dach der damaligen Daimler AG, das für das Berichtsjahr auch für Daimler Truck Gültigkeit hat, ist: Wir wollen nur Produkte anbieten, die ohne Menschenrechtsverletzungen produziert wurden. Unser Anspruch ist, dass die

Menschenrechte in allen unseren Konzerngesellschaften eingehalten und auch bei unseren Geschäftspartnern und Lieferanten geachtet werden.

Über die Verhaltensrichtlinie und die Grundsatzklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte informierte die damalige Daimler AG die Beschäftigten über die Grundsätze zum Thema Menschenrechte und sensibilisierte sie für entsprechende Risiken. Diese Bestimmungen sind auch seit der Abspaltung für alle unsere Beschäftigten von Daimler Truck bindend und werden auch künftig allen Mitarbeitern in webbasierten Trainings vermittelt werden. Darüber hinaus werden zukünftig die Mitarbeiter in funktionsspezifischen Trainings zu Menschenrechten geschult werden.

Organisatorische Verankerung

Das Center of Competence für das Thema Menschenrechte bei der damaligen Daimler AG war der Abteilung Social Compliance zugeordnet. Zur Implementierung des menschenrechtlichen Sorgfaltsansatzes arbeitet die Abteilung der damaligen Daimler AG eng mit den für die operative Umsetzung verantwortlichen Fachbereichen zusammen, insbesondere den Einkaufseinheiten. Die übergreifenden Aktivitäten zum Thema Menschenrechte wurden aus dem Vorstandsressort Integrität und Recht der damaligen Daimler AG heraus gesteuert.

Mit der Abspaltung von der damaligen Daimler AG haben wir bei Daimler Truck Verantwortlichkeiten für Menschenrechte in der Abteilung Nachhaltigkeitsmanagement im Bereich Legal & Compliance aufgebaut. Die Abteilung führt den Ansatz der Zusammenarbeit und Implementierung der damaligen Daimler AG fort.

Human Rights Compliance Management System

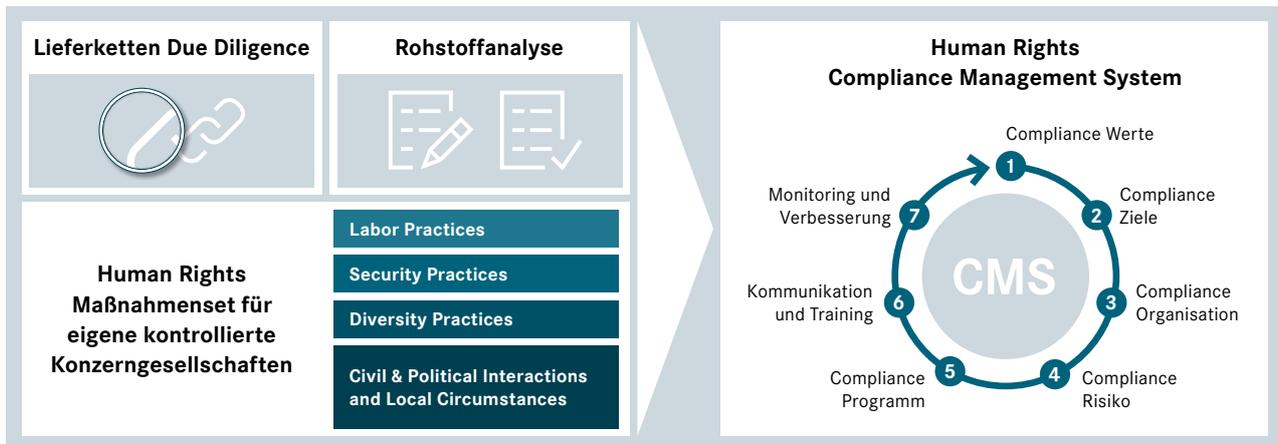
Das Human Rights Respect System (HRRS) war der Ansatz der damaligen Daimler AG zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht und umfasste im Berichtszeitraum bis Dezember 2021 auch Daimler Truck. Im Rahmen des HRRS prüfte die damalige Daimler AG risikobasiert und systematisch, ob in eigenen kontrollierten Konzerngesellschaften und Lieferketten Menschenrechte eingehalten werden. Darüber hinaus führt sie im Rahmen des HRRS eine Vielzahl von Maßnahmen ein, um weltweit negative Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit auf die Menschenrechte zu vermeiden, soweit möglich zu beenden oder zu minimieren.

Der HRRS-Prozess der damaligen Daimler AG bestand im Kern aus einem Social Compliance Management System (Social CMS) für die eigenen kontrollierten Gesellschaften und einem Due-Diligence-Kreislauf mit den vier Phasen Risikobeurteilung, Programmimplementierung, Kontrolle und Berichterstattung. Der Due-Diligence Ansatz zielt darauf ab, Risiken und potenzielle sowie tatsächliche negative Auswirkungen des unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte frühzeitig zu erkennen, systematisch zu vermeiden und, falls erforderlich, adäquate Maßnahmen einzuleiten.

Im Berichtsjahr wurde 2021 das Thema Menschenrechte für die kontrollierten Konzerngesellschaften der damaligen Daimler AG in den zentralen, systematischen Risikoanalyse-Prozess integriert. Das Social CMS beinhaltet einen spezifischen Ansatz für eine menschenrechtsbezogene Risikobewertung, der in allen

B.24

Human Rights Compliance Management System



kontrollierten Konzerngesellschaften zur Anwendung kam. Ziel war es, das individuelle Risiko unserer kontrollierten Konzerngesellschaften zu identifizieren. Dazu wurden unter anderem auch landesspezifische Faktoren mit einbezogen.

Für Konzeption und Umsetzung des Social CMS war die Social Compliance Abteilung innerhalb der damaligen Daimler AG verantwortlich, die auch Truck- und Bus-relevante Themen bis zur Abspaltung abdeckte.

Daimler Truck wird das bestehende System bestehend aus dem HRRS, dem Social CMS für die eigenen kontrollierten Gesellschaften, die Business Partner Standards sowie die geltenden Standards für Lieferanten und weitere Elemente der damaligen Daimler AG Schritt für Schritt weiter in ein einheitliches Human Rights Compliance Management System (Human Rights CMS) integrieren und dort bündeln. Hierbei bezieht Daimler Truck auch externe Stakeholder mit ein. So tauschen wir uns unter anderem mit internationalen Nichtregierungsorganisationen zu menschenrechtlichen Risiken beim Abbau bestimmter Rohstoffe aus. [➔ B.24](#)

Im Berichtsjahr hat Daimler Truck damit begonnen das Human Rights CMS konzernweit einzuführen. Ausgehend von den identifizierten Risikofeldern überprüfen wir die Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen jährlich detailliert auf menschenrechtliche Risiken. Dabei wenden wir das im Human Rights CMS vorgesehene zweistufige Verfahren an, in dem die Vorab-Klassifizierung durch eine Umfragenbasierte Erhebung validiert wird. Auf der Grundlage dieser Risikoklassifizierung werden für die betroffenen Lieferketten oder Konzerngesellschaften angemessene Maßnahmen definiert und implementiert.

Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Das Ziel von Daimler Truck ist es, wirtschaftlichen Erfolg mit verantwortungsvollem Handeln gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft zu verbinden – und das entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Wir beziehen den größten Teil unserer Rohstoffe, Bauteile und Dienstleistungen von Lieferanten aus der ganzen Welt. Damit ist klar: Unsere Verantwortung endet nicht an unseren Werktoeren. Unser Ziel ist, dass auch unsere Lieferkette Teil unserer Nachhaltigkeitsbemühungen ist. Deshalb erwarten wir von unseren Lieferanten, dass sie sich an ökologische und soziale Standards halten.

Bereits unter dem Dach der damaligen Daimler AG wurden Anforderungen und Maßnahmen zur verantwortungsvollen Beschaffung an Lieferanten und Dienstleister etabliert. Die nachfolgend dargestellten Anforderungen und Maßnahmen galten bis Dezember 2021 für Daimler Truck als Teil der damaligen Daimler AG und beanspruchen auch nach der Abspaltung Geltung.

Anforderungen an die Lieferanten. Daimler Truck bekennt sich zu einer verantwortungsvollen Beschaffung von Produktions- und Nicht-Produktionsmaterial sowie Dienstleistungen.

Dabei bilden unsere Business Partner Standards, welche unter dem Dach der damaligen Daimler AG entwickelt wurden und auch für Daimler Truck Gültigkeit haben, die Leitplanken für nachhaltiges Lieferkettenmanagement. Sie definieren Anforderungen an Arbeitsbedingungen, die Achtung und Wahrung der international anerkannten Menschenrechte, Umweltschutz und Sicherheit sowie Geschäftsethik und Compliance und werden in Lieferantenverträgen referenziert.

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

Zusätzlich zu unseren Business Partner Standards sichern wir unsere Nachhaltigkeitsanforderungen vertraglich ab. So fordern wir unter anderem in unseren speziellen Einkaufsbedingungen, den Daimler Truck Special Terms, dass Lieferanten gemäß den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie den OECD-Leitsätzen und -Prinzipien Prozesse zur Einhaltung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht etablieren. Wir behalten uns das Recht vor, diese Prozesse zu kontrollieren und zu auditieren. Weiterhin ist jeder Lieferant verpflichtet, uns über menschenrechtliche Risiken und entsprechende Gegenmaßnahmen zu informieren und uns auf Anfrage Risiko-Hotspots entlang seiner Lieferkette offenzulegen.

Produktionsmaterial-Lieferanten sind zudem verpflichtet, ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001, EMAS oder vergleichbaren Standards einzuführen und ein entsprechendes Zertifikat vorzulegen.

Maßnahmen in der Lieferkette. Um der Sorgfaltspflicht für die Lieferkette nachzukommen, setzte die damalige Daimler AG auf vielfältige Maßnahmen und Konzepte, die für Daimler Truck als Teil der damaligen Daimler AG Gültigkeit hatten und auch nach der Abspaltung fortgeführt werden. Dazu gehören Lieferanten-Screenings, Audits, risikobasierte Due-Diligence-Analysen und Qualifizierungsmodule für Lieferanten von Produktionsmaterialien. Mit diesen Instrumenten wollen wir die Transparenz in der Lieferkette erhöhen und sicherstellen, dass die international anerkannten Menschenrechte eingehalten und weitere Sozialstandards und Umweltauflagen beachtet werden. Unsere Einkaufsbereiche spielen für Produktions- und Nicht-Produktionsmaterial hierbei eine zentrale Rolle.

Lieferanten sensibilisieren und qualifizieren. Seit 2018 führte die damalige Daimler AG zusammen mit der Nachhaltigkeitsinitiative »Drive Sustainability« Sensibilisierungs- und Informationsmaßnahmen für Produktionsmaterial-Lieferanten in verschiedenen Fokusländern durch. Unter dem Dach der damaligen Daimler AG wurden die im Berichtsjahr für Lieferanten in Indien und Argentinien vorgesehenen Trainings aufgrund der COVID-19-Pandemie als webbasierte Veranstaltungen durchgeführt. Außerdem wurde ein E-Learning-Programm für Lieferanten pilotiert, welches auch für Lieferanten von Daimler Truck Anwendung fand. Das Programm wird auch bei Daimler Truck zukünftig fortgeführt.

Transparenz in Lieferketten. Um die Umweltauswirkungen unserer Lieferketten noch transparenter darzulegen, hat Daimler Truck bereits als Teil der damaligen Daimler AG mit Organisationen wie dem Carbon Disclosure Project (CDP) zusammengearbeitet und führt dies auch seit der Eigenständigkeit fort: So hat Daimler Truck 2021 bereits zum zweiten Mal das CDP Supply Chain Program durchgeführt. Im Rahmen des Programms hielten wir unsere Lieferanten dazu an, über die Umweltauswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit und ihre Klimaschutzbestrebungen zu berichten.

Menschenrechte in der Lieferkette. Bei der Prüfung von Menschenrechtsrisiken entlang der Lieferkette von Produktionsmaterial liegt ein besonderes Augenmerk auf kritischen Rohstoffen. Die auf Basis einer Vorab-Risikoanalyse der damaligen Daimler AG identifizierten 24 kritischen Rohstoffe wurden in Hinblick auf ihre Relevanz in der Truck- und Bus-Produktion priorisiert und sollen bis 2028 schrittweise genauer überprüft werden. In den vergangenen Jahren haben die Einkaufseinheiten der Divisionen Pkw, Vans, Trucks und Busse unter dem Dach der damaligen Daimler AG bereits einige der 24 Rohstoffe mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen auf diese Weise überprüft.

Auch unsere Dienstleister nehmen wir in die Verantwortung für die Einhaltung von Menschenrechten und weiteren Nachhaltigkeitsaspekten: International Procurement Services (IPS), zuständig für den Einkauf von Dienstleistungen unter dem Dach der damaligen Daimler AG, bewertete über das gesamte Berichtsjahr hinweg alle neuen Dienstleister in Risikoländern und kritischen Einkaufsbereichen im Hinblick auf Sozial- und Umweltstandards, Geschäftsethik und den Umgang mit Richtlinien.

Auf Basis der Vorab-Risikoanalyse der damaligen Daimler AG wurden 27 Dienstleistungen identifiziert, die menschenrechtlich potenziell kritisch waren. Darauf aufbauend ist in der Zusammenarbeit mit einem Expertenteam ein Fragenkatalog für Dienstleister entstanden. Dieser half uns, mögliche erhöhte menschenrechtliche Risiken bestimmter Warengruppen und Branchen aufzudecken. So erhielten wir Transparenz über die Risiken, konnten gezielte Status-Quo-Analysen einleiten und mit den relevanten Dienstleistern in den Dialog treten.

In der zweiten Phase der Risikobeurteilung unterziehen wir Dienstleistern einer Due-Diligence-Prüfung. Diese Prozesse werden mit Blick auf Truck- und Bus-Relevanz in Zukunft auch bei Daimler Truck übernommen und fortgeführt.

Hinweise und Verdachtsfälle. Werden uns über das BPO oder andere Kanäle Hinweise auf Verstöße in der Lieferkette gemeldet, gehen wir diesen konsequent nach. Im Allgemeinen werden alle verfügbaren Informationen gesammelt und der Lieferant oder Dienstleister aufgefordert, sich zu den Vorwürfen zu äußern. Anschließend bewerten wir den Sachverhalt und leiten entsprechende Korrekturmaßnahmen ein. Dies kann dazu führen, dass wir gemeinsam mit dem betroffenen Lieferanten daran arbeiten, den Missstand zu beheben, oder dass die Geschäftsbeziehung beendet wird.

Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

(Bericht nach §§ 315a, 289a Handelsgesetzbuch (HGB))

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Die Daimler Truck Holding AG (nachfolgend auch die »Gesellschaft«) wurde am 25. März 2021 mit einem Grundkapital von 50.000,00 € eingeteilt in 50.000 auf den Namen lautende Stückaktien durch die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH, Schönefeld, eine unmittelbare 100%-ige Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG), Stuttgart, gegründet und am 12. April 2021 in das Handelsregister beim Amtsgericht Stuttgart unter HRB 778600 eingetragen. Im Rahmen der Gründung der Daimler Truck Holding AG wurde das Grundkapital vollständig eingezahlt. Mit Aktienkaufvertrag vom 8. Juli 2021 wurden sämtliche 50.000 von der Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH gehaltenen Aktien an der Daimler Truck Holding AG mit dinglicher Wirkung zu diesem Tag an die Mercedes-Benz Group AG verkauft und abgetreten, wodurch die Mercedes-Benz Group AG zwischenzeitlich alleinige unmittelbare Aktionärin der Daimler Truck Holding AG wurde. Im Zuge der Herauslösung des Nutzfahrzeuggeschäfts aus der Mercedes-Benz Group wurden auf Grundlage des Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrags vom 6. August 2021 im Rahmen der Umwandlungs- und Einbringungsmaßnahmen als Gegenleistung weitere 822.901.882 neue Aktien an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG (534.918.723 Aktien), an die Mercedes-Benz Group AG (233.936.002 Aktien) und an die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH (54.047.157 Aktien) ausgegeben. Zum 31. Dezember 2021 beträgt das gezeichnete Kapital der Daimler Truck Holding AG 822.951.882,00 €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 822.951.882 auf den Namen lautende Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag). Sämtliche 822.951.882 Stückaktien sind seit dem 9. Dezember 2021 zum Handel im regulierten Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse mit gleichzeitiger Zulassung zum Teilbereich des regulierten Marktes mit weiteren Zulassungsfolgepflichten (Prime Standard) an der Frankfurter Wertpapierbörse zugelassen; die Aufnahme des Börsenhandels erfolgte am 10. Dezember 2021.

Gemäß § 67 Abs. 2 Aktiengesetz (AktG) bestehen im Verhältnis zur Gesellschaft Rechte und Pflichten aus Aktien nur für und gegen den im Aktienregister Eingetragenen. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Derzeit besteht die Besonderheit, dass die Aktien, die im Zuge der Gründung der Gesellschaft im März 2021 geschaffen wurden, für das Geschäftsjahr 2021 gewinnberechtigt sind, während sämtliche neuen Aktien der Gesellschaft, die im Rahmen der Umwandlungs- und Einbringungsmaßnahmen als Gegenleistung ausgegeben wurden, lediglich für die Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2022 (einschließlich) gewinnberechtigt sind. Die

Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere aus den §§ 12, 53a ff., 118 ff. und 186 AktG. Zum 31. Dezember 2021 befanden sich keine Aktien im eigenen Bestand.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

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

Im Rahmen der Herauslösung des Nutzfahrzeuggeschäfts aus der Mercedes-Benz Group im Wege der Abspaltung einer Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG haben die Mercedes-Benz Group AG, die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH und die Daimler Truck Holding AG am 6. August 2021 als Anlage zu dem Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag eine sogenannte Entkonsolidierungsvereinbarung abgeschlossen. Diese soll sicherstellen, dass eine faktische Mehrheit der Mercedes-Benz Group AG in der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG zu keinem Beherrschungsverhältnis und einer damit verbundenen Vollkonsolidierungspflicht der Daimler Truck Holding AG bei der Mercedes-Benz Group AG führt. Zu diesem Zweck sieht die Entkonsolidierungsvereinbarung unter anderem vor, dass die Mercedes-Benz Group AG und die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH ihre Stimmrechte bei der Wahl von zwei von zehn Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG auf der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG nicht ausüben. Ferner sieht die Vereinbarung die Verpflichtung der Mercedes-Benz Group AG und der Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH vor, dass sie ihre Stimmrechte im Fall einer vorzeitigen (Wieder-) Wahl einzelner Anteilseignervertreter oder im Fall der Wahl von Ersatzmitgliedern nicht ausüben, soweit über die (Wieder- oder Ersatz-) Bestellung eines Aufsichtsratsmitglieds entschieden wird, bei dessen ursprünglicher Wahl sie ihre Stimmrechte nicht ausgeübt haben. Dies gilt auch für Entscheidungen über die Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern, sofern sie bei der Wahl der entsprechenden Aufsichtsratsmitglieder aufgrund der Entkonsolidierungsvereinbarung ihre Stimmrechte nicht ausgeübt haben. Im Hinblick auf die Wahl der acht Anteilseignervertreter, für die die Mercedes-Benz Group AG und die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH nach der Entkonsolidierungsvereinbarung berechtigt sind, ihre Stimmrechte auszuüben, sieht diese vor, dass die Mercedes-Benz Group AG und die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH dem Aufsichtsrat der Gesellschaft rechtzeitig vor der Beschlussfassung über dessen Wahlvorschläge entsprechende Vorschläge unterbreiten. Die Entkonsolidierungsvereinbarung ist mit Wirksamwerden der Abspaltung in Kraft getreten und hat eine anfängliche Laufzeit bis zum Ende der fünften ordentlichen Hauptversammlung der

Daimler Truck Holding AG, die auf die ordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG im Jahr 2022 folgt, und sie verlängert sich, wenn sie von keiner der Parteien ordentlich gekündigt wird. Vorbehaltlich etwaiger fusions- und investitionskontrollrechtlicher Freigaben endet die Vereinbarung gemäß § 158 Abs. 2 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) (auflösende Bedingung), wenn der (un-)mittelbare Anteilsbesitz der Mercedes-Benz Group AG an der Daimler Truck Holding AG auf unter 20,00% der Anteile fallen sollte. Zum 31. Dezember 2021 hielten die Mercedes-Benz Group AG mit Sitz in Stuttgart, Deutschland und ihre Konzerngesellschaft, die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH mit Sitz in Schönefeld, Deutschland, an der Daimler Truck Holding AG insgesamt 288.033.159 Aktien und damit 35,00% der Stimmrechte. Ende Januar 2022 hat die Mercedes-Benz Group AG Aktien in einem Umfang von 4,99% des Grundkapitals der Gesellschaft zunächst auf die Mercedes-Benz AG übertragen, die diese Aktien dann auf den Daimler Pension Trust e.V. zur Absicherung von Pensionsverbindlichkeiten der Mercedes-Benz AG weiterübertragen hat.

Im Rahmen des Konzerntrennungsvertrags, der ebenfalls Anlage zu dem am 6. August 2021 beurkundeten Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag ist, hat sich die Mercedes-Benz Group AG verpflichtet, bis zum Ablauf des Tages, der 36 Monate nach dem ersten Tag des Börsenhandels der Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse liegt (Lock-up-Periode), ohne vorherige Zustimmung der Daimler Truck Holding AG keine der von der Mercedes-Benz Group AG zum Zeitpunkt des Vollzugs des Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrags direkt oder indirekt gehaltenen Aktien der Daimler Truck Holding AG zu veräußern. Ausgenommen von dieser Verpflichtung sind Veräußerungen an verbundene Unternehmen im Sinne des § 15 AktG oder an den Daimler Pension Trust e.V. sowie jegliche Maßnahmen, die nicht durch ein Verhalten (Tun, Dulden oder Unterlassen) der Mercedes-Benz Group AG verursacht werden. Die Mercedes-Benz Group AG ist durch diese Vereinbarung nicht daran gehindert, nach Ablauf des Tages, der zwölf Monate nach dem ersten Tag des Börsenhandels der Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse liegt, ohne vorherige Zustimmung der Daimler Truck Holding AG die dem Lock-up unterliegenden Aktien der Daimler Truck Holding AG zu veräußern, wenn eine solche Veräußerung nach Einschätzung des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG im Sinne einer ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleitung (§ 93 Abs. 1 AktG), in Abwägung der zum entsprechenden Zeitpunkt vorliegenden wirtschaftlichen und strategischen Gesichtspunkte, geboten ist. Ausgenommen hiervon sind Veräußerungen an einen direkten Wettbewerber der Daimler Truck Holding AG, die innerhalb der Lock-up-Periode nicht zulässig sind. Des Weiteren hat die Mercedes-Benz Group AG im Hinblick auf die anzustrebende Art und Weise der Veräußerung erklärt, dass sie für den Fall einer Veräußerung innerhalb der ersten sechs Jahre nach dem ersten Börsenhandelstag der Aktie der Daimler Truck Holding AG die betreffenden Aktien der Daimler Truck Holding AG vorrangig in der Weise veräußern wird, dass die Veräußerung zu einer Erhöhung des Streubesitzes bei der Daimler Truck Holding AG führt, es sei denn, diese Form der Veräußerung wäre nicht mit den Sorgfaltspflichten des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG (§ 93 Abs. 1 AktG) vereinbar.

Darüber hinaus hat sich die Mercedes-Benz Group AG in dem Listing Agreement, welches am 26. November 2021 im Zusammenhang mit der Börseneinführung der Aktie der Daimler Truck Holding AG mit den begleitenden Banken (Listing Agents) abgeschlossen wurde, auch gegenüber den Listing Agents grundsätzlich dazu verpflichtet, über die von ihr gehaltenen Aktien der Gesellschaft bis zum Ablauf von sechs Monaten nach dem ersten Handelstag nicht ohne Zustimmung der Listing Agents in irgendeiner Weise zu verfügen oder wirtschaftlich vergleichbare Transaktionen einzugehen.

Beschränkungen, die die Übertragung von Aktien betreffen resultieren auch aus den Performance-Phantom-Share-Plänen (PPSP): Berechtigte aus den PPSP der Führungsebene 1 sowie berechnete Vorstandsmitglieder sind nach Maßgabe der Planbedingungen und der sogenannten Stock Ownership Guidelines verpflichtet, bis zum Erreichen eines definierten Zielvolumens Aktien der Daimler Truck Holding AG zu erwerben und für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zum Konzern zu halten. Für die übrigen PPSP-Berechtigten besteht diese Verpflichtung nicht.

Beteiligungen am Kapital, die 10,00% der Stimmrechte überschreiten

Zum 31. Dezember 2021 hielt die Mercedes-Benz Group AG mit Sitz in Stuttgart, Deutschland, 233.986.002 Aktien und damit direkt 28,43% der Stimmrechte an der Daimler Truck Holding AG. Als hundertprozentige Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz Group AG hielt die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH mit Sitz in Schönefeld, Deutschland, zum Bilanzstichtag 54.047.157 Aktien und damit 6,57% der Stimmrechte an der Daimler Truck Holding AG. Die Stimmrechte der Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH werden der Mercedes-Benz Group AG gemäß § 34 Wertpapierhandelsgesetz zugerechnet, sodass die Mercedes-Benz Group AG kraft Zurechnung am 31. Dezember 2021 direkt und indirekt insgesamt 288.033.159 Aktien und damit 35,00% der Stimmrechte hielt. Ende Januar 2022 hat die Mercedes-Benz Group AG Aktien in einem Umfang von 4,99% des Grundkapitals der Gesellschaft zunächst auf die Mercedes-Benz AG übertragen, die diese Aktien dann auf den Daimler Pension Trust e.V. zur Absicherung von Pensionsverbindlichkeiten der Mercedes-Benz AG weiterübertragen hat. Sonstige direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital der Gesellschaft, die 10,00% der Stimmrechte erreichen oder überschreiten, sind der Gesellschaft nicht gemeldet worden und auch nicht anderweitig bekannt.

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

Die Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84, 85 AktG und, sobald der Aufsichtsrat – nach Abschluss des Statusverfahrens – entsprechend den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes (MitbestG) zusammengesetzt ist, auch auf Grundlage des § 31 MitbestG. Gemäß § 84 AktG werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Nach der Empfehlung B. 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex soll die Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern für längstens drei Jahre erfolgen. Bereits vor Börsenzulassung der Daimler Truck Holding AG wurden Martin Daum bis zum 28. Februar 2025, Jochen Götz bis zum 30. Juni 2026

und Jürgen Hartwig bis zum 30. November 2026 zu Mitgliedern des Vorstands der Daimler Truck Holding AG bestellt. Hierzu wurde in den Entsprechenserklärung eine Abweichung erklärt und begründet. Die Bestellung der übrigen Vorstandsmitglieder entspricht der Empfehlung. Die am 10. Dezember 2021 verabschiedete Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG sieht vor, dass die erstmalige Bestellung von Vorstandsmitgliedern zukünftig für längstens drei Jahre erfolgt. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig.

Gemäß § 31 Abs. 2 MitbestG, der anwendbar ist, sobald der Aufsichtsrat entsprechend den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes zusammengesetzt ist, bestellt der Aufsichtsrat die Mitglieder des Vorstands mit einer Mehrheit, die mindestens zwei Drittel der Stimmen seiner Mitglieder umfasst. Kommt eine Bestellung hiernach nicht zustande, hat der bei der Daimler Truck Holding AG, sobald das MitbestG insoweit anzuwenden ist, noch einzurichtende Vermittlungsausschuss des Aufsichtsrats innerhalb eines Monats nach der Abstimmung, in der die erforderliche Mehrheit nicht erreicht wurde, dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu unterbreiten. Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder dann mit der Mehrheit der Stimmen seiner Mitglieder. Kommt auch hiernach eine Bestellung nicht zustande, so hat bei einer erneuten Abstimmung der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Für den Widerruf der Bestellung von Vorstandsmitgliedern gilt dieses Verfahren dann entsprechend.

Der Vorstand besteht gemäß § 6 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die Zahl der Mitglieder wird vom Aufsichtsrat bestimmt. Der Aufsichtsrat kann einen Vorsitzenden des Vorstands sowie einen stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstands ernennen. Fehlt ein erforderliches Vorstandsmitglied, wird das Mitglied nach § 85 Abs. 1 AktG in dringenden Fällen auf Antrag eines Beteiligten gerichtlich bestellt. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstand und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands gemäß § 84 Abs. 3 AktG widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Die Satzung kann gemäß § 179 Abs. 1 Satz 1 AktG nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Beschlüsse der Hauptversammlung werden, soweit nicht zwingende Vorschriften des AktG oder der Satzung entgegenstehen, gemäß § 133 AktG, § 15 Abs. 2 Satz 1 der Satzung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Soweit das AktG außerdem zur Beschlussfassung eine Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals vorschreibt, genügt gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 der Satzung, soweit gesetzlich zulässig, die einfache Mehrheit des vertretenen Grundkapitals. Für die Abberufung eines von den Aktionären gewählten Aufsichtsratsmitglieds bedarf es gemäß § 15 Abs. 2 Satz 3 der Satzung einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel der abgegebenen Stimmen umfasst. Für eine Änderung des Unternehmensgegenstandes ist gemäß § 179 Abs. 2 AktG neben der einfachen Stimmenmehrheit eine Mehrheit von drei Vierteln des vertretenen Grundkapitals erforderlich; von der Möglichkeit, hierfür eine größere Kapitalmehrheit zu bestimmen, wird in der Satzung kein Gebrauch gemacht. Änderungen der Satzung, die lediglich die Fassung betreffen, kann gemäß § 9 Abs. 8 der Satzung der Aufsichtsrat beschließen. Satzungsänderungen werden nach § 181 Abs. 3 AktG mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Durch Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 5. November 2021, der mit Vollzug des Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrags vom 6. August 2021 am 9. Dezember 2021 wirksam geworden ist, wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. Oktober 2026 zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien in einem Umfang von bis zu 10,00% des zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und neben einer Veräußerung über die Börse oder einem Angebot an alle Aktionäre im Verhältnis ihrer Beteiligungsquoten zu allen weiteren gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre mit Zustimmung des Aufsichtsrats im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung von ausgegebenen Wandel- und/oder Optionschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

Auf die Summe der unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre verwendeten eigenen Aktien darf während der Laufzeit der Ermächtigung ein rechnerischer Anteil am Grundkapital von insgesamt nicht mehr als 10,00% des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt ihrer Ausnutzung entfallen. Sofern während der Laufzeit der Ermächtigung bis zu ihrer Ausnutzung von anderen Ermächtigungen zur Ausgabe oder zur Veräußerung von Aktien der Gesellschaft oder zur Ausgabe von Rechten, die den Bezug von Aktien der Gesellschaft ermöglichen oder zu ihm verpflichten, Gebrauch gemacht und dabei das Bezugsrecht ausgeschlossen wird, ist dies auf die vorgenannte 10,00%-Grenze anzurechnen.

In einem Umfang von bis zu 5,00% des zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung 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 und der Erwerb der Aktien in Ausübung des Derivats nicht nach dem 31. Oktober 2026 stattfinden darf.

Von der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 5. November 2021, der ebenfalls am 9. Dezember 2021 wirksam geworden ist, wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG bis zum 31. Oktober 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 329.180.752,00 € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen und mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen

und in definierten Grenzen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (Genehmigtes Kapital 2021). Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlage zum Zwecke des Unternehmenserwerbs und bei Barkapitalerhöhungen, wenn der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien nicht wesentlich unterschreitet.

Auf die Summe der nach dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre gegen Bar- und/oder Sacheinlagen ausgegebenen Aktien darf rechnerisch ein Anteil am Grundkapital von insgesamt nicht mehr als 10,00% des Grundkapitals zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung entfallen. Auf diese Grenze werden Aktien angerechnet, die (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben oder veräußert werden und die (ii) zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten beziehungsweise Wandlungs- oder Optionspflichten ausgegeben werden beziehungsweise ausgegeben werden können oder müssen, sofern die Schuldverschreibungen nach dem Wirksamwerden dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre ausgegeben werden.

Vom Genehmigten Kapital 2021 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Wesentliche Vereinbarungen unter der Bedingung eines Kontrollwechsels

Die Daimler Truck Holding AG bzw. die Daimler Truck AG haben die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen abgeschlossen, die Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels beinhalten, wie er unter anderem aufgrund eines Übernahmeangebots eintreten kann:

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 5 Mrd. € sowie eine i.H. von rund 1,8 Mrd. € in Anspruch genommene syndizierte Kreditlinie über einen Betrag i.H. von rund 7 Mrd. €; diese in Anspruch genommene syndizierte Kreditlinie war mit einem Ausgangsbetrag in Höhe von insgesamt 13 Mrd. € eingeräumt worden und wurde im Dezember 2021 vertragsgemäß um 90,00% der Mittelzuflüsse aus getätigten Anleiheemissionen auf den Betrag von rund 7 Mrd. € reduziert. Die genannten Kreditlinien sehen jeweils ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vor, dass (i) die Daimler Truck Holding AG Tochtergesellschaft einer anderen Gesellschaft wird oder (ii) die Daimler Truck Holding AG von einer oder mehreren

handelnden Personen entweder einzeln oder gemeinschaftlich kontrolliert wird. Tochtergesellschaft im Sinne der syndizierten Kreditlinien bedeutet jeweils im Verhältnis zu einer Gesellschaft eine andere Gesellschaft, (i) die direkt oder indirekt von der erstgenannten Gesellschaft kontrolliert wird, (ii) bei der mehr als 50,00% des gezeichneten Kapitals (oder sonstiges Eigenkapital) von der erstgenannten Gesellschaft direkt oder indirekt gehalten wird oder (iii) die eine Tochtergesellschaft einer anderen Tochtergesellschaft der erstgenannten Gesellschaft ist. Kontrolle im Sinne der syndizierten Kreditlinien bedeutet jeweils (i) das Recht, die Angelegenheiten einer Gesellschaft zu bestimmen, (ii) das Recht, die Zusammensetzung des Vorstands oder vergleichbarer Gremien zu kontrollieren, oder (iii) das Recht, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats (soweit durch die Gesellschafter gewählt) zu kontrollieren.

- ein Marken- und Domainnutzungsvertrag zwischen der Daimler Truck AG und der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG, einer 100%-igen Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz Group AG, der vorsieht, dass im Fall des Kontrollerwerbs durch einen oder mehrere Dritte über die Daimler Truck AG dieser Vertrag gekündigt werden kann. Eine Kündigung hätte unter anderem die Folge, dass die an die Daimler Truck AG zur unbefristeten Nutzung überlassene Marke Mercedes-Benz sowie andere lizenzierte Rechte nach Ablauf der vorgesehenen Fristen nicht mehr genutzt werden können. Auch im Falle des Verkaufs oder der Ausgliederung von Geschäftsbereichen der Daimler Truck AG oder Teilen davon können die Marke Mercedes-Benz sowie die lizenzierten Rechte von dem ausgegliederten oder verkauften Geschäftsbereich nur dann weiter genutzt werden, wenn dann eine neue Lizenzvereinbarung mit der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG abgeschlossen wird. Die Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG hat nach Treu und Glauben dem ausgegliederten oder verkauften Geschäftsbereich eine solche Lizenzvereinbarung anzubieten, wenn dieser sicherstellt, dass die zwischen Daimler Truck AG und Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG vereinbarten Qualitätsanforderungen erfüllt bleiben und die Reputation der lizenzierten Rechte gewahrt bleiben.

Sonstige übernahmerelevante Angaben

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht. Die Gesellschaft hat keine Entschädigungsvereinbarungen mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots getroffen.

We drive.



We support.



We enable.



We are Daimler Truck.

For all who keep the world moving.

We deliver.



We care.



We digitize.



Risiko- und Chancenbericht

Der Daimler Truck-Konzern ist einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Daimler Truck Holding AG und ihrer Tochtergesellschaften verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko wird die Gefahr verstanden, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Segmente daran hindern, seine Ziele zu erreichen. Dazu gehören finanzielle sowie nicht-finanzielle Risiken. Gleichzeitig ist es wichtig, Chancen zu identifizieren, um die Wettbewerbsfähigkeit des Daimler Truck-Konzerns zu sichern und auszubauen. Eine Chance bezeichnet die Möglichkeit, aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele des Konzerns oder eines Segments zu sichern oder zu übertreffen.

Um unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und aktiv zu steuern, werden wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die in einem Risiko- und Chancenmanagementsystem gebündelt sind. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht.

B.25

Beurteilung Eintrittswahrscheinlichkeit/Mögliches Ausmaß

| Stufe | Eintrittswahrscheinlichkeit |
|---------|-----------------------------|
| Niedrig | > 0% bis 33% |
| Mittel | > 33% bis 66% |
| Hoch | > 66% bis 100% |

| Stufe | Mögliches Ausmaß |
|---------|-------------------------------|
| Niedrig | > 0 Mio. € bis < 150 Mio. € |
| Mittel | ≥ 150 Mio. € bis < 300 Mio. € |
| Hoch | ≥ 300 Mio. € |

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Mit dem **Risikomanagementsystem** sollen bestandsgefährdende und andere wesentliche, den Erfolg des Unternehmens gefährdende Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, bewertet, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen zu erhöhen. Das Risikomanagementsystem ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem des Daimler Truck-Konzerns eingebettet und fester Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in den Gesellschaften, Segmenten und Konzernfunktionen.

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

Im Rahmen der Planung werden Risiken und Chancen mit einem Betrachtungshorizont von bis zu fünf Jahren erfasst. Die Berichterstattung von Risiken und Chancen im zusammengefassten Lagebericht bezieht sich grundsätzlich auf ein Jahr. Es werden dabei relevante Risiken und Chancen betrachtet, die über das Maß hinausgehen, mit welchem sie nicht bereits in der Ist-Berichterstattung oder in der Planung berücksichtigt wurden.

Die Bewertung der Risiken erfolgt auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und des möglichen Ausmaßes gemäß den Stufen »niedrig«, »mittel« oder »hoch«. Diese Stufen liegen auch der Bewertung des Ausmaßes von Chancen zugrunde. Auf die Betrachtung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird hierbei verzichtet. Bei der Bewertung des Ausmaßes eines Risikos oder einer Chance wird, soweit nicht abweichend berichtet, die Wirkung in Relation zum EBIT betrachtet.

Im Konzern werden Risiken und Chancen unterhalb von 150 Mio. € als »niedrig«, zwischen 150 Mio. € und 300 Mio. € als »mittel« und ab 300 Mio. € als »hoch« eingestuft. Für die Quantifizierung pro Risiko- und Chancenkategorie im Lagebericht werden die Einzelrisiken und -chancen pro Kategorie zusammengefasst. Die Bewertung der Dimensionen »Eintrittswahrscheinlichkeit« und »mögliches Ausmaß« beruht auf der in Tabelle 7 B.25 gezeigten Einteilung und erfolgt vor geplanten Maßnahmen.

Im Rahmen der Beschreibungen zu den Risiko- und Chancenkategorien erfolgt erstmalig eine Einschätzung für die Daimler Truck Holding AG sowie den Konzern nach Abspaltung und Ausgliederung von der Daimler AG (heute Mercedes-Benz Group AG).

Zur Beurteilung der **Risikotragfähigkeit** des Konzerns werden die potenziellen Ergebnisauswirkungen der Risiken unter Berücksichtigung von Korrelationseffekten mittels einer Monte-Carlo-Simulation (Konfidenzniveau: 99%) analysiert. Bei symmetrischen Risiko- und Chancenprofilen werden auch die potenziellen Ergebnisauswirkungen der Chancen mit einbezogen. Die aggregierten Risiken und Chancen werden dabei dem bilanzierten Eigenkapital des Daimler Truck-Konzerns als Risikodeckungsmasse gegenübergestellt.

Die **Nachhaltigkeitsaspekte** sind in den konzernweiten Risikomanagementprozess bei Daimler Truck integriert. Hierunter werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen aus den Bereichen Umwelt, Soziales oder Unternehmensführung (Environmental, Social and Governance – ESG) verstanden, deren Eintreten sich tatsächlich oder potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie auf die Reputation des Daimler Truck-Konzerns auswirken können. ESG-bezogene Risiken und Chancen, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte entsprechend dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) haben können, sind in den jeweiligen Kategorien des Risiko- und Chancenberichts gemäß ihrer Ursache zu finden.

Das Risikomanagement ist am Grundsatz der Vollständigkeit ausgerichtet, das heißt, alle identifizierten Risiken fließen auf der Ebene der einzelnen Einheiten in den Risikomanagement-Prozess ein.

Der Konsolidierungskreis des Risiko- und Chancenmanagements entspricht dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses und geht bei Bedarf darüber hinaus. Es werden Risiken und Chancen der Segmente und operativen Einheiten, der bedeutenden assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie der zentralen Bereiche einbezogen.

Darüber hinaus haben die Verantwortlichen für das Risikomanagement den Auftrag, Maßnahmen zu definieren und gegebenenfalls einzuleiten, um Risiken zu vermeiden, zu reduzieren oder den Konzern gegen diese abzusichern. Im Rahmen des Chancenmanagements sind Maßnahmen zu implementieren, mit denen Chancen ergriffen, verbessert und (vollständig oder teilweise) realisiert werden können. Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme wird vor ihrer Umsetzung bewertet. Das mögliche Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit aller Risiken und Chancen aus den einzelnen Einheiten sowie die zugehörigen, eingeleiteten Maßnahmen werden kontinuierlich überwacht. Eine Steuerung findet im Unternehmen auf Ebene der Segmente, basierend auf Einzelrisiken und -chancen, statt. Die Daimler Truck Holding AG, Muttergesellschaft des Daimler Truck-Konzerns, überwacht im Rahmen ihrer Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen die Segmente bei der Umsetzung.

Die organisatorische Einbettung des Risiko- und Chancenmanagements erfolgt über die im Konzern etablierte Risikomanagementorganisation. Die Verantwortung für das operative Risikomanagement und für die Risikomanagementprozesse liegt in den Segmenten, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften. Diese berichten turnusmäßig die konkreten Risiken und Chancen an ihre übergeordnete Einheit.

Wesentliche, unerwartet auftretende Risiken sind unverzüglich zu berichten. Über die Segmente werden die Informationen für die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat an das Konzernrisikomanagement weitergegeben. Für die kontinuierliche Verbesserung sowie die Beurteilung der Effizienz und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems ist das Group Risk Management Committee (GRMC) zuständig. Das GRMC setzt sich aus Vertretern der Bereiche Accounting & Result Management, der Rechtsabteilung, Legal & Compliance, der Konzernsicherheit sowie Investor Relations & M&A sowie der CFOs der Segmente der Daimler Truck Holding AG zusammen und wird von den für die Ressorts Finanzen & Controlling und Integrität und Recht zuständigen Mitgliedern des Vorstands der Daimler Truck Holding AG geleitet. Die interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

Das **interne Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess** hat zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es ist in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk für interne Kontrollsysteme des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO internal Control – integrated Framework) konzipiert, wird kontinuierlich weiterentwickelt und ist integraler Bestandteil der Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den relevanten Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen. Das System beinhaltet Grundsätze, Verfahren sowie präventive und aufdeckende Kontrollen. Unter anderem wird regelmäßig geprüft, ob

- konzern einheitliche Bilanzierungs-, Bewertungs- und Kontierungsvorgaben fortlaufend aktualisiert und regelmäßig geschult sowie eingehalten werden;
- konzerninterne Transaktionen erfasst und sachgerecht eliminiert werden;
- bilanzierungsrelevante und angabepflichtige Sachverhalte aus getroffenen Vereinbarungen erkannt und entsprechend abgebildet werden;
- Prozesse existieren, die die Vollständigkeit der Finanzberichterstattung gewährleisten;
- Prozesse zur Funktionstrennung sowie zum Vier-Augen-Prinzip im Rahmen der Abschlusserstellung bestehen und Autorisierungs- und Zugriffsregelungen bei relevanten IT-Rechnungslegungssystemen vorhanden sind.

Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird systematisch bewertet. Zu Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den wesentlichen Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen zu identifizieren. Die notwendigen Kontrollen werden daraufhin definiert und gemäß den konzernweiten Vorgaben dokumentiert. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind. Die Ergebnisse dieser Selbsteinschätzung werden in einem konzernweiten IT-System dokumentiert und berichtet, erkannte Kontrollschwächen werden behoben. Die ausgewählten Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und

Konzernfunktionen bestätigen am Ende des jährlichen Zyklus die Effektivität des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess. Der Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats werden regelmäßig über potenzielle wesentliche Kontrollschwächen sowie die Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen informiert. Das interne Kontrollsystem für den Rechnungslegungsprozess kann jedoch keine absolute Sicherheit dafür bieten, dass wesentliche Falschaussagen in der Rechnungslegung vermieden werden.

Die Überwachung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems obliegt dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG. Die interne Revision prüft, ob gesetzliche Rahmenbedingungen und konzerninterne Richtlinien für das Kontroll- und Risikomanagementsystem des Konzerns eingehalten werden. Bei Bedarf werden Maßnahmen in Kooperation mit dem jeweiligen Management initiiert. Der Wirtschaftsprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können; zudem berichtet er dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat über wesentliche festgestellte Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Risiken und Chancen

Im Folgenden werden Risiken und Chancen beschrieben, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler Truck-Konzerns haben können. Grundsätzlich erfolgt die Berichterstattung über Risiken und Chancen bezogen auf einzelne Segmente. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen alle Segmente.

Bei der Risiko- und Chancenbewertung betrachten wir grundsätzlich sowohl Brutto- als auch Nettowerte. Im Folgenden werden die Chancen und Risiken brutto dargestellt.

Zusätzlich zu den im Folgenden beschriebenen Risiken und Chancen können weitere, die heute noch nicht bekannt sind oder als unwesentlich eingestuft werden, künftig die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler Truck-Konzerns beeinflussen.

Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen

Die Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen des Daimler Truck-Konzerns werden nachfolgend erläutert. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle 7 B.26 dargestellt.

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen stellen die Rahmenbedingungen für die in den nachfolgenden Kategorien genannten Risiken und Chancen dar und fließen als Prämissen in die Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ein. Der gesamtwirtschaftliche Rahmen hat maßgeblichen Einfluss auf die Absatzmärkte der Fahrzeuge und damit auf den Erfolg des

Konzerns. Folglich können nachteilige volkswirtschaftliche Entwicklungen, global oder spezifisch in den Märkten, in denen der Konzern tätig ist, zu einer erheblich geringeren Nachfrage nach Produkten des Daimler Truck Konzerns führen. Zudem ist die Nachfrage in der Nutzfahrzeugbranche zyklisch, was bedeutet, dass auf Phasen der Investition in Nutzfahrzeuge in der Regel Phasen mit rückläufiger Nachfrage folgen. Länge, Zeitpunkt und Intensität bestimmter Nachfragezyklen, welche die einzelnen Marktsegmente, Kundengruppen und Regionen, in denen der Konzern tätig ist, betreffen, sind von Unsicherheit betroffen. Zyklische oder variable Nachfragemuster können zu einem anhaltenden oder unerwarteten Rückgang der Nachfrage nach Produkten und Dienstleistungen des Konzerns führen.

Der Konjunkturverlauf im Jahr 2021 ist im Kapitel [Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben; die Wachstumsannahmen und Prognosen über die Gesamtentwicklung für 2022 werden im Kapitel [Prognosebericht](#) des zusammengefassten Lageberichts erörtert.

Ein wesentliches Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft ist der weitere Verlauf sowie eine etwaige weitere Eskalation des **Russland-Ukraine Kriegs** oder, im schlimmsten Falle, dessen Ausweitung auf weitere Länder. Die wesentlichen Risiken als Folge des Russland-Ukraine Kriegs werden im Abschnitt »Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen« beschrieben.

Die Entwicklung der Weltwirtschaft ist weiterhin abhängig von der zukünftigen globalen Entwicklung der **COVID-19-Pandemie**, insbesondere dem Auftreten neuer COVID-19-Varianten und die Verfügbarkeit von auf diese Varianten angepassten Impfstoffen und Behandlungsmöglichkeiten in den Märkten des Konzerns und auf globaler Ebene. Sollte das weitere Infektionsgeschehen noch gravierendere und umfassendere Eindämmungsmaßnahmen erforderlich machen als im [Prognosebericht](#) des zusammengefassten Lageberichts angenommen, würde dies die wirtschaftliche Erholung und die internationalen Handelsverflechtungen stark beeinträchtigen und hätte einen Einfluss auf die Kunden und Lieferanten des Konzerns, sowie den Konzern selbst. Auch nach dem Abklingen der COVID-19-Pandemie könnten noch negative Folgen das Ergebnis des Konzerns beeinflussen.

Sollte die weitere Entwicklung der COVID-19-Pandemie in wiederholt starken Einschränkungen enden, könnte dies Haushalte, Unternehmen und Regierungen abermals übermäßig belasten. Dies wiederum führt zu einer Verschlechterung der Verbraucherstimmung und des Geschäftsklimas und damit zu sinkendem Konsum und industrieller Aktivität. Die ohnehin schon angespannte Situation vieler Unternehmen könnte sich infolgedessen weiter verschärfen. Für den Daimler Truck-Konzern können sich die Risiken, die sich aus dem weiteren Pandemiegeschehen ergeben, zum einen nachteilig auf die Absatzentwicklung und die Vertriebsprozesse auswirken, und zum anderen zu erheblichen Beeinträchtigungen der Produktion und der Lieferketten führen.

Die im Rahmen der Pandemie und durch die zur Bekämpfung ergriffenen Gegenmaßnahmen gestiegene öffentliche und private **Verschuldung** könnte zu Spekulationen auf dem

B.26

Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen

| Risikokategorie | Eintrittswahrscheinlichkeit | Ausmaß | Chancenategorie | Ausmaß |
|--|-----------------------------|--------|--|---------|
| Allgemeine Markttrisiken | mittel | hoch | Allgemeine Marktchancen | hoch |
| Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen | mittel | hoch | Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen | niedrig |
| Risiken aus dem Beschaffungsmarkt | mittel | hoch | Chancen aus dem Beschaffungsmarkt | hoch |

Kapitalmarkt führen hinsichtlich der Tragfähigkeit der Schuldenlast einiger Länder. Dies wiederum könnte die Unsicherheit von Konsumenten und Investoren zusätzlich erhöhen. Zudem könnte ein stärker als im Kapitel [Prognosebericht](#) des zusammengefassten Lageberichts angenommener Anstieg der **Inflation** in den USA und Europa die Zentralbanken dazu veranlassen, die Leitzinsen schneller und im größeren Umfang als erwartet zu erhöhen. Ein solcher Zinsanstieg würde die Finanzmärkte wahrscheinlich unter Druck setzen und die wirtschaftliche Erholung abschwächen, sowie die Finanzierungskosten für Kreditnehmer, auch für Daimler Truck, auf den Finanzmärkten erhöhen. Diese Entwicklungen hätten eine schwächere Konsum- und Investitionstätigkeit zur Folge und würden mit einer entsprechend schwächeren Geschäftsentwicklung für alle Segmente des Daimler Truck-Konzerns einhergehen. Außerdem könnte die steigende Belastung für Zinsen und Tilgung die Spielräume von Unternehmen für künftige Investitionen einschränken und so die künftige wirtschaftliche Aktivität belasten. Eine geringere Investitionstätigkeit würde den Absatz des Daimler Truck-Konzerns negativ beeinflussen.

Auf Länderebenen könnten vor allem jene **Schwellenländer** (zum Beispiel Türkei oder Brasilien) mit hoher Auslandsverschuldung und hohem Leistungsbilanzdefizit unter Druck geraten, was unter anderem deutliche Währungsabwertungen zur Folge hätte. Finanzmarkturbulenzen bis hin zu Währungskrisen wären mögliche Konsequenzen und könnten die Konjunktur in den betroffenen Volkswirtschaften massiv belasten, was für die Absatzaussichten des Konzerns negative Folgen hätte.

Der mittlerweile mehrjährige, nicht gelöste Handelskonflikt zwischen den USA und China stellt weiterhin ein signifikantes Risiko für die weitere **Entwicklung des weltweiten Handels** dar. Es sind inzwischen immer mehr Bereiche von dem Konflikt betroffen und es droht eine zunehmende technologische und ökonomische Abkopplung der beiden Volkswirtschaften. Neben den bestehenden protektionistischen Maßnahmen wie konkrete Marktzugangsbarrieren, Sanktionen oder industriepolitische Forderungen nach einem höheren lokalen Wertschöpfungsbeitrag, besteht darüber hinaus das Risiko einer Verschärfung also auch abrupter Interventionen mit Auswirkungen auf den Bezug von notwendigen Rohstoffen und Materialien für Produktion und Absatz. Einhergehend mit den bereits erwähnten Risiken aus der parallel dazu laufenden COVID-19-Pandemie, den Auswirkungen auf logistische Knotenpunkte, den daraus resultierenden **Lieferkettenproblematiken** und letztlich auch Auswirkungen auf die allgemeine Preisgestaltung auf Rohstoffe, Vor- und Endprodukte, kann dies bei Daimler Truck zu höheren Kosten führen und sich negativ auf die wirtschaftliche Entwicklung sowie Absatzmöglichkeiten auswirken. Im Gegenzug könnten unvorhergesehene

Handelserleichterungen positive Impulse setzen und zu mehr Handel und höherem Wachstum führen. Auch der Daimler Truck-Konzern könnte in diesem Fall profitieren.

Der **europäische Markt** ist für den Daimler Truck-Konzern von großer Bedeutung, so dass sich Veränderungen beim Investitions- und Konsumverhalten auf die Absatzentwicklung auswirken. In der Europäischen Union (EU) ist das Risiko für politische Konflikte durch den Russland-Ukraine Krieg erhöht. Die durch den Russland-Ukraine Krieg ausgelösten Risiken werden weiter unten im Abschnitt „Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen“ beschrieben.

In den **USA** hat die neue Regierung mit Verzögerung im November 2021 das erste Teilpaket des Build Back Better Plans in Form eines billionenschweren Infrastrukturprogramms beschlossen. Daraus ergeben sich Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung im Bau- und Transportsektor. Sollte es in der Folge zu einer deutlich dynamischeren Konsum- und Investitionstätigkeit kommen, könnte die Nachfrage nach Produkten des Daimler Truck-Konzerns davon profitieren. Da der Daimler Truck-Konzern einen erheblichen Teil seines Umsatzes in den USA erzielt, hätten diese Entwicklungen erhebliche Konsequenzen für den Erfolg. Darüber hinaus hätte ein höheres Wirtschaftswachstum in den USA auch Ausstrahlungseffekte auf den Rest der Welt. Dagegen könnten zunehmende innenpolitische Spannungen in den USA Konsumenten und Investoren verunsichern und das Wirtschaftswachstum entsprechend dämpfen.

Allgemeine Markttrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Fahrzeugmärkten sind maßgeblich durch die in den vorhergehenden Abschnitten beschriebene konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft beeinflusst. Die Beurteilung marktwirtschaftlicher Risiken und Chancen ist an Annahmen und Prognosen über die Gesamtmarktentwicklung in den Regionen gekoppelt, in denen der Daimler Truck-Konzern tätig ist. Die Möglichkeit, dass sich Märkte gegenüber der Planung besser oder schlechter entwickeln oder Marktbedingungen sich verändern, besteht grundsätzlich für alle Segmente des Daimler Truck-Konzerns.

Potenzielle Auswirkungen der **Risiken auf die Absatzentwicklung** werden in Risikoszenarien erfasst. Eine fehlende Marktakzeptanz bestimmter Fahrzeugmodelle in einzelnen Regionen kann sich dabei negativ auf das Ergebnis auswirken. Ein rückläufiger Absatz von Fahrzeugen kann darüber hinaus aus dem zum Teil instabilen makroökonomischen Umfeld resultieren, sowie sich im Kontext von politischen oder wirtschaftlichen

Unsicherheiten ergeben. Dies betrifft neben dem klassisch zyklischen Bau- und Logistikgewerbe und dem entsprechenden Einfluss auf den Daimler Truck Absatz derzeit pandemiebedingt auch Personenbeförderung in Touristik und öffentlichem Verkehr und somit den Daimler Bus Absatz. Auch ein steigender Ölpreis und volatile Wechselkurse können zu einer Verunsicherung der Märkte und damit zu einer sinkenden Nachfrage nach Fahrzeugen führen. Ferner besteht das Risiko, dass eine hohe Nachfrage aufgrund von Problemen in der Lieferkette nicht zeitnah bedient werden kann. Die Markt-, Absatz- und Bestandsentwicklung wird von den Segmenten kontinuierlich analysiert und überwacht; gegebenenfalls werden spezifische Marketing- und Vertriebsprogramme aufgesetzt.

Volatilitäten in Bezug auf die Entwicklungen der Märkte können auch dazu führen, dass sich der Gesamtmarkt oder regionale Rahmenbedingungen für die Nutzfahrzeugindustrie besser entwickeln als in den internen Prognosen und Prämissen angenommen und in marktwirtschaftlichen Chancen resultieren. Auch aus einer Verbesserung der Wettbewerbssituation oder einer positiven Nachfrageentwicklung können sich Chancen ergeben. Die Realisierung der Chancen wird durch den Einsatz von Vertriebs- und Marketingaktionen unterstützt.

Aufgrund der zum Teil angespannten wirtschaftlichen Lage einiger **Händler- und Fahrzeugimporteure** könnten Unterstützungsleistungen des Daimler Truck-Konzerns notwendig werden, um die Leistungsfähigkeit der Geschäftspartner sicherzustellen. Die finanzielle Situation strategisch relevanter Händler und Fahrzeugimporteure wird kontinuierlich überwacht. Der Ausfall wichtiger Händler und Fahrzeugimporteure kann dazu führen, dass die Kundennachfrage nicht umfassend bedient wird und die Absatzzahlen zurückgehen. Auch die Kostenübernahme bei Widerruf sowie die Abwicklung ausstehender Kundenverträge können infolge von Händlerinsolvenzen nicht ausgeschlossen werden und den Ergebnisbeitrag negativ beeinflussen.

Die Einführung neuer Produkte durch Wettbewerber, eine aggressivere Preispolitik sowie eine schlechtere Preisdurchsetzung im Sales- und Aftersales-Geschäft können zu einem steigenden **Wettbewerbs- und Preisdruck** in den Fahrzeugsegmenten führen und sich negativ auf die Ertragslage auswirken. Zur frühzeitigen Erkennung dieser Risiken wird ein kontinuierliches Monitoring der Wettbewerber durchgeführt. Je nach Ausprägung werden produktspezifische und gegebenenfalls regional unterschiedliche Maßnahmen ergriffen, um absatzschwächere Märkte zu unterstützen. Zudem setzt der Daimler Truck-Konzern unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein, die finanzielle Anreize für Kunden beinhalten.

Im Zusammenhang mit der Veräußerung von Fahrzeugen bietet der Daimler Truck-Konzern seinen Kunden vielfältige **Finanzierungs- und Leasingmöglichkeiten** an. Die daraus resultierenden Risiken für das Segment Financial Services liegen vor allem in einer Verschlechterung der Bonität der Kreditnehmer, sodass Forderungen aufgrund der Zahlungsunfähigkeit von Kunden ganz oder teilweise uneinbringlich werden können (Adressenausfall- oder Kreditrisiko). Der Daimler Truck-Konzern begegnet den Kreditrisiken mit Bonitätsprüfungen auf Basis standardisierter Scoring- und Ratingverfahren, der

Besicherung der Forderungen und einem leistungsfähigen Risikomanagement mit einem starken Augenmerk auf das Monitoring von sowohl internen als auch makroökonomischen Frühwarnindikatoren.

Im Zusammenhang mit Leasingverträgen entstehen Risiken und Chancen, wenn der Vermarktungswert eines Leasingfahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit von der ursprünglich bei Vertragsabschluss kalkulierten und der Leasingrate unterstellten Restwertprognose abweicht. Es bestehen Risiken im Zusammenhang mit einer negativen Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte und damit verbunden mit den **Restwerten von Fahrzeugen**. Um diesen Risiken entgegenzuwirken, sind Restwertmanagementprozesse etabliert. Diese umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch regelmäßige Vergleiche von internen und externen Quellen verifiziert und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

Das **Daimler Truck Servicegeschäft** (einschließlich Aftersales-Geschäft und Finanzdienstleistungen) leistet einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg und zur Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns, generiert jedoch aus einer Reihe von Gründen möglicherweise nicht die Umsatzerlöse und die Rentabilität, die Daimler Truck erwartet, darunter: Absatzrückgänge bei Neufahrzeugen; Änderungen der wirtschaftlichen Bedingungen, welche Kunden dazu veranlassen könnten, preisbewusster zu werden und weniger bereit sein könnten, sich an langfristige Serviceverträge zu binden; ein Großteil an Kunden, die sich entscheiden könnten, ihre Wartungsbedarfe intern durchzuführen oder zu anderen Anbietern zu verlagern; Änderungen der Kundenpräferenz in Bezug auf Konnektivität und anderen digitalen Diensten, einschließlich Angeboten von Software- und Hardwareentwicklern von Drittanbietern; oder Wettbewerbsdruck, der Daimler Truck dazu zwingen könnte, die Preise für Aftersales-Geschäft und/oder Teile zu senken, wodurch die Margen und die Profitabilität des Konzerns sinken könnte.

Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen

Die Industrie der Nutzfahrzeuge unterliegt weltweit einer umfassenden staatlichen Regulierung. Gesetzliche und politische Rahmenbedingungen haben einen nicht unerheblichen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg des Daimler Truck-Konzerns. Dabei spielen insbesondere die Emissions-, Verbrauchs-, Sicherheits- und Zertifizierungsbestimmungen sowie Zollprozeduren für Fahrzeuge eine wichtige Rolle.

Viele Länder und Regionen haben bereits strengere **Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten** von Fahrzeugen erlassen oder bringen aktuell entsprechende Gesetzesvorgaben auf den Weg, zum Beispiel zur Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen, einschließlich der Grenzwerte bei Geräuschemissionen, sowie zum Schadstoffgehalt der Emissionen, der von Produktionsstandorten verursacht wird. Die Nichteinhaltung der einschlägigen Vorschriften in den einzelnen Regionen ist unter Umständen mit

erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden und kann sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht oder nicht mehr zugelassen werden können.

Die Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen sind auch für Daimler Truck mit Risiken behaftet, da die strengen gesetzlichen Vorgaben in einigen Ländern schwer zu erfüllen sein werden. Dies betrifft vor allem die Märkte der USA, Europa, Japan und künftig verstärkt China. Die anspruchsvollen Zielvorgaben, insbesondere in Europa, sind allein mit konventioneller Technologie nicht zu erreichen. Somit muss der Daimler Truck-Konzern neueste Technologie einsetzen, um diese Anforderungen zu erfüllen. Die EU-Flottenziele für 2025 und 2030 erfordern bereits signifikante Reduzierungen von CO₂, die nur mittels batterieelektrischer oder brennstoffzellenbasierter Antriebe und nur mit höheren Kosten erreichbar sein werden.

Phasen politischer Unsicherheit könnten allgemein negative Auswirkungen auf Konsum- und Investitionsentscheidungen von Haushalten und Unternehmen haben und sich in der Folge nachteilig auf die wirtschaftliche Entwicklung sowie die Absatzmöglichkeiten des Daimler Truck-Konzerns auswirken. Sollten hingegen konzertierte Stimuli in der EU, vor allem der EU-Wiederaufbaufonds, eine größere Wirkung entfalten als aktuell angenommen, könnte dies zu einer Erholung des Wachstums führen mit positiven Auswirkungen auf Unternehmen und Haushalte.

Aus dem **Russland-Ukraine Krieg** können sich weitreichende Risiken ergeben. Der Krieg könnte sich negativ auf die Entwicklung von Absatzzahlen, Produktionsprozessen sowie Beschaffung und Logistik auswirken, beispielsweise durch die Unterbrechung von Lieferketten oder der Energieversorgung, oder durch die Verknappung von Rohstoffen, Teilen und Komponenten, entweder als direkte Folge des Kriegs oder infolge der umfassenden Sanktionen, welche durch verschiedene Mitglieder der internationalen Gemeinschaft gegen Russland verhängt wurden.

Die potenziellen Unterbrechungen von Lieferketten und Engpässe von Rohstoffen, Teilen oder Komponenten können zu einem starken Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise sowie der Preise für Teile und Komponenten führen, was in der Folge zu höheren Kosten führen könnte. Solche Versorgungsprobleme und Preiserhöhungen könnten die anhaltende wirtschaftliche Erholung nach der COVID-19-Pandemie schwächen und gleichzeitig den Inflationsdruck in der gesamten Weltwirtschaft erhöhen.

Darüber hinaus kann die Kostenbasis des Konzerns auf Grund gestiegener Inflation im Allgemeinen negativ beeinflusst werden. Außerdem können steigende Refinanzierungskosten an den Kapitalmärkten zu negativen Auswirkungen auf das Ergebnis von Daimler Truck Financial Services führen. Die durch den Russland-Ukraine Krieg weltweit rückläufigen Aktienmärkte und die verhängten Sanktionen können die Verbraucherstimmung und das Investitionsklima belasten und sich negativ auf die Weltkonjunktur auswirken. Dies hätte erhebliche negative Auswirkungen insbesondere auf die Absatzperspektiven aller Segmente sowie auf die Ertragslage des Konzerns. Dies könnte wiederum zu einem negativen Anlegersentiment führen und sich negativ auf die Fähigkeit des Daimler Truck Konzerns

auswirken, eine angemessene Liquidität zur Finanzierung des Betriebs und zur Erfüllung finanzieller Verpflichtungen aufrechtzuerhalten. Aufgrund von Beschränkungen des grenzüberschreitenden Zahlungsverkehrs und der eingeschränkten Konvertierbarkeit des russischen Rubels bestehen erhöhte Länder- und Währungsrisiken. Diese werden weiter unten im Abschnitt „Länderrisiken“ beschrieben. Auch die Zusammenarbeit mit Partnern und Joint Ventures unterliegt erhöhten Risiken aufgrund Sanktionen und einer potenziellen Enteignung von Vermögenswerten unseres russischen Joint Ventures.

Außerdem könnte die Position des Daimler Truck-Konzerns in wichtigen ausländischen Märkten durch den Abschluss beziehungsweise die Änderung von **Freihandelsabkommen** beeinflusst werden. Sofern Freihandelsabkommen ohne die Beteiligung von Ländern geschlossen werden, in denen der Daimler Truck-Konzern produziert, könnte dem Konzern ein Wettbewerbsnachteil gegenüber Wettbewerbern entstehen, die in den Ländern produzieren, die Teil des Freihandelsabkommens sind. Zudem könnten auch die inhaltliche Verschärfung aktuell durch den Daimler Truck-Konzern genutzter sowie die restriktive Ausgestaltung künftiger Freihandelsabkommen die Wettbewerbsposition des Daimler Truck-Konzerns signifikant beeinträchtigen, da der Konzern von diesen Freihandelsabkommen nicht mehr oder nur teilweise profitieren könnte. Gleichzeitig könnten aus dem Abschluss neuer Freihandelsabkommen jedoch auch Chancen für den Daimler Truck-Konzern gegenüber Wettbewerbern entstehen, sofern die Wettbewerber in den betreffenden Ländern nicht produzieren, der Daimler Truck-Konzern jedoch schon.

Es besteht die Gefahr, dass einzelne Länder bei dem Versuch, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu schützen oder zu verbessern, verstärkt zu **interventionistischen und protektionistischen Maßnahmen** greifen. Die Fahrzeugindustrie und dabei auch die Industrie der Nutzfahrzeuge wird oftmals als Schlüsselsektor angesehen, um Investitionen ins Land zu holen und die lokale Wertschöpfung entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu steigern. Dies kann zu erhöhten Kosten führen, wenn Produktionsstätten aufgebaut oder erweitert werden müssen oder der lokale Einkauf gesteigert werden muss. Auch eine Kappung technologischer und wirtschaftlicher Verbindungen zwischen bedeutenden Märkten kann mit Ergebnisauswirkungen verbunden sein, wenn Forschung und Entwicklung lokal durchgeführt oder Wertschöpfungsketten angepasst werden müssen, weil bestimmte Technologien in den Endprodukten nicht verwendet werden dürfen. Darüber hinaus wird durch Marktzugangsbarrieren wie beispielsweise erschwerte Zertifizierungsprozesse und **Verzögerungen von Zertifizierungen** oder sehr aufwendige **Zollprozeduren** sowie **Zöllen** versucht, Importe zu begrenzen.

Zusätzlich nehmen in Städten und Ballungszentren weltweit **verkehrspolitische Restriktionen** zur Bekämpfung von Staus, Lärm und Emissionen an Bedeutung zu. Diese können zwar die Absatzentwicklung konventioneller Fahrzeuge dämpfen, jedoch kann hieraus eine Nachfrage nach Fahrzeugen mit alternativen Antrieben erwachsen.

Daimler Truck verfolgt ständig die Entwicklung der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen frühzeitig im Produktentstehungsprozess zu antizipieren.

Beschaffungsmarktrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen auf der Beschaffungsseite ergeben sich für das Industriegeschäft insbesondere aus den Schwankungen bei Rohstoff- und Energiepreisen. Auch finanzielle Engpässe bei Lieferanten, Kapazitätsrestriktionen durch den Ausfall oder Ausstieg von Lieferanten, ein eingeschränkter Verhandlungsspielraum bei der Preisgestaltung von Zulieferteilen sowie eine Über- oder Unterauslastung von Produktionskapazitäten bei Lieferanten können zu Ergebniseinbußen führen.

Das Industriegeschäft des Daimler Truck-Konzerns benötigt für den Bau von Fahrzeugteilen und Fahrzeugen bestimmte Rohstoffe, Teile und Komponenten. Dazu gehören Stahl, Kupfer, Aluminium, Edelmetalle, Gummi, Kunststoffe, insbesondere in Teilen und Komponenten, die diese und andere Rohstoffe enthalten. Die Kosten für solche Rohstoffe, Teile und Komponenten machen einen erheblichen Teil der Gesamtkosten des Daimler Truck Konzerns aus. Der Daimler Truck Konzern bezieht Rohstoffe, Teile und Komponenten von mehreren Lieferanten; Für die Mehrzahl der Teile setzt der Daimler Truck Konzern jedoch für jedes einzelne Teil auf einen bestimmten Lieferanten (auch als „Single Sourcing“ bezeichnet). In diesen Fällen besteht für den Daimler Truck Konzern das Risiko von Produktionsausfällen und Lagerrückständen, wenn ein oder mehrere Lieferanten ihren Lieferverpflichtungen nicht nachkommen können oder wollen, beispielsweise aufgrund von Lieferengpässen, Arbeitsstreiks, Kapazitätsvergabe an andere Kunden oder finanzieller Notlage des Lieferanten.

Der Daimler Truck Konzern war und wird weiterhin akut von einer anhaltenden weltweiten Verknappung von **Halbleitern** betroffen sein, die auf dem Weltmarkt eingekauft werden. Die Halbleiterknappheit hat seit einiger Zeit und voraussichtlich auch weiterhin einen wesentlichen Einfluss auf die Fähigkeit des Daimler Truck Konzerns, ihre Fahrzeuge zu produzieren. Sollte der Lieferengpass bei Halbleitern schneller als erwartet behoben werden, würden sich daraus erhebliche Chancen mit Auswirkungen auf Produktion und Absatz ergeben. Sollte sich die Verfügbarkeit jedoch verschlechtern, hätte dies erhebliche negative Auswirkungen auf die Anzahl der fertiggestellten Fahrzeuge und deren termingerechte Auslieferung.

Die Preise von Rohstoffen, Teilen und Komponenten unterliegen erheblichen und zeitweise starken Schwankungen, unter anderem aufgrund globaler oder regionaler Angebots-/Nachfragedynamiken auf den Rohstoffmärkten und Endmärkten, Produktionskapazitäten und Einschränkungen seitens der Lieferanten, Transportkosten und -problemen, Energiepreisen, Infrastrukturausfällen, staatlichen Zollprozeduren und Zöllen, geopolitischen Ereignissen, Änderungen der Wechselkurse, Preiskontrollen, das Wirtschaftsklima einschließlich Inflationsdruck und andere

unvorhergesehene Umstände. Der Russland-Ukraine Krieg wird die Rohstoffmärkte erwartungsgemäß negativ beeinflussen und kann in möglichen Versorgungsengpässen oder deren Verschärfung resultieren. Die Risiken und Chancen, die sich für den Daimler Truck-Konzern ergeben, sind hierbei hoch einzustufen.

Generell sind der Weitergabe der Rohstoff-, Teile und Komponentenverteuerungen über höhere Preise für die hergestellten Fahrzeuge enge Grenzen gesetzt, da auf den internationalen Nutzfahrzeugmärkten ein ausgeprägter Konkurrenzdruck herrscht. Steigende Rohstoffpreise können sich demnach negativ auf die Marge der verkauften Fahrzeuge auswirken und dadurch zu einem sinkenden Ergebnis des jeweiligen Segments führen.

Bei einigen Lieferanten ist die finanzielle Situation aufgrund des eingetrübten Marktumfeldes weiterhin angespannt. Daraus resultierende mögliche Produktionsausfälle bei Lieferanten können eine Unterbrechung der Lieferkette bei den Fahrzeugsegmenten des Daimler Truck-Konzerns verursachen und verhindern, dass Fahrzeuge rechtzeitig fertiggestellt und an die Kunden ausgeliefert werden. Um solchen Unterbrechungen in der Lieferkette entgegenzuwirken, können Unterstützungsmaßnahmen notwendig werden, um die Produktion und den Absatz der Lieferanten sicherzustellen. Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche **finanzielle Engpässe bei Lieferanten** frühzeitig zu erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten. Konkret werden in Abhängigkeit von erfassten Warnsignalen und der internen Einstufung regelmäßige Berichtstermine für Lieferanten vereinbart, an denen wichtige Leistungskennziffern an den Daimler Truck-Konzern berichtet und bei Bedarf etwaige Stützungsmaßnahmen bestimmt werden können.

Schließlich könnte die schnell steigende Nachfrage nach bestimmten neuen Technologien, wie z. B. elektrifizierten Antriebssträngen, erhebliche Änderungen in der Lieferkette des Daimler Truck Konzerns erfordern und zu höheren Produktkosten und Lieferengpässen führen. Eine zunehmende Verlagerung hin zur E-Mobilität und Digitalisierung in der gesamten Branche hat zu einem langfristigen Anstieg der Nachfrage nach Batteriezellen, Halbleitern und bestimmten kritischen Materialien wie Lithium, die zu deren Herstellung erforderlich sind, geführt und wird voraussichtlich auch weiterhin dazu führen. Aufgrund der begrenzten Lieferantenverfügbarkeit kam es und kann es weiterhin zu Preiserhöhungen und Lieferengpässen bei diesen Materialien kommen, die die Fähigkeit des Daimler Truck Konzerns, die Nachfrage ihrer aktuellen Fahrzeuggeneration (einschließlich ihrer Fahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotor) oder der neuen Zero-Emission-Vehicle (ZEV) profitabel (oder überhaupt) zu bedienen, einschränken könnten.

B.27

Unternehmensspezifische Risiken/Chancen

| Risikokategorie | Eintrittswahrscheinlichkeit | Ausmaß | Chancenategorie | Ausmaß |
|---|-----------------------------|---------|---|--------|
| Produktions- und Technologierisiken | niedrig | hoch | Produktions- und Technologiechancen | - |
| Informationstechnische Risiken | niedrig | mittel | Informationstechnische Chancen | - |
| Personalrisiken | mittel | niedrig | Personalchancen | - |
| Risiken aus Beteiligungen/Kooperationen | niedrig | niedrig | Chancen aus Beteiligungen/Kooperationen | - |

Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die unternehmensspezifischen Risiken und Chancen des Daimler Truck-Konzerns eingegangen. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle [B.27](#) dargestellt.

Produktions- und Technologierisiken und -chancen

Technische Entwicklungen und Innovationen sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität der Zukunft von zentraler Bedeutung. Durch die Gestaltung der Produktpalette fließen die technischen Neuerungen in die strategische Produktplanung der Fahrzeugsegmente ein. Insbesondere durch die steigende technische Komplexität, den kontinuierlich wachsenden Umfang an zu erfüllende Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsanforderungen und den Anspruch, die Qualitätsstandards des Daimler Truck-Konzerns einzuhalten und stetig zu erhöhen, können technologischen Risiken entstehen. Diese bestehen im Fahrzeuggeschäft insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung und Fertigung der Produkte. Im Rahmen der künftigen Transformation auf ZEV und dem von Daimler Truck verfolgten Ansatz mit Fokus auf Entwicklung, Produktion und Absatz auf batterieelektrische und wasserstoffbasierte Antriebe ergeben sich im Zusammenhang mit Produktion, Betrieb und Gewährleistung sowohl hohe Risiken als auch Chancen. Der zukünftige Erfolg des Daimler Truck Konzerns hängt von seiner Fähigkeit ab, die ZEV-Transformation richtig einzuschätzen und mit innovativen, kommerziell attraktiven und marktfähigen Produkten und Dienstleistungen darauf zu reagieren. Weiterhin maßgeblich für die erfolgreiche Umstellung auf ZEV ist die Kundenakzeptanz, fortdauernde staatliche Unterstützung und eine ausreichend öffentlich verfügbare Ladeinfrastruktur und Wasserstoff bzw. Energie zu wettbewerbsfähigen Preisen, was sämtlich Ungewissheit unterliegt und zu einem großen Teil außerhalb der Kontrolle von Daimler Truck liegen.

Im Rahmen von Produkteinführungen in den Fahrzeugsegmenten müssen die benötigten Bauteile und Ausstattungsumfänge verfügbar sein. Zur Vermeidung diesbezüglicher Restriktionen werden zugehörige Prozesse stetig evaluiert und verbessert. Um die langfristige Zukunftsfähigkeit der Produktionsanlagen der Fahrzeugsegmente zu sichern und auszubauen, erfolgen bei Bedarf Modernisierungen sowie Ausbau-, Aufbau- und Umstrukturierungsaktivitäten. Mit der **Durchführung der Modernisierungsmaßnahmen und Neueinführung von Produkten** sind in der Regel hohe Investitionen verbunden. Es kann dabei auch zu Ineffizienzen im Produktionsprozess und in der Folge zu einer kurzfristigen Verringerung des Produktionsniveaus kommen.

Prinzipiell besteht die Gefahr, dass aufgrund einer geringen Anlagenverfügbarkeit oder Ausfällen von **Produktions- oder Fabrikanlagen** intern Engpässe entstehen und folglich Kosten anfallen. Eine längere Unterbrechung einer Produktionsstätte könnte zu Produktionsausfällen oder einem vorübergehenden Betrieb mit reduzierter Kapazität führen, was den Daimler Truck Konzern daran hindern könnte, Produktionsaufträge rechtzeitig abzuschließen. Dies könnte zu einem Verlust des Geschäftsvolumens, einer verringerten Produktivität oder

Rentabilität an einem bestimmten Produktionsstandort und zu erheblichen Reparaturkosten führen, die nicht durch den Versicherungsschutz des Daimler Truck Konzerns abgedeckt sein könnten. Die Produktionsanlagen werden fortwährend gewartet und modernisiert. Für potenziell betroffene Anlagen werden präventiv Ersatzteile vorgehalten sowie bei Bedarf redundante Maschinen beschafft.

Kapazitätsrestriktionen in der Verfügbarkeit von Batterien für bestimmte Fahrzeugmodelle, Unterbrechungen in der Zulieferkette sowie mögliche Ausfälle in der Versorgung durch Energieanbieter können Engpässe hervorrufen. Neue technische Anforderungen könnten zu Einschränkungen beim Verkauf bereits produzierter Fahrzeuge führen. Auch Beschränkungen bei bestimmten Ausstattungskomponenten in neuen Fahrzeugmodellen sowie die fehlende Verfügbarkeit von Fahrzeugteilen zum richtigen Zeitpunkt könnten dazu führen, dass die Fahrzeuge nicht wie geplant an die Kunden übergeben werden können. Zur Vermeidung solcher **Engpasssituationen** wird Wert daraufgelegt, dass Kapazitätsengpässe – mit speziellem Fokus auf die möglichen Unsicherheiten infolge der Beschaffung von Halbleiter und der COVID-19-Pandemie – durch vorausschauende Planung ausgeglichen werden können. Zudem werden im Rahmen des Managements der gesamten Wertschöpfungskette Zulieferwege sowie die Lieferbarkeit und Qualität von Produkten kontinuierlich überwacht. Zur Risikoprävention besteht ein Lieferantenmanagement mit dem Ziel, die Menge und die Qualität der zur Herstellung der Fahrzeuge benötigten Bauteile sicherzustellen. Die fehlende Verfügbarkeit sowie Qualitätsprobleme bei bestimmten Fahrzeugteilen können zu Produktionsausfällen führen und höhere Kosten verursachen.

Daimler Truck ist Risiken aus Planabweichungen im Zusammenhang mit Großprojekten ausgesetzt, darunter die Entwicklung und Einführung neuer Fahrzeuggenerationen, Fahrzeuge oder Antriebsstränge. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn kapitalintensive Projekte wie Werksausbauten oder Kapazitätserweiterungen, z. B. die Einführung einer neuen Produktionslinie, erforderlich sind. Diese Risiken können aus einer Reihe von Faktoren resultieren, darunter ungenaue Annahmen in Bezug auf Planungs- und Implementierungskosten, unerwartete technische Herausforderungen, Schwächen in Projektdesign und -management sowie schlechte Leistung von Drittanbietern und Geschäftspartnern. Diese Faktoren könnten zu erheblichen Kostenüberschreitungen, Verzögerungen bei der Einführung neuer Produkte, Lieferverzögerungen, Qualitätsproblemen und Beeinträchtigung der Kundenbeziehungen führen.

Garantie- und Kulanzfälle könnten im Daimler Truck-Konzern entstehen, wenn die Qualität der Produkte nicht den Anforderungen entspricht, Vorschriften nicht vollständig eingehalten werden oder die Unterstützung bei Problemen und der Pflege der Produkte nicht in der benötigten Form gewährt werden kann. Solche Garantie- und Kulanzfälle sowie Qualitätsprobleme sowohl bei in Fahrzeugen verbauten Teilen als auch im Zusammenhang mit technischen Neuerungen an Fahrzeugen, die Anpassungen erfordern, können zu finanziellen Belastungen führen. Mögliche Ansprüche werden beim Auftreten solcher Risiken geprüft und bei Bedarf notwendige Maßnahmen, bezogen auf betroffene Produkte, eingeleitet.

Informationstechnische Risiken und Chancen

Die konsequent verfolgte Digitalisierungsstrategie eröffnet Daimler Truck neue Chancen, den Kundennutzen und den Wert des Unternehmens zu steigern. Gleichwohl birgt die hohe Durchdringung aller Geschäftsbereiche mit IT auch Risiken für die Geschäfts- und Produktionsprozesse sowie deren Dienstleistungen und Produkte.

Aus der stetig wachsenden Bedrohung durch **Cyber-Kriminalität** und der Verbreitung von aggressivem Schadcode erwachsen Risiken, die sich auf die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen und IT-gestützten Betriebsmitteln auswirken können. Trotz umfangreicher Vorkehrungen kann dies im ungünstigsten Fall zu einer zeitweiligen Unterbrechung von IT-gestützten Geschäftsprozessen mit hohen negativen Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis führen. Zudem kann der Verlust oder Missbrauch sensibler Daten unter Umständen zu einem Reputationsverlust führen. Insbesondere verschärfte regulatorische Anforderungen wie beispielsweise die EU-Datenschutz-Grundverordnung können unter anderem Ansprüche Dritter begründen und aufwendige regulatorische Auflagen sowie ergebniswirksame Strafen nach sich ziehen.

Für den global agierenden Daimler Truck-Konzern und seine umfassenden Geschäfts- und Produktionsprozesse ist es von zentraler Bedeutung, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden können. Das konzerninterne Rahmenwerk zur IT-Sicherheit orientiert sich an internationalen Standards und greift bei Schutzmaßnahmen auch auf Industriestandards und Good Practices zurück. Neue regulatorische Anforderungen zur Cyber-Sicherheit und zu Cyber-Security-Management-Systemen werden bei der Weiterentwicklung unserer Prozesse und Vorgaben berücksichtigt.

Dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend müssen gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Cyber-Bedrohungen müssen über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert und entsprechend ihrer Kritikalität behandelt werden. Besondere Aufmerksamkeit wird Risiken gewidmet, die im Schadensfall eine Unterbrechung der Geschäftsprozesse aufgrund von IT-Systemausfällen sowie den Verlust und die Verfälschung von Daten zur Folge haben. Die

fortschreitende Digitalisierung und Vernetzung von Produktionsmitteln werden durch darauf abgestimmte technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen flankiert.

Aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten hat Daimler Truck vielfältige präventive und korrektive Maßnahmen umgesetzt, um damit verbundene Risiken zu minimieren sowie mögliche Schäden zu begrenzen. Zum Beispiel vermindert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in Rechenzentren durch gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Datensicherung und hochverfügbar ausgelegte IT-Systeme. Es werden Notfallpläne erstellt, ebenso Mitarbeiter geschult und regelmäßig sensibilisiert, um handlungsfähig zu bleiben. In einem global agierenden Cyber Security & Response Center werden spezifische Bedrohungen analysiert und Gegenmaßnahmen koordiniert. Der Schutz der Produkte und Dienstleistungen vor Gefährdungen durch Hackerangriffe und Cyber-Kriminalität wird kontinuierlich ausgebaut.

Personalrisiken und -chancen

Der Daimler Truck Konzern ist auf gute **Beziehungen zu seinen Mitarbeitern, Gewerkschaften sowie Betriebsräten und Arbeitnehmervertretungen** angewiesen und hat eine Reihe von Tarifverträgen abgeschlossen, die dem Daimler Truck Konzern teilweise Verpflichtungen und Einschränkungen im Zusammenhang mit Reorganisationen, Umstrukturierungen oder ähnlicher Effizienzmaßnahmen auferlegen und die er möglicherweise nicht in günstiger oder rechtzeitiger Weise oder überhaupt verlängern, erneuern oder ersetzen kann. Eine Verschlechterung der Beziehungen zu Gewerkschaften, Betriebsräten und anderen Arbeitnehmervertretungen könnte die Geschäftstätigkeit des Daimler Truck Konzerns beeinträchtigen. Der Konzern könnte in Zukunft mit Streiks oder anderen Arten von Konflikten mit Gewerkschaften, Betriebsräten oder seinen Mitarbeitern konfrontiert werden. Solche Streiks, Konflikte, Arbeitsniederlegungen oder andere Arbeitskämpfmaßnahmen können die Produktions- und Vertriebsaktivitäten des Konzerns stören, seinen Ruf schädigen und seine Kundenbeziehungen beeinträchtigen.

Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Beschäftigte und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen Daimler Truck tätig ist, nach wie vor sehr stark. Der künftige

B.28

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

| Risikokategorie | Eintrittswahrscheinlichkeit | Ausmaß | Chancenategorie | Ausmaß |
|--|-----------------------------|---------|--|---------|
| Wechselkursrisiken | niedrig | mittel | Wechselkurschancen | mittel |
| Zinsänderungsrisiken | niedrig | niedrig | Zinsänderungschancen | niedrig |
| Commodity-Preis-Risiken | mittel | hoch | Commodity-Preis-Chancen | hoch |
| Kreditrisiken | niedrig | niedrig | Kreditchancen | - |
| Länderrisiken | niedrig | mittel | Länderchancen | - |
| Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs | niedrig | niedrig | Chancen eines begrenzten Kapitalmarktzugangs | - |
| Risiken aus Ratingveränderungen | niedrig | niedrig | Chancen aus Ratingveränderungen | niedrig |
| Risiken in Zusammenhang mit Pensionsplänen | niedrig | niedrig | Chancen in Zusammenhang mit Pensionsplänen | niedrig |

Erfolg des Daimler Truck-Konzerns hängt auch davon ab, inwiefern es gelingt, Fachpersonal einzustellen, zu integrieren und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Die etablierten Personalinstrumente berücksichtigen solche Personalrisiken. Ein Schwerpunkt des Personalmanagements liegt in der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung der Belegschaft des Unternehmens. Um als Unternehmen erfolgreich zu sein, entwickeln wir zudem die Art unserer Zusammenarbeit und unsere Führungskultur stetig weiter.

Die **demografische Entwicklung** zwingt das Unternehmen, mit den Veränderungen durch eine älter werdende Belegschaft umzugehen und einen qualifizierten Fach- und Führungskräfte nachwuchs zu sichern. Dies wird durch Maßnahmen im Generationenmanagement adressiert, die der Tragweite des Themas gerecht werden. Konjunktur-, Markt- und Wettbewerbsschwankungen begegnen wir mit den etablierten Zeit- und Flexibilitätsinstrumenten, um ein situationsadäquates Reagieren zu ermöglichen. Um die für die Transformation notwendige langfristige Reduzierung der Personalkosten zu erreichen, haben Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat der damaligen Daimler AG im Jahr 2019 eine Vereinbarung geschlossen, die unter anderem ein Personalabbauprogramm enthält. Aufgrund der COVID-19-Pandemie und der für das Personalabbauprogramm geltenden gegenseitigen Freiwilligkeit besteht das Risiko, dass die Umsetzung nicht im vollen geplanten Umfang bis 2023 erfolgen kann. Risiken bestehen zudem insbesondere aufgrund anstehender Verhandlungen über tarifliche Rahmenbedingungen in der Metall- und Elektroindustrie und der damit verbundenen möglichen Produktionsausfälle.

Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen sind für den Konzern entscheidend, um seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und seine Profitabilität zu verbessern. Daimler Truck befindet sich mitten in der Umsetzung einer Reihe von Initiativen zur betrieblichen Leistungssteigerung und Kosteneinsparung, um Fixkosten und variable Kosten zu reduzieren und die Rentabilität zu steigern. Diese betrieblichen Leistungs- und Kosteneinsparungsmaßnahmen oder Teile hiervon führen möglicherweise nicht innerhalb der von der Gruppe angestrebten Zeit zu den beabsichtigten Vorteilen. Dies kann dazu führen, dass die Implementierungskosten die ursprünglich von dem Konzern veranschlagten Kosten übersteigen, und die tatsächlichen Ergebnisse der Initiativen können von den Zielen abweichen. Wenn die angestrebte operative Verbesserung und Kosteneinsparung nicht vollständig realisiert oder innerhalb der beabsichtigten Zeit erreicht wird, könnte dies negative Auswirkungen auf die Profitabilität des Konzerns haben.

Vor der **Abspaltung** war der Konzern nicht als eigenständiges börsennotiertes Unternehmen tätig. Nach der Abspaltung ist der Konzern unter anderem für die Verwaltung sämtlicher Konzern- und Mitarbeitervereinbarungen, ihrer Rechtsangelegenheiten und ihrer Anforderungen an die Finanzberichterstattung verantwortlich, was zu erheblichen zusätzlichen Ausgaben führen und/oder den Konzern einem erhöhten Risiko von rechtlichen, behördlichen oder zivilrechtlichen Kosten oder Strafen aussetzen kann. Infolgedessen können sich aufgrund der Tätigkeit als eigenständiges börsennotiertes Unternehmen, das von der ehemaligen Daimler AG getrennt ist, erhebliche Änderungen in der Kostenstruktur, im Management, in der Finanzierung und im Geschäftsbetrieb des Konzerns ergeben. Daimler Truck geht davon aus, dass sein Erfolg bei den Bemühungen zur Bewältigung der oben genannten Veränderungen und folglich eine erfolgreiche Umsetzung seiner Geschäftsstrategie wesentlich von der Fähigkeit des Vorstands des Konzerns, der Geschäftsleitung und anderer wichtiger Mitarbeiter zur Umsetzung oder Anpassung der notwendigen Strukturen abhängen wird, deren Funktionalität zu überwachen und übergreifend zu arbeiten.

Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen

Die Zusammenarbeit mit Partnern bei Beteiligungen und Kooperationen ist für Daimler Truck sowohl bei der Transformation hin zur emissionslosen Mobilität und umfassenden Digitalisierung von zentraler Bedeutung. Besonders bei neuen Technologien dienen Beteiligungen der Nutzung von Synergieeffekten und der Verbesserung von Kostenstrukturen, um der Wettbewerbssituation in der Industrie der Nutzfahrzeuge erfolgreich zu begegnen.

Der Daimler Truck-Konzern partizipiert grundsätzlich entsprechend seiner jeweiligen Anteilsquote an den Risiken und Chancen aus Beteiligungen und unterliegt bei einer entsprechenden Börsennotierung dabei auch Aktienkursrisiken und -chancen.

Durch die Neubewertung einer Beteiligung können sich Risiken und Chancen bezogen auf den Beteiligungsbuchwert für das Segment, dem die Beteiligung zugerechnet wird, ergeben. Auch aus der laufenden Geschäftstätigkeit, insbesondere der Integration von Mitarbeitern, Technologien und Produkten, können sich Risiken ergeben. Die geschäftlichen und rechtlichen Interessen des Konzerns stimmen möglicherweise nicht immer mit denen seiner verbundenen Unternehmen und Joint Ventures überein, und aktuelle oder zukünftige verbundene Unternehmen oder Joint Ventures des Konzerns können möglicherweise nicht erfolgreich sein, ihre geplanten Ziele erreichen und ihre angestrebten Fristen einhalten. Darüber hinaus könnten sich weitere finanzielle Verpflichtungen ergeben oder ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf notwendig sein. Die Beteiligungen unterliegen einem Überwachungsprozess, um bei Bedarf zeitnah entscheiden zu können, ob Maßnahmen zur Unterstützung oder Sicherung der Profitabilität ergriffen werden sollen. Auch die Werthaltigkeit der Beteiligungen wird regelmäßig überwacht.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen des Daimler Truck-Konzerns eingegangen. Risiken und Chancen können sich negativ beziehungsweise positiv auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns auswirken. Eintrittswahrscheinlichkeiten und Ausmaß dieser Risiken und Chancen werden in Tabelle [7 B.28](#) dargestellt.

Im Grundsatz können die den finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen zugrundeliegenden operativen und finanziellen konzernweiten Risikovolumina (Exposures) in symmetrische und asymmetrische Risiken- und Chancenprofile unterschieden werden. Bei den symmetrischen Risiken- und Chancenprofilen (zum Beispiel Währungs-Exposures) sind Risiken und Chancen gleichermaßen gegeben, während bei den asymmetrischen (etwa Kredit- und Länder-Exposures) überwiegend Risiken vorhanden sind.

Daimler Truck ist grundsätzlich Risiken und Chancen durch die Veränderungen von Marktpreisen, wie Wechselkursen, Zinssätzen und Commodity-Preisen, ausgesetzt. Marktpreisveränderungen können einen negativen oder positiven Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben. Daimler Truck steuert und überwacht systematisiert Marktpreisrisiken und -chancen vorwiegend im Rahmen seiner operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken ein, wodurch sowohl Marktpreisrisiken als auch -chancen begrenzt werden.

Ferner ist der Konzern Kredit-, Länder- und Liquiditätsrisiken, Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs sowie Risiken aus Ratingveränderungen ausgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt Daimler Truck diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die Planvermögen zur Abdeckung von Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen (marktsensitive Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere) sind nicht Bestandteil der folgenden Betrachtung.

Wechselkursrisiken und -chancen

Aufgrund der globalen Ausrichtung des Konzerns sind mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken und Chancen aus Wechselkursschwankungen verbunden.

Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollars, des japanischen Yen und anderer Währungen, wie zum Beispiel Währungen von Wachstumsmärkten, gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko beziehungsweise eine -chance entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten (Transaktionsrisiko).

Während die Produktionskosten vorwiegend in US-Dollar, Euro und Yen anfallen, wird ein Teil der Umsatzerlöse in anderen Währungen erzielt. Daimler Truck ist einem solchen Transaktionsrisiko ausgesetzt, aufgrund des weltweiten

Produktionsnetzwerks jedoch nur in einem geringeren Ausmaß. Der Konzern sichert das regelmäßig aktualisierte Währungs-Exposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkursereignissen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäften, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Im Fall von Übersicherungen durch Exposure-Veränderungen werden diese in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Nettovermögens und deren Erträge und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern in der Regel nicht absichert.

Zinsänderungsrisiken und -chancen

Aus Zinsänderungen können Risiken und Chancen sowohl für das operative Geschäft als auch für Finanztransaktionen entstehen. Daimler Truck nutzt eine Vielzahl zinsensitiver Finanzinstrumente dazu, die Liquiditätsanforderungen des laufenden Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Financial Services. Zinsänderungsrisiken und -chancen entstehen, wenn Zinsbindungsfristen zwischen der Aktiv- und der Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Durch eine auf die Laufzeiten der Finanzierungsverträge abgestimmte Refinanzierung wird das Risiko der Fristeninkongruenz sowohl unter Zins- als auch unter Liquiditätsgesichtspunkten minimiert. Verbleibende Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesteuert. Die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft werden im Konzern zentral koordiniert. Derivative Zinsinstrumente, wie zum Beispiel Zinsswaps, werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passiv-Strukturen (Asset-/ Liability-Management) zu erreichen.

Commodity-Preis-Risiken und -Chancen

Wie im Abschnitt Beschaffungsmarktrisiken und -chancen dargestellt, ist Daimler Truck Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken, vornehmlich aus dem geplanten Bezug bestimmter Metalle, kann durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert werden.

Kreditrisiken

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

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

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

Konzerns belasten. Die Limitmethodik für Liquiditätsanlagen bei Finanzinstitutionen wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Der überwiegende Teil der liquiden Mittel wird in Anlagen mit einem externen Investment Grade Rating gehalten.

Länderrisiken

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der aus Veränderungen politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, zum Beispiel aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot. Daimler Truck unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden, Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften oder Joint Ventures sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Die erhöhten Länderrisiken im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg beinhalten im Wesentlichen mögliche Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie unseres Russischen Joint Ventures.

Weitere Information zu Länderrisiken im Zusammenhang mit Ereignissen nach dem Bilanzstichtag finden sich in [Anmerkung 42](#) des Konzernanhangs. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen. Der Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimits (zum Beispiel für Hartwährungsportfolios von Financial Services-Gesellschaften). Außerdem verfügt der Konzern über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler Truck operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden.

Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs

Liquiditätsrisiken entstehen, wenn ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann. Im normalen Geschäftsverlauf setzt Daimler Truck Anleihen, Commercial Papers und verbriefte Transaktionen sowie Bankdarlehen in verschiedenen Währungen ein - überwiegend mit dem Ziel, das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zu refinanzieren. Eine Verteuerung der Refinanzierung würde sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts auswirken, soweit die höheren Refinanzierungskosten nicht an die Kunden weitergegeben werden können; eine Begrenzung des Finanzdienstleistungsgeschäfts hätte zudem negative Absatzfolgen für das Fahrzeuggeschäft. Der Zugang zu Kapitalmärkten kann in einzelnen Ländern durch staatliche Regulierungen oder durch eine temporäre mangelnde Aufnahmefähigkeit begrenzt sein. Darüber hinaus können laufende rechtliche Verfahren sowie eigene geschäftspolitische Erwägungen und Entwicklungen den Konzern unter Umständen zeitweise davon abhalten, einen etwaigen Liquiditätsbedarf durch Mittelaufnahmen an den Kapitalmärkten zu decken.

Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen

Risiken und Chancen liegen in möglichen Herab- oder Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Credit Ratings für die Daimler Truck Holding AG (und damit der Kreditwürdigkeit des Konzerns) oder für Anleihen, die durch Mitglieder des Daimler Truck Konzerns begeben oder garantiert werden. Herabstufungen können sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken, wenn sich dadurch die Fremdfinanzierungskosten erhöhen oder die Finanzierungsmöglichkeiten des Konzerns beschränkt würden. Darüber hinaus können Herabstufungen dazu führen, dass Investoren von einer Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG absehen.

Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen

Daimler Truck gewährt leistungsorientierte Pensionszusagen und in einem geringen Umfang Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen, die zu einem großen Teil durch Planvermögen gedeckt sind. Der Saldo aus den Pensionsverpflichtungen und den Planvermögen ergibt den bilanzierten Wert beziehungsweise den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Der Bewertung der Pensionsverpflichtungen so wie der Ermittlung des Nettopensionsaufwands liegen Annahmen zugrunde. Selbst geringe Änderungen dieser Annahmen, insbesondere eine Änderung der Diskontierungszinssätze, beeinflussen den Finanzierungsstatus und das Konzerneigenkapital des aktuellen Geschäftsjahres negativ oder positiv und führen bei Eintritt zu einer Änderung des periodenbezogenen Nettopensionsaufwands im folgenden Geschäftsjahr. Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich von der Situation an den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige beziehungsweise günstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, vermindern beziehungsweise erhöhen den Wert der Planvermögen. Auch eine Veränderung der Zusammensetzung der Planvermögen kann den Marktwert der Planvermögen positiv oder negativ beeinflussen. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern anhand quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird bei der Bestimmung der Investmentstrategie für die Planvermögen berücksichtigt, um Schwankungen des Finanzierungsstatus zu reduzieren.

Weitere Informationen zu den Pensionsplänen und ihren Risiken finden sich in [Anmerkung 24](#) des Konzernanhangs. Weitergehende Informationen zu finanzwirtschaftlichen Risiken, risikobegrenzenden Maßnahmen und zum Management dieser Risiken enthält [Anmerkung 35](#) des Konzernanhangs. Informationen zu Finanzinstrumenten des Konzerns finden sich in [Anmerkung 34](#) des Konzernanhangs.

Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen

Weiterhin ist der Konzern rechtlichen und steuerlichen Risiken ausgesetzt. Er bildet hierfür Rückstellungen, wenn und soweit seine Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist.

Rechtliche Risiken

Risiken aus Regulierung

Die Fahrzeugindustrie und somit auch die Industrie der Nutzfahrzeuge unterliegt weltweit umfassender staatlicher Regulierung. Gesetze in verschiedenen Jurisdiktionen regeln hierbei den Insassenschutz und die Umweltverträglichkeit von Lkws, Bussen und anderen Fahrzeugen, einschließlich der Emissionswerte, der Treibstoffeffizienz und der Lärmgeräusche, sowie die Emissionen der Fabriken, in denen die Fahrzeuge oder Teile davon hergestellt werden. Werden einschlägige Vorschriften in den einzelnen Regionen nicht eingehalten, kann dies unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden sein und sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht zugelassen werden.

Um hohe Qualitätsstandards für seine Produkte aufrechtzuerhalten und staatlich vorgeschriebene Sicherheits- und andere Standards einzuhalten, entstehen dem Konzern erhebliche Kosten für Überwachung, Zertifizierung und Qualitätssicherung. Die Erfüllung von staatlich vorgeschriebenen Fahrzeugstandards ist kostspielig und oft technologisch herausfordernd, insbesondere wenn erforderliche Standards miteinander in Konflikt stehen. Mit zunehmender Komplexität von Nutzfahrzeugen, auch durch die Digitalisierung von Komponenten und deren Kommunikation untereinander, steigt das Risiko von Fahrzeugmängeln. Die Einführung neuer Technologien, von denen viele noch für den Einsatz in der Transportbranche weiterentwickelt werden, einschließlich autonomer Fahrtechnologien und batteriebetriebener Elektrofahrzeuge, kann das Risiko von Fahrzeugmängeln und Produkthaftung für den Konzern erhöhen. Anwendbare Gesetze und staatliche Standards verlangen von Herstellern Maßnahmen zur Behebung von Mängeln in Bezug auf die Fahrzeugsicherheit und andere Standards, und ein Hersteller muss möglicherweise Fahrzeuge zurückrufen. Verzögerungen bei der Markteinführung neuer Modelle aufgrund von Produktmängeln und Rückrufaktionen oder Gewährleistungsaufwand für die Mängelbeseitigung verkaufter Fahrzeuge können erhebliche Kosten verursachen.

Darüber hinaus muss der Konzern im Zusammenhang mit seiner weltweiten Geschäftstätigkeit ein breites Spektrum an gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen in Bezug auf Sanktionen, Bestechung und Korruption sowie Geldwäsche erfüllen.

Die Geschäftstätigkeit der Gruppe kann durch Wirtschaftssanktionsprogramme eingeschränkt werden, die von mehreren Behörden wie den Vereinten Nationen, der EU und den Vereinigten Staaten über das Office of Foreign Assets Control („OFAC“) verhängt werden. Wirtschaftssanktionsprogramme beschränken die Fähigkeit des Konzerns, Geschäfte mit bestimmten sanktionierten Ländern, Personen oder

Unternehmen zu tätigen, und werden dies auch weiterhin tun. Die internationalen Aktivitäten des Konzerns unterliegen auch Antikorruptionsgesetzen und -vorschriften in den Rechtsordnungen, in denen er tätig ist, wie dem US Foreign Corrupt Practices Act von 1977 und dem United Kingdom Bribery Act von 2010. Darüber hinaus unterliegt der Konzern Antikorruptionsgesetzen und -bestimmungen -Geldwäschegesetze und -vorschriften, einschließlich der 6. EU-Geldwäscherichtlinie, die 2020 in Kraft getreten ist. Exportkontrollgesetze, Sanktionen, Bekämpfung von Bestechung und Korruption sowie Regelungen zur Bekämpfung der Geldwäsche entwickeln sich im Laufe der Zeit weiter und es ist für den Konzern eine Herausforderung, die Auslegung, Umsetzung oder Durchsetzung staatlicher Richtlinien in Bezug auf seine Aktivitäten korrekt vorherzusagen. Während Daimler Truck bestehende Richtlinien und Verfahren kontinuierlich überprüft, um die Einhaltung geltender Gesetze und Vorschriften sicherzustellen, könnte i) die konsequente Einhaltung dieser Richtlinien und Verfahren sowie ii) die Wirksamkeit der internen Kontrollen, um potenzielle Verstöße durch Mitarbeiter, Berater, Repräsentanten oder Partner wirksam zu erkennen und zu verhindern, jederzeit angefochten werden. Verstöße gegen Anti-Korruptionsgesetze, Exportkontroll-, Sanktions- und Anti-Geldwäsche-Vorschriften werden mit zivilrechtlichen Sanktionen geahndet, einschließlich Bußgeldern, Verweigerung von Exportprivilegien, einstweiligen Verfügungen, Beschlagnahmen von Vermögenswerten, Ausschluss von Regierungsverträgen (und Kündigung bestehender Verträge), Widerruf oder Lizenzbeschränkungen sowie Geld- und Freiheitsstrafen. Darüber hinaus könnte jeder Verstoß zu negativer Berichterstattung in den Medien führen, sich auf den Ruf des Konzerns auswirken und folglich auf seine Fähigkeit, zukünftige Geschäfte zu generieren und langfristige Geschäftsbeziehungen mit seinen Kunden aufrechtzuerhalten.

Risiken aus rechtlichen Verfahren

Die Tochtergesellschaften der Daimler Truck Holding AG (insbesondere die Daimler Truck AG) sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche sowie kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen). Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil des Konzerns ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Insbesondere Fahrzeughersteller wie der Konzern können behördlichen Untersuchungen und Bußgeldern wegen Nichteinhaltung verschiedener behördlicher Normen oder Vorschriften sowie Kundenansprüchen und Rechtsstreitigkeiten ausgesetzt sein, die sich aus Mängeln und daraus resultierenden Folgen für die Produktnutzung oder -sicherheit ergeben. Sammelklagen, sofern vorhanden, und insbesondere Produkthaftung können erhebliche finanzielle Folgen haben. Der Konzern erfasst im Allgemeinen Gewährleistungsrückstellungen in

seinen Abschlüssen auf der Grundlage von Erfahrungen aus der Vergangenheit und bekannten Schadensfällen, aber solche Rückstellungen könnten sich möglicherweise als unzureichend für etwaige Verbindlichkeiten erweisen, die sich letztendlich aus potenziellen Fahrzeugmängeln ergeben. Darüber hinaus könnten fehlerhafte Produkte, Produkthaftungsansprüche, Gewährleistungsansprüche, Produktrückrufe und ähnliche Verfahren den Ruf des Konzerns schädigen

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

Die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) war als ehemalige Muttergesellschaft der Daimler Truck AG Adressatin eines von der Europäischen Kommission eingeleiteten Kartellverfahrens. Im Juli 2016 erließ die Europäische Kommission einen Vergleichsbeschluss gegen die damalige Daimler AG und vier andere europäische Lkw-Hersteller wegen ihrer Beteiligung an wettbewerbswidrigem Verhalten, das im Hinblick auf die Preisgestaltung und die Weitergabe der Kosten für die Einhaltung strengerer Emissionsvorschriften für Lkw einen Verstoß gegen europäische Kartellvorschriften darstellte. Die Europäische Kommission stellte fest, dass die Daimler AG vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 an den betreffenden Vereinbarungen beteiligt war. Die in der Vergleichsentscheidung der Europäischen Kommission gegen die Daimler AG verhängte Geldbuße belief sich auf rund 1,09 Mrd. € und wurde im Jahr 2016 vollständig bezahlt.

Im Anschluss an die Vergleichsentscheidung der Europäischen Kommission wurden in mehreren Rechtsordnungen Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel zur Geltendmachung von Schäden durch direkte und indirekte Lkw-Kunden eingereicht oder eingeleitet. Eingeklagte Schadenersatzansprüche könnten zu einer erheblichen Haftung des Daimler Truck-Konzerns sowie zu erheblichen Kosten für erforderliche Verteidigungsmaßnahmen führen. Dies könnte erhebliche negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die Finanzlage des Konzerns haben.

Im Zusammenhang mit den oben beschriebenen Kartellverstößen sind die wesentlichen Klagen (einschließlich bestimmter Arten von Sammel- oder Gruppenklagen) in Deutschland, dem Vereinigten Königreich, den Niederlanden und Spanien anhängig oder eingeleitet worden. Auch in einigen anderen europäischen Ländern und in Israel (insgesamt ca. 20 Länder) sind Klagen anhängig.

Der Daimler Truck-Konzern ergreift geeignete Rechtsmittel, um sich gegen die Klagen zu verteidigen.

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

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vorgenannten Risiken aus Regulierung und rechtlichen Verfahren einzeln oder in ihrer Gesamtheit erhebliche nachteilige Auswirkungen auf 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 des Konzerns in einer bestimmten Berichtsperiode beeinflussen kann, werden die daraus eventuell resultierenden Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns jedoch keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Daimler Truck-Konzerns haben.

Weitere Informationen über rechtliche Verfahren finden sich in  [Anmerkung 32](#) des Konzernanhangs.

Steuerliche Risiken und Chancen

Die Daimler Truck Holding AG und ihre Tochtergesellschaften operieren weltweit in vielen Ländern und unterliegen daher zahlreichen unterschiedlichen Rechtsvorschriften und Steuerprüfungen. Etwaige Änderungen der Rechtsvorschriften sowie der Rechtsprechung und unterschiedliche Rechtsauslegungen durch die Finanzverwaltungen – insbesondere auch im Bereich von grenzüberschreitenden Transaktionen – können mit erheblicher Unsicherheit behaftet sein. Daher ist es möglich, dass sich gebildete Steuerrückstellungen als nicht ausreichend erweisen und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben können.

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

Etwaige Änderungen oder Aufgriffe durch die Finanzbehörden werden durch die Steuerabteilung kontinuierlich überwacht, und bei Bedarf werden Maßnahmen ergriffen.

Darüber hinaus besteht bei fehlendem oder zu geringem künftigen steuerlichem Einkommen ein bilanzielles Risiko, dass der Steuervorteil aus Verlustvorträgen und steuerlich abzugsfähigen temporären Differenzen nicht oder nicht mehr in vollem Umfang angesetzt werden darf und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können.

Umgekehrt besteht eine bilanzielle Chance, dass derzeit nicht im vollen Umfang angesetzte Steuervorteile in künftigen Jahren doch genutzt beziehungsweise angesetzt werden dürfen und sich insofern auch positive Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können.

Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation

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

Neben den beschriebenen Risikokategorien gibt es unvorhersehbare Ereignisse, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler Truck-Konzerns sowie die Reputation des Konzerns auswirken können. Insbesondere können rechtliche Risiken oder gesellschaftliche Verstöße von Partnern und Lieferanten einen negativen Einfluss auf die Reputation des Daimler Truck-Konzerns, die Umwelt sowie auf die bei Partnern und Lieferanten beschäftigten Mitarbeiter haben. Als eines der Grundprinzipien des unternehmerischen Handelns achtet Daimler Truck deshalb – auch bei der Auswahl von Partnern und Lieferanten – besonders darauf, dass gesetzliche und ethische Regeln eingehalten werden.

Um Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und der aktuell bestehenden Risiko- und Chancensituation erfolgreich zu begegnen, wird das etablierte Risiko- und Chancenmanagementsystem kontinuierlich überwacht und weiterentwickelt.

Die Risiko- und Chancensituation des Daimler Truck-Konzerns in der Gesamtbetrachtung hat sich zum Vorjahr leicht erhöht. Wesentliche Treiber dieser Einschätzung stellen der momentane Zustand der globalen Lieferketten, die Auswirkungen des Russland-Ukraine Kriegs sowie die Transformation zu ZEV's im Vergleich zum Vorjahr dar.

ESG-bezogene Risiken und Chancen, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte des Daimler Truck Konzerns haben können, sind weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses erkennbar.

Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, werden regelmäßig im Rahmen der Risikotragfähigkeitsermittlung überprüft. Solche sind weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses erkennbar.

Prognosebericht

Unsere Prognose für das Geschäftsjahr 2022 basiert auf dem von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten Daimler Truck Business Plan der Daimler Truck Holding AG. Diese Planung berücksichtigt die aktuelle Geschäftsentwicklung sowie mögliche Chancen und Risiken, die im [Risiko- und Chancenbericht](#) des zusammengefassten Lageberichts detailliert erläutert werden. Dabei werden die von uns gesetzten Prämissen und Einschätzungen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Nutzfahrzeugmärkte miteinbezogen. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an den Zielsetzungen unserer Segmente. Vor diesem Hintergrund passen wir unsere Erwartungen für den Geschäftsverlauf jeweils an die aktuellen Prognosen bezüglich der Entwicklung der Nutzfahrzeugmärkte an. Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf unserem Kenntnisstand zum Aufstellungszeitpunkt des zusammengefassten Lageberichts 2021.

Unsere Prognose wurde in Übereinstimmung mit den im Konzernabschluss angewendeten Rechnungslegungsgrundsätzen und den im Lagebericht beschriebenen Bereinigungen (Anpassungen) vorgenommen. Die in diesem Kapitel Prognosebericht getroffenen Aussagen basieren auf dem oben beschriebenen Daimler Truck Business Plan, welcher im Hinblick auf die vollständige Herauslösung des Nutzfahrzeuggeschäfts und des darauf bezogenen Finanzdienstleistungsgeschäfts aus dem Mercedes-Benz Group-Konzern, sowohl die Phase 1 als auch die Phase 2 Transaktionen und die Neugründungsphase für das Segment Financial Services berücksichtigt. Die detaillierte Beschreibung der Phasen und die Neugründungsphase für das Segment Financial Services ist im Kapitel [Grundlagen des Konzerns](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Für die Ausführungen im Prognosebericht ziehen wir folgende Intensitäten heran, um die Veränderungen qualitativ zu beschreiben:

Das EBIT bzw. das bereinigte EBIT befindet sich auf Vorjahresniveau, wenn sich dieses in einem Intervall zwischen -5,0% und +5,0% bewegt. Bei einer Veränderung in einem Intervall zwischen -5,0% und -15,0% bzw. zwischen 5,0% und 15,0% schreiben wir von einem leichten Rückgang bzw. einem leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Sollte sich die Veränderung über oder unter 15,0% im Vergleich zum Vorjahr befinden, so klassifizieren wir dies als einen deutlichen Anstieg oder einen deutlichen Rückgang.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts befindet sich auf Vorjahresniveau, wenn sich dieser in einem Intervall zwischen -10,0% und +10,0% bewegt. Bei einer Veränderung in einem Intervall zwischen -10,0% und -25,0% bzw. zwischen 10,0% und 25,0% schreiben wir von einem leichten Rückgang bzw. einem leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Sollte sich die Veränderung über oder unter 25,0% im Vergleich zum Vorjahr befinden, so klassifizieren wir dies als einen deutlichen Anstieg oder einen deutlichen Rückgang.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Sachinvestitionen befinden sich auf Vorjahresniveau, wenn sich diese in einem Intervall zwischen -5,0% und +5,0% bewegen. Bei einer Veränderung in einem Intervall zwischen -5,0% und -15,0% bzw. zwischen 5,0% und 15,0% schreiben wir von einem leichten Rückgang bzw. einem leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Sollte sich die Veränderung über oder unter 15,0% im Vergleich zum Vorjahr befinden, so klassifizieren wir dies als einen deutlichen Anstieg oder einen deutlichen Rückgang.

Weltwirtschaft

Für das Jahr 2022 gehen wir davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft nach der kräftigen Erholung im Vorjahr insgesamt etwas verlangsamen dürfte. Dabei dürfte die Entwicklung vor allem in den ersten Monaten des Jahres weiter durch die Eindämmungsmaßnahmen im Rahmen der COVID-19-Pandemie und die andauernden Engpässe bei Vorprodukten und Transportkapazitäten geprägt sein. Mit einer weiteren Zunahme der Impfquoten und einer graduellen Normalisierung der globalen Lieferketten im Jahresverlauf sollte das Wachstum an Fahrt aufnehmen. Darüber hinaus haben die Haushalte in Industrieländern während der Pandemie außergewöhnlich hohe Ersparnisse angehäuft, deren zumindest teilweise Auflösung die Konsumententwicklung stützen dürfte. Belastend dürfte sich hingegen die weltweit gestiegene Inflation auswirken.

Zudem kann der Russland-Ukraine-Krieg das Wirtschaftswachstum weiter abschwächen und weitreichende Konsequenzen haben, insbesondere sollte er lange andauern oder sich auf weitere Länder ausweiten. In Folge des Kriegs können sich erhebliche negative Auswirkungen aus den bereits beschlossenen Sanktionen sowie der erhöhten Unsicherheit an den Finanz- und Rohstoffmärkten und potenzieller Unterbrechung der Lieferketten sowie Engpässe ergeben ([Risiko- und Chancenbericht](#) des zusammengefassten Lageberichts). Diese möglichen negativen Auswirkungen sind in den nachgenannten Prognosen noch nicht berücksichtigt.

In der Eurozone sollten diese Entwicklungen dafür sorgen, dass sich der private Verbrauch im Jahr 2022 zu einem der Haupttreiber entwickelt. Erwartete Öffnungsschritte sollten dabei vor allem die Erholung des Dienstleistungssektors ankurbeln. Daneben dürfte der Europäische Aufbauplan die Investitionstätigkeit fördern. Unsere Inflationserwartung für die Eurozone beträgt rund 4% und wird damit voraussichtlich deutlich höher als im Vorjahr sein. Insgesamt erwarten wir ein Wirtschaftswachstum von knapp unter 4% in 2022 und damit erneut über dem Potentialwachstum.

Auch die US-Wirtschaft sollte im kommenden Jahr von der allmählichen Verbesserung der Angebotssituation und einer fortschreitenden Impfquote profitieren. Für die Inflationsrate erwarten wir mit rund 4,5% ein ähnliches hohes Niveau wie im Vorjahr und gehen in 2022 von einem Wirtschaftswachstum von knapp unter 4% aus.

In China erwarten wir nach der Verlangsamung des Wachstums im Vorjahr für das Jahr 2022 eine leichte wirtschaftspolitische Lockerung, die das Wirtschaftsgeschehen im Jahresverlauf unterstützen sollte. Im Ergebnis dürfte das Wachstum mit etwas mehr als 5% zum Vorjahr jedoch niedriger ausfallen.

In Anbetracht dieser Entwicklungen dürfte die Weltwirtschaft im Jahr 2022 mit einem Wachstum von rund 4% zwar etwas langsamer, aber nach wie vor mit einem im langfristigen Vergleich deutlich überdurchschnittlichen Tempo expandieren.

Der Markt der Nutzfahrzeuge

Die konjunkturellen Rahmenbedingungen dürften in wichtigen Lkw-Absatzmärkten im Jahr 2022 vergleichsweise günstig bleiben. Entsprechend rechnen wir mit einer weiterhin positiven Nachfragesituation in den Märkten. Die durch den weltweiten Halbleitermangel bedingten Angebotsengpässe werden die Marktentwicklung aber voraussichtlich auch in diesem Jahr spürbar beeinflussen. Aus heutiger Sicht rechnen wir in Nordamerika im Bereich der schweren Lkw (Klasse 8) mit einem Marktvolumen zwischen 255 und 295 Tsd. Einheiten. Der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) dürfte zwischen 240 und 280 Tsd. Einheiten liegen.

Die Tabelle [7](#) **B.29** gibt einen Überblick über die Entwicklung der von uns prognostizierten Kennzahlen basierend auf dem Kapitalmarkttag am 11. November 2021, deren Zielerreichung im Geschäftsjahr 2021 sowie eine Prognose für das Geschäftsjahr 2022, die im Folgenden erläutert wird. Darüber hinaus sind in der Tabelle die Prognosekennzahlen, die wir im Rahmen der Gewinnprognose gegeben haben, enthalten.

Absatz

Auf Grundlage unserer allgemeinen Annahmen der Weltwirtschaft und der für uns wichtigen Märkte der Nutzfahrzeuge erwarten wir für das Industriegeschäft einen Absatz zwischen 500 und 520 Tsd. Einheiten.

Beim Segment **Trucks North America** gehen wir davon aus, dass der Absatz zwischen 175 und 195 Tsd. Einheiten liegen wird. Wir erwarten, dass sich im kommenden Jahr die Situation bei Engpässen in den Zulieferketten verbessern werden und sich dies positiv auf die Produktion auswirken wird.

Beim Segment **Mercedes-Benz** gehen wir davon aus, dass der Absatz zwischen 155 und 175 Tsd. Einheiten liegen wird. Wir gehen für das Segment von weiteren Markterholungen sowohl in der Region EU30 als auch in Lateinamerika aus. Des Weiteren rechnen wir mit einer Verbesserung in den Zulieferketten.

Beim Segment **Trucks Asia** gehen wir von Absätzen zwischen 140 und 160 Tsd. Einheiten aus. Diese Prognose ist insbesondere auf die positiven Erwartungen in den Märkten Indien und Japan zurückzuführen.

Beim Segment **Daimler Buses** gehen wir davon aus, dass die Absätze zwischen 20 und 25 Tsd. Einheiten liegen werden. Diese Erwartung resultiert insbesondere aufgrund der steigenden Auftragslage und unseren Annahmen, dass der Höhepunkt der COVID-19-Pandemie bedingten Nachfragerückgänge hinter uns liegen.

Umsatz und EBIT

Wir erwarten, dass der Umsatz des Daimler Truck-Konzerns im Geschäftsjahr 2022 zwischen 45,5 und 47,5 Mrd. € liegen wird. Für das Industriegeschäft gehen wir von Umsätzen zwischen 44,0 und 46,0 Mrd. € und einer bereinigten Umsatzrendite von 7-9% aus.

Auf Basis unserer erwarteten Marktentwicklung, der oben genannten Faktoren und der Planungen unserer Segmente, rechnen wir mit einem leichten Rückgang des Konzern-EBIT im Jahr 2022. Im Konzern-EBIT waren im aktuellen Berichtsjahr einige Sondereffekte enthalten, die im Kapitel [Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage](#) des zusammengefassten Lageberichts detailliert erläutert werden. Beim bereinigten Konzern-EBIT erwarten wir hingegen einen signifikanten Anstieg.

Unsere einzelnen Segmente haben für das Jahr 2022 die folgenden Prognosen für die bereinigte Umsatzrendite:

Trucks North America: bereinigte Umsatzrendite von 10 - 12%

Mercedes-Benz: bereinigte Umsatzrendite von 6 - 8%

Trucks Asia: bereinigte Umsatzrendite von 3 - 5%

Daimler Buses: bereinigte Umsatzrendite von über 0%.

Financial Services: bereinigte Eigenkapitalrendite von 5 - 7%

Für das Segment **Trucks North America** gehen wir bei der bereinigten Umsatzrendite davon aus, dass eine positive Absatzentwicklung in Verbindung mit geringeren Lieferengpässen, einem sehr starken After-Sales-Geschäft und einer guten Preisdurchsetzungskraft die negativen Auswirkungen der Rohstoffkosten ausgleichen werden.

Bei der bereinigten Umsatzrendite im Segment **Mercedes-Benz** prognostizieren wir, dass steigende Absätze in Verbindung mit einer günstigen Entwicklung des Aftersales-Geschäfts sowie einer guten Preisdurchsetzungskraft die negativen Effekte aus dem Rohmaterial ausgleichen werden. Des Weiteren werden aus den eingeleiteten Effizienzmaßnahmen positive Effekte resultieren.

Beim Segment **Trucks Asia** gehen wir bei der bereinigten Umsatzrendite von einem Rückgang aus, der vor allem auf den Wegfall des positiven Effekts aus der Wertaufholung des Joint Ventures Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) sowie Anlaufkosten für den H6 in China und der nächsten Generation des FUSO eCanters zurückzuführen ist. Zudem gehen wir von einer zu 2021 veränderten Absatzstruktur aus.

Für das Segment **Daimler Buses** prognostizieren wir für die bereinigte Umsatzrendite positive Effekte aus Absatzsteigerungen, einem sehr starken After-Sales-Geschäft und einer guten Preisdurchsetzungskraft, die die negativen Auswirkungen der Rohstoffkosten ausgleichen werden.

Das Segment **Financial Services** geht für das Jahr 2022 von einem Neugeschäft zwischen 8 und 9 Mrd. € insbesondere getrieben durch die USA sowie die Aufnahme der neuen Märkte der Phase 2 Transaktionen aus. Dadurch erwarten wir ebenfalls eine Erhöhung des Vertragsvolumens. Gleichzeitig erwarten wir eine Normalisierung der Kreditrisikokosten, wodurch sich das Bruttoergebnis vom Umsatz im Vergleich zum Vorjahr stabilisieren wird. Zusätzlich dazu gehen wir von einer deutlichen Erhöhung der projektbezogenen Aufwendungen im Zusammenhang mit »Projekt Fokus« aus. Hierunter fallen insbesondere Kosten für die Gründung und Trennung der neuen Gesellschaften der Phase 2 Transaktionen sowie nicht regelmäßig wiederkehrende Aufwendungen für den Aufbau und die Sicherstellung des operativen Geschäftsbetriebes in diesen Märkten. Aus diesem Grund prognostizieren wir für 2022 ein bereinigtes Ergebnis und somit auch eine bereinigte Eigenkapitalrendite unterhalb des Vorjahresniveaus. Bei der Eigenkapitalausstattung sämtlicher Finanzdienstleistungsgesellschaften berücksichtigen wir die für das Segment geltende Vorgabe einer durchschnittlich neun prozentigen Eigenkapitalquote.

Free Cash Flow und Liquidität

Im Free Cash Flow des Industriegeschäfts werden sich weiterhin hohe Vorleistungen für neue Produkte und Technologien belastend auswirken. In diesem Zusammenhang sind Investitionen für das Brennstoffzellen Joint Venture cellcentric, für das geplante Hochleistungs-Ladenetz Joint Venture mit der TRATON GROUP und Volvo Group sowie für automatisiertes Fahren vorgesehen. Gegenläufig wirkt der wegfallende positive Effekt aus dem Verkaufserlös des Brennstoffzellen Joint Ventures cellcentric. Wir erwarten daher einen Free Cash Flow des Industriegeschäfts auf Vorjahresniveau.

Für das Jahr 2022 streben wir eine Liquiditätsausstattung an, die der allgemeinen Risikosituation auf den Finanzmärkten sowie dem Risikoprofil unseres Unternehmens angemessen ist. Bei der Bemessung der Höhe der Liquidität werden auch mögliche Risiken in der Refinanzierung beispielsweise aufgrund vorübergehender Verwerfungen an den Finanzmärkten berücksichtigt. Wir gehen davon aus, im Jahr 2022 einen guten Zugang zu den Kapitalmärkten und zum Bankenmarkt zu haben. Unseren Finanzbedarf wollen wir vor allem über Anleihen, kurzlaufende Schuldverschreibungen (Commercial Papers), Bankkredite sowie die Verbriefung von Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft decken; der Schwerpunkt sollte dabei auf Anleihen und Krediten von weltweit tätigen und lokal agierenden Banken liegen. Aufgrund unserer weiterhin soliden Bonität und in einem Umfeld mit weiterhin hoher Liquidität in den internationalen Kapitalmärkten rechnen wir mit stabilen Konditionen in der Refinanzierung. Darüber hinaus ist es unser Ziel, weiterhin eine hohe finanzielle Flexibilität sicherzustellen.

Dividende

Wir beabsichtigen im Sinne einer nachhaltigen Dividendenpolitik uns bei der Bemessung der Dividende an einer Ausschüttungsquote von 40% des auf die Daimler Truck Aktionärinnen und Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses zu orientieren. Zusätzlich berücksichtigen wir bei der Bemessung der Dividende die Höhe des Free Cash Flows aus dem Industriegeschäft.

Nach dem deutschen Aktiengesetz (AktG) wird die Dividende aus dem im Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG (nur Muttergesellschaft) ausgewiesenen Bilanzgewinn nach dem deutschen Handelsgesetzbuch (HGB) ausgeschüttet. Für das am 31. Dezember 2021 endende Geschäftsjahr schlägt das Management des Daimler Truck-Konzerns – vor dem Hintergrund, dass sämtliche neue Aktien, die auf der Grundlage des Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrages ausgegeben wurden, erst ab dem 1. Januar 2022 gewinnberechtigt sind – keine Dividendenausschüttung vor.

Investitions- und Forschungstätigkeit

Sachinvestitionen

Wir werden auch im Geschäftsjahr 2022 hohe Sachinvestitionen in die Zukunftsfähigkeit unseres Produktangebots tätigen. Dies gilt insbesondere für die E-Mobilität, Treibstoffeffizienz sowie den Ausbau von Vertriebsnetzwerken. Gleichzeitig setzen wir unsere eingeleiteten Maßnahmen zur Kostensenkung fort. Vor diesem Hintergrund erwarten wir für die Investitionen in Sachanlagen einen leichten Anstieg im Vergleich zum Jahr 2021.

Die Sachinvestitionen beim Segment **Trucks North America** sind im Wesentlichen geprägt durch die Anschaffung neuer Werkzeuge und den Fertigungsanlagenbau.

Für **Mercedes-Benz** liegt der Fokus auf dem weiteren Ausbau der Vertriebsstruktur und der Optimierung der Antriebsstrangproduktion.

Beim Segment **Trucks Asia** liegt der Fokus weiterhin auf neuen Technologien (unter anderem E-Mobilität), Digitalisierung, Modernisierung der Vertriebszentren und Werksoptimierungen.

Für das Segment **Daimler Buses** sind Investitionen in die Weiterentwicklung der europäischen EvoBus Service und Vertriebszentren geplant. Weitere Maßnahmen zielen auf Effizienzsteigerung im bestehenden Produktportfolio zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit.

Forschung und Entwicklung

Mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit vor dem Hintergrund der Transformation und der damit verbundenen technologischen Herausforderungen zu steigern. Dabei setzen wir auf die Themen emissionsfreie Fahrzeuge, automatisiertes Fahren und Weiterentwicklung bestehender Produkte. Daher erwarten wir, dass unsere Forschungs- und Entwicklungsleistungen (inkl. Aktivierungen) des Jahres 2022 leicht über dem Vorjahr liegen werden.

Bei **Trucks North America** sind ebenfalls Zukunftstechnologien wie emissionsfreie Fahrzeuge, Treibstoffeffizienz und Antriebsstrangfunktionen weiterhin Schwerpunkte.

Bei **Mercedes-Benz** stehen im Jahr 2022 sowohl Projekte für emissionsfreie Fahrzeuge wie eActros und Brennstoffzellen-Lkw als auch zukunftsorientierte Antriebsstrangtechnologien (zum Beispiel eAchse, Hochvoltbatterie) im Mittelpunkt.

Für **Trucks Asia** wird eine Fortführung der Entwicklung von Zukunftstechnologien sowie die Weiterentwicklung des bestehenden Portfolios angestrebt.

Bei **Daimler Buses** liegt der Schwerpunkt im Jahr 2022 in der Weiterentwicklung des eCitaro sowie der Serienpflege der klassischen Verbrennungsmotoren unter Berücksichtigung der relevanten Abgasnormen, in der Umstellung auf alternative Antriebe und in der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des bestehenden Produktportfolios.

B.29**Prognosekennzahlen von Daimler Truck**

| | | 2021 | 2022 | 2021 | 2022 |
|--|-----------------------|-------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | Prognose ¹ | berichtet | Prognose | Gewinnprognose ² | Gewinnprognose ² |
| Markt der schweren Lkw | | | | | |
| Nordamerika – in Tsd. Einheiten – | signifikanter Anstieg | + 15 % | 255 bis 295 | signifikanter Anstieg | auf Vorjahresniveau |
| EU 30 – in Tsd. Einheiten – | signifikanter Anstieg | + 19 % | 240 bis 280 | signifikanter Anstieg | auf Vorjahresniveau |
| Konzern | | | | | |
| Umsatz | 37 bis 39 Mrd. € | 39,8 Mrd. € | 45,5 bis 47,5 Mrd. € | 37 bis 39 Mrd. € | signifikanter Anstieg |
| EBIT | 3,4 bis 3,8 Mrd. € | 3,4 Mrd. € | leichter Rückgang | 3,4 bis 3,8 Mrd. € | leichter Rückgang |
| EBIT (bereinigt) | 2,3 bis 2,7 Mrd. € | 2,6 Mrd. € | signifikanter Anstieg | 2,3 bis 2,7 Mrd. € | signifikanter Anstieg |
| Sachinvestitionen | 0,9 bis 1,0 Mrd. € | 0,8 Mrd. € | leichter Anstieg | - | - |
| Forschungs- und Entwicklungsleistungen (inkl. aktivierte Entwicklungskosten) | 1,5 bis 1,7 Mrd. € | 1,6 Mrd. € | leichter Anstieg | 1,5 bis 1,7 Mrd. € | leichter Anstieg |
| Industriegeschäft | | | | | |
| Absatz – in Tsd. Einheiten – | - | 455,4 | 500 bis 520 | 450 bis 470 | signifikanter Anstieg |
| Umsatz | - | 38,6 Mrd. € | 44,0 bis 46,0 Mrd. € | - | - |
| Umsatzrendite (bereinigt) | 6 % bis 8 % | 6,1 % | 7 % bis 9 % | 6 % bis 8 % | 7 % bis 9 % |
| Free Cash Flow | 1,5 bis 2,0 Mrd. € | 1,6 Mrd. € | auf Vorjahresniveau | - | - |
| Trucks North America | | | | | |
| Absatz – in Tsd. Einheiten – | 160 bis 170 | 162,2 | 175 bis 195 | 160 bis 170 | - |
| Umsatzrendite (bereinigt) | 9 % bis 11 % | 9,2 % | 10 % bis 12 % | 9 % bis 11 % | - |
| Mercedes-Benz | | | | | |
| Absatz – in Tsd. Einheiten – | 140 bis 150 | 141,3 | 155 bis 175 | 140 bis 150 | - |
| Umsatzrendite (bereinigt) | 4 % bis 6 % | 4,8 % | 6 % bis 8 % | 4 % bis 6 % | - |
| Trucks Asia | | | | | |
| Absatz – in Tsd. Einheiten – | 140 bis 150 | 143,4 | 140 bis 160 | 140 bis 150 | - |
| Umsatzrendite (bereinigt) | 6 % bis 8 % | 7,2 % | 3 % bis 5 % | 6 % bis 8 % | - |
| Daimler Buses | | | | | |
| Absatz – in Tsd. Einheiten – | 17 bis 18 | 18,7 | 20 bis 25 | 17 bis 18 | - |
| Umsatzrendite (bereinigt) | -4 % bis -2 % | -2,4 % | > 0 % | -4 % bis -2 % | - |
| Financial Services | | | | | |
| Neugeschäft | 5 bis 6 Mrd. € | 5,8 Mrd. € | 8 bis 9 Mrd. € | 5 bis 6 Mrd. € | - |
| Eigenkapitalrendite (bereinigt) | 5 % bis 7 % | 12,4 % | 5 % bis 7 % | 5 % bis 7 % | - |

1 wie beim Kapitalmarkttag am 11. November 2021 berichtet.

2 wie im Börsenprospekt am 26. November 2021 veröffentlicht.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Es bestehen weiterhin Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg, der künftigen Entwicklung der COVID-19-Pandemie als auch im Hinblick auf die angespannte Situation in den globalen Lieferketten. Gleichzeitig erfordert die notwendige Transformation in eine CO₂-neutrale Zukunft hohe Investitionen und umfassende strukturelle Anpassungen.

Vor diesem Hintergrund und gestützt auf die Markenstärke und Innovationskraft unseres Unternehmens blicken wir insgesamt zuversichtlich auf das Jahr 2022. Für das Industriegeschäft gehen wir von Umsätzen zwischen 44,0 und 46,0 Mrd. € aus und erwarten, dass unsere Absätze im Industriegeschäft deutlich im Vergleich zum Vorjahr steigen werden. Wir erwarten für unser Industriegeschäft eine bereinigte Umsatzrendite zwischen 7–9%. Unsere Annahmen setzen allerdings voraus, dass der Russland-Ukraine-Krieg keinen wesentlichen Effekt auf den globalen Truck-Markt hat, dass es gelingt, die COVID-19-Pandemie weiter einzudämmen und dass sich die angespannte Situation in den globalen Lieferketten im weiteren Jahresverlauf erholt.

Vorausschauende Aussagen

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

Verweise in diesem zusammengefassten Lagebericht

Soweit sich die Verweise in diesem Lagebericht auf Teile des Geschäftsberichts beziehen, die nicht Gegenstand der Abschlussprüfung waren (Bestandteile außerhalb des Jahres- und Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts), sowie auf die Website von Daimler Truck oder auf andere Berichte oder Dokumente, waren diese nicht Bestandteil der externen Abschlussprüfung.

Schlussklärung des Vorstands aus dem Abhängigkeitsbericht

Die Daimler Truck Holding AG hat im Zeitraum vom 25. März 2021 bis zum 9. Dezember 2021 bei jedem im Bericht nach § 312 AktG über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen ausgeführten Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten und wurde durch die im Bericht angegebenen, getroffenen oder unterlassenen Maßnahmen nicht benachteiligt. Dieser Beurteilung liegen die Umstände zugrunde, die zum Zeitpunkt der berichtspflichtigen Vorgänge bekannt waren.

Leinfelden-Echterdingen, den 23. März 2022

Der Vorstand

Martin Daum

Karl Deppen

Jochen Götz

Dr. Andreas Gorbach

Jürgen Hartwig

John O'Leary

Karin Rådström

Stephan Unger



Corporate Governance

C

Corporate Governance

| | |
|---|------------|
| Bericht des Prüfungsausschusses | 119 |
| <hr/> | |
| Erklärung zur Unternehmensführung | 122 |
| Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex | 122 |
| Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmensführung | 123 |
| Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands | 125 |
| Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse | 127 |
| Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen | 130 |
| Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat | 131 |
| Eigengeschäfte von Organmitgliedern | 135 |
| Aktionäre und Hauptversammlung | 135 |

Bericht des Prüfungsausschusses

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
als Vorsitzender des Prüfungsausschusses freue ich mich, Ihnen nachfolgend die Aufgaben und Tätigkeit dieses Gremiums vorzustellen.

Der Prüfungsausschuss wurde durch Beschluss des Aufsichtsrats vom 10. Dezember 2021 gebildet und erhielt eine Geschäftsordnung. Durch Beschluss im Umlaufverfahren wurden am 23. Dezember 2021 ich, Michael Brosnan, als Vorsitzender und Michael Brecht als stellvertretender Vorsitzender des Prüfungsausschusses gewählt.

Aufgaben und Verantwortung

Auf der Grundlage der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften, des Deutschen Corporate Governance Kodex und seiner am 10. Dezember 2021 beschlossenen Geschäftsordnung sowie der am gleichen Tag beschlossenen Geschäftsordnung des Aufsichtsrats behandelt der Prüfungsausschuss insbesondere Fragen der Rechnungslegung, der Finanzberichterstattung sowie der nichtfinanziellen Berichterstattung. Darüber hinaus gehört es zu seinen Aufgaben, sich mit der Abschlussprüfung zu befassen und die Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers zu untersuchen. Des Weiteren befasst sich der Prüfungsausschuss mit der Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems, des internen Revisionssystems sowie des Compliance Management Systems. Im Weiteren lässt er sich durch den Vorstand über laufende Rechtsstreitigkeiten informieren.

Ferner gehört es zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses, nach Bestellung des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung den Abschlussprüfer mit der Abschlussprüfung und mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten zu beauftragen. Darüber hinaus legt der Prüfungsausschuss die Prüfungsschwerpunkte fest und trifft Honorarvereinbarung mit dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss beauftragt den Prüfer zudem mit der freiwilligen Prüfung des nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer »limited assurance« beziehungsweise mit der Prüfung der Nichtfinanziellen Konzernklärung als Teil des Lageberichtes.

Die Aufgaben des am 10. Dezember 2021 gebildeten Prüfungsausschusses wurden im Geschäftsjahr 2021 aufgrund der am 9. Dezember 2021 wirksam gewordenen Abspaltung im Wesentlichen noch vom Aufsichtsrat der Gesellschaft wahrgenommen.

Mitglieder des Prüfungsausschusses

Seit Bildung des Prüfungsausschusses am 10. Dezember 2021 waren Michael Brosnan, Michael Brecht, Akihiro Eto, Jörg Köhlinger, Harald Wilhelm sowie Thomas Zwick im Prüfungsausschuss vertreten. Die Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses ist gegeben. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses Michael Brosnan, Harald Wilhelm sowie

Akihiro Eto verfügen sowohl über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung als auch über Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung.

Sitzungen und Teilnehmer

Der Prüfungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2021 nach seiner Einrichtung und Besetzung am 10. Dezember 2021 nicht mehr und fasste mit Ausnahme des eingangs genannten Umlaufbeschlusses keine weiteren Beschlüsse. Der Aufsichtsrat befasste sich als Gesamtgremium in seiner Sitzung am 10. Dezember 2021 daher auch mit Fragen der Abschlussprüfung und fasste in diesem Zusammenhang insbesondere Beschlüsse über den Dienstleistungskatalog des Abschlussprüfers sowie die zulässigen Nichtprüfungsleistungen.

Jahres- und Konzernabschluss 2021

In seiner Sitzung am 23. März 2022 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der mit einer limited assurance geprüften Nichtfinanziellen Erklärung für den Konzern für das Geschäftsjahr 2021, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung sowie den Vergütungs- und den Abhängigkeitsbericht. Dabei berichteten die Vertreter des Abschlussprüfers über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen dabei insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen ein und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den Bestätigungsvermerken) und zum internen Kontrollsystem sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem der Gesellschaft.

Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Konzernklärung, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zu billigen. Der Prüfungsausschuss beschäftigte sich darüber hinaus mit der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2021.

Abhängigkeitsbericht

Die Daimler Truck Holding AG war im Geschäftsjahr 2021, beginnend am 25. März 2021 bis zum 9. Dezember 2021 ein von der Mercedes-Benz Group AG (vom 25. März 2021 bis zum 8. Juli 2021 mittelbar beziehungsweise vom 8. Juli 2021 bis zum 9. Dezember 2021 unmittelbar; ehemals Daimler AG) abhängiges Unternehmen im Sinne des § 312 Aktiengesetz (AktG). Aus diesem Grund erstellte der Vorstand der Daimler Truck Holding AG einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht). Der Abhängigkeitsbericht enthält die folgende Schlussklärung des Vorstandes, die auch Bestandteil des für die Daimler Truck Holding AG und den Konzern zusammengefassten Lageberichts ist: »Die Daimler Truck Holding AG hat im Zeitraum vom 25. März 2021 bis zum 9. Dezember 2021 bei jedem im Bericht nach § 312 AktG über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen ausgeführten Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten und wurde durch die im Bericht angegebenen, getroffenen oder unterlassenen Maßnahmen nicht benachteiligt. Dieser Beurteilung liegen die Umstände zugrunde, die zum Zeitpunkt der berichtspflichtigen Vorgänge bekannt waren.«

Gemäß § 313 AktG ist die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, auch beauftragt den Abhängigkeitsbericht zu prüfen und hat dem Prüfungsausschuss den Prüfungsbericht zum 23. März 2022 vorgelegt. Aufgrund der ohne Beanstandungen abgeschlossenen Prüfung hat der Abschlussprüfer folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

»Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

- 1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,*
- 2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war,*
- 3. bei den im Bericht aufgeführten Maßnahmen keine Umstände für eine wesentlich andere Beurteilung als die durch den Vorstand sprechen.«*

Der Abhängigkeitsbericht und der hierzu erstattete Prüfungsbericht haben allen Mitgliedern des Prüfungsausschusses rechtzeitig vorgelegen und wurden in Anwesenheit des zuständigen Vorstandsmitgliedes und zweier Vertreter des Abschlussprüfers in der Sitzung vom 23. März 2022 eingehend erörtert. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten über die wesentlichen Erkenntnisse ihrer Prüfung. Fragen zu einzelnen im Bericht genannten Rechtsgeschäften und Maßnahmen wurden umfassend und zufriedenstellend beantwortet. Der Prüfungsausschuss ist aufgrund seiner Prüfung zu der Auffassung gelangt, dass der Bericht des Vorstands über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat, den vom Vorstand aufgestellten Abhängigkeitsbericht zu billigen und dem hierzu erstatteten Bericht des Abschlussprüfers zuzustimmen.

Leinfelden-Echterdingen, im März 2022

Der Prüfungsausschuss



Michael Brosnan, Vorsitzender

We progress.



We connect.



We inspire.



We are Daimler Truck.

For all who keep the world moving.

We lead.



We solve.



We test.



Erklärung zur Unternehmensführung

In dieser Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f, 315d Handelsgesetzbuch (HGB) berichten Vorstand und Aufsichtsrat über die Corporate Governance der Gesellschaft. Gute Corporate Governance ist Voraussetzung und Ausdruck verantwortungsvoller Unternehmensführung. Vorstand und Aufsichtsrat haben den Anspruch, die Leitung und Überwachung des Unternehmens an national und international anerkannten Standards auszurichten, um die nachhaltige Wertschöpfung langfristig zu sichern. Vorstand und Aufsichtsrat erstatten die Erklärung zur Unternehmensführung gemeinsam, wobei sie jeweils für die sie betreffenden Berichtsteile zuständig sind. Die Erklärung zur Unternehmensführung wird dabei für die Daimler Truck Holding AG und den Konzern zusammengefasst. Soweit nachfolgend nicht anders dargestellt, gelten die Ausführungen demgemäß für die Daimler Truck Holding AG und den Konzern gleichermaßen. Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben nach §§ 289f Abs. 2 und 5, 315d HGB durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden. Die Erklärung zur Unternehmensführung ist auch im  [Internet](#) auf der Website der Gesellschaft abrufbar.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Mit Eintragung der umwandlungsrechtlichen Maßnahmen im Handelsregister der Daimler AG am 9. Dezember 2021 ist die Daimler Truck Holding AG aus dem von der Daimler AG geführten Daimler-Konzern ausgeschieden. Seit diesem Tag sind die Aktien der Daimler Truck Holding AG zum Börsenhandel zugelassen. Als rechtlich eigenständige, börsennotierte Aktiengesellschaft finden auf die Daimler Truck Holding AG seit diesem Tag die vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der »Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex« in der Fassung vom 16. Dezember 2019 (»Kodex«) Anwendung.

Vor diesem Hintergrund haben sich Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG in ihren ersten Sitzungen nach dem Wirksamwerden der umwandlungsrechtlichen Maßnahmen mit den Empfehlungen des Kodex befasst.

Nach dem Wirksamwerden der umwandlungsrechtlichen Maßnahmen beschäftigt die Daimler Truck Holding AG aufgrund der Zurechnungsregelung des § 5 Abs. 1 MitbestG im Inland mehr als 20.000 Arbeitnehmer, so dass der Aufsichtsrat gemäß § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 MitbestG aus jeweils zehn Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammenzusetzen ist.

Derzeit besteht der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG aus 20 Mitgliedern, die alle im Vorfeld der umwandlungsrechtlichen Maßnahmen von der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG gewählt wurden. Zehn dieser Mitglieder wurden in Abstimmung mit der Arbeitnehmerseite, jedoch formal ebenfalls als Anteilseignervertreter gewählt. Der Vorstand der Daimler Truck Holding AG wird daher Mitte Dezember 2021 ein Statusverfahren nach §§ 97 ff. AktG einleiten. Mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 werden sämtliche Mandate der von der Hauptversammlung gewählten Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 97 Abs. 2 Satz 3 AktG erlöschen. Die zehn Anteilseignervertreter sollen daher auf der ordentlichen Hauptversammlung 2022 neu gewählt werden; die Arbeitnehmervertreter werden auf Antrag gerichtlich bestellt.

Erst nach Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 wird sich der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG in seiner nach dem Mitbestimmungsgesetz geforderten Zusammensetzung konstituieren; die erste Sitzung des mitbestimmten Aufsichtsrats soll im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung 2022 stattfinden.

In der konstituierenden Sitzung des derzeitigen Aufsichtsrats am 10. Dezember 2021 wurden insbesondere der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter gewählt, die Geschäftsordnung(en) für den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse beschlossen sowie der Präsidial-, der Prüfungs- und der Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats gebildet. Außerdem hat der Aufsichtsrat das Vorstandsvergütungssystem beschlossen, welches der ordentlichen Hauptversammlung 2022 zur Zustimmung vorgelegt werden wird, sowie im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands Beschluss gefasst über das in ein gesamthaftes Anforderungsprofil

eingebettetes Diversitätskonzept (einschließlich Altersgrenze). Schließlich erfolgten Beschlussfassungen zur Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter sowie zu dem im Hinblick auf die Zusammensetzung des Aufsichtsrats in ein gesamthafes Anforderungsprofil eingebetteten Kompetenzprofil und dem Diversitätskonzept (einschließlich Altersgrenze).

Die Daimler Truck Holding AG entspricht damit sämtlichen Empfehlungen des Kodex und wird ihnen auch zukünftig entsprechen, mit nachfolgend genannten Ausnahmen:

- Nach der Empfehlung B. 3 soll die Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern für längstens drei Jahre erfolgen. Bereits vor Börsenzulassung der Daimler Truck Holding AG wurden Martin Daum bis zum 28. Februar 2025, Jochen Götz bis zum 30. Juni 2026 und Jürgen Hartwig bis zum 30. November 2026 zu Mitgliedern des Vorstands der Daimler Truck Holding AG bestellt. Bei der längeren Bestelldauer wurde insbesondere berücksichtigt, dass die Daimler Truck Holding AG als Holdinggesellschaft der Daimler Truck AG fungiert und Martin Daum, Jochen Götz und Jürgen Hartwig bereits seit 1. Oktober 2019 Mitglied im Vorstand der Daimler Truck AG sind. Die Bestellung der übrigen Vorstandsmitglieder entspricht der Empfehlung. Nach der am 10. Dezember 2021 beschlossenen Geschäftsordnung des Aufsichtsrats soll die Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern zukünftig längstens für drei Jahre erfolgen.
- Nach der Empfehlung C. 4 soll ein Aufsichtsratsmitglied, das keinem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, insgesamt nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen wahrnehmen, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt. Nach der Empfehlung C. 5 sollen Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften insgesamt nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen. Anstatt die empfohlene Gesamtzahl an Mandaten für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder als starre Obergrenze zu beachten, soll jeweils eine Einzelfallbetrachtung erfolgen können, um zu beurteilen, ob die Zahl der wahrgenommenen, im Sinne des Kodex relevanten Mandate angemessen erscheint. Dabei soll der individuell zu erwartende Arbeitsaufwand durch die wahrgenommenen Mandate berücksichtigt werden, der je nach Mandat unterschiedlich sein kann.
- Nach der Empfehlung D. 13 soll der Aufsichtsrat regelmäßig beurteilen, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. In der Erklärung zur Unternehmensführung soll der Aufsichtsrat berichten, ob und wie eine Selbstbeurteilung durchgeführt wurde. Eine Effizienzprüfung kann sinnvollerweise erst stattfinden, wenn sich der mitbestimmte Aufsichtsrat konstituiert und seine

Arbeit aufgenommen hat. Der mitbestimmte Aufsichtsrat wird sich nach der ordentlichen Hauptversammlung 2022 konstituieren. Um im Rahmen der Effizienzprüfung einen ausreichend langen Zeitraum betrachten zu können, soll die erste Effizienzprüfung dann im Geschäftsjahr 2023 erfolgen.

Leinfelden-Echterdingen, im Dezember 2021

Daimler Truck Holding AG

Für den Aufsichtsrat
Joe Kaeser
Vorsitzender

Für den Vorstand
Martin Daum
Vorsitzender

Diese Entsprechenserklärung ist auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft abrufbar. Neben der jeweils aktuellen Entsprechenserklärung werden nicht mehr aktuelle Entsprechenserklärungen für die Gesellschaft dort mindestens für die vergangenen fünf Jahre verfügbar gemacht.

Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmensführung

Unternehmensverfassung

Die Bezeichnung Daimler Truck-Konzern umfasst die Daimler Truck Holding AG und ihre Konzerngesellschaften. Die Daimler Truck Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Aktienrecht mit Sitz in Stuttgart und Geschäftsanschrift Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen. Sie hat drei Organe: den Vorstand, den Aufsichtsrat und die Hauptversammlung. Die Aufgaben der Organe ergeben sich im Wesentlichen aus dem Aktiengesetz (AktG), der Satzung der Daimler Truck Holding AG und den Geschäftsordnungen.

Deutscher Corporate Governance Kodex

Über die gesetzlichen Anforderungen des deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrechts hinaus entspricht die Daimler Truck Holding AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (»Kodex«) mit den in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahmen.

Die Daimler Truck Holding AG erfüllt freiwillig auch die Anregungen des Kodex mit folgender Abweichung: Gemäß Anregung D.8 Satz 2 sollte eine Teilnahme an den Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse über Telefon- oder Videokonferenz nicht die Regel sein. Bei der Daimler Truck Holding AG ist die persönliche Sitzungsteilnahme als Regelfall geplant. Die Teilnahme per Telefon- und/oder Videokonferenz soll nur in Ausnahmefällen erfolgen. Bedingt durch die COVID-19-Pandemie fanden die ersten Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse überwiegend als hybride Sitzungen (partielle physische Anwesenheit sowie Telefon- bzw. Videokonferenz) statt.

Grundsätze unseres Handelns

Unser geschäftliches Handeln richten wir an konzernweiten Standards und unseren Unternehmenswerten aus, die über die Anforderungen von Gesetz und Deutschem Corporate Governance Kodex hinausgehen. Um auf diesem Fundament einen langfristigen und nachhaltigen Unternehmenserfolg zu erreichen, ist es unser Ziel, dass unsere Aktivitäten im Einklang mit den Belangen der Umwelt und der Gesellschaft stehen. Denn wir wollen als einer der weltweit führenden Hersteller für Nutzfahrzeuge auf die Straße bringen, was Zukunft hat. Die wichtigsten Grundsätze haben wir in unserer Verhaltensrichtlinie definiert, die allen Beschäftigten des Daimler Truck-Konzerns Orientierung bietet und sie dabei unterstützt, auch in schwierigen Geschäftssituationen richtige Entscheidungen zu treffen.

Unsere Verhaltensrichtlinie

Unsere Verhaltensrichtlinie legt die zentralen Unternehmensgrundsätze für unser Verhalten im Geschäftsalltag, den Umgang miteinander im Unternehmen, mit Geschäftspartnern und Kunden fest. Zu diesen Unternehmensgrundsätzen gehören neben der Achtung von Recht und Gesetz zum Beispiel auch Fairness, Transparenz, gelebte Vielfalt und Verantwortung. Neben den Unternehmensgrundsätzen enthält unsere Verhaltensrichtlinie unter anderem Regelungen zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie zum Umgang mit Interessenkonflikten und untersagt Korruption in jeder Form. Die Richtlinie gilt verbindlich für alle Unternehmen und Beschäftigten des Daimler Truck-Konzerns weltweit. Sie ist im  [Internet](#) zugänglich.

Zusätzlich haben wir noch unter dem Dach der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) mit der internationalen Arbeitnehmervertretung IndustriALL Global Union die »Grundsatz-erklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte« vereinbart, welche unsere Verhaltensrichtlinie in Bezug auf Menschenrechte und gute Arbeitsbedingungen ergänzt und konkretisiert. Diese Erklärung gilt in der Daimler Truck Holding AG sowie im gesamten Daimler Truck-Konzern. Wir verpflichten uns, die Menschenrechte zu wahren, die Rechte von Arbeitnehmern und ihren Interessenvertretungen zu achten und die Umwelt zu schonen. In diesem Rahmen bekennen wir uns unter anderem zur Achtung der folgenden internationalen Standards:

- Internationale Menschenrechtscharta,
- Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte,
- Internationaler Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte,
- Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labor Organisation, ILO) über die grundlegenden Prinzipien und Rechte bei der Arbeit,
- Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen,
- 10 Prinzipien des UN Global Compact,
- OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen (Kap. IV zu Menschenrechten).

Erwartungen an unsere Geschäftspartner

Über die Konzerngesellschaften hinaus formulieren wir klare Anforderungen auch an unsere Geschäftspartner, denn integriertes und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Deshalb achten wir bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner darauf, dass sie die Gesetze einhalten, unsere Business Partner Standards beachten und in

diesem Sinne auch in die Lieferkette wirken. Zudem fassen wir alle Anforderungen an unsere Lieferanten für nachhaltiges Handeln zusammen und formulieren unsere Erwartungen mit Blick auf Arbeitsbedingungen, die Einhaltung der Menschenrechte, Umwelt und Sicherheit sowie Compliance. Gemäß den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen wirken wir darauf hin, dass Geschäftspartner, insbesondere auch unmittelbare Lieferanten, die Menschenrechte achten, setzen uns dafür ein, dass dies auch bei mittelbaren Lieferanten der Fall ist, und ergreifen entsprechende Maßnahmen. Informationen zu unseren Erwartungen an unsere Geschäftspartner sind im  [Internet](#) zugänglich.

Risiko- und Compliance-Management im Konzern

Der Daimler Truck-Konzern verfügt über ein Risiko- und Compliance Management-System, das der Größe und globalen Präsenz des Unternehmens gerecht wird und auf das kontinuierliche und systematische Management unternehmerischer Risiken und Chancen ausgerichtet ist.

Das Risikomanagementsystem (RMS) ist Bestandteil des konzernweiten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann (siehe dazu auch die Kapitel  [Nichtfinanzielle Konzernerkklärung](#) und  [Risiko- und Chancenbericht](#) des zusammengefassten Lageberichts).

Ziel unseres Compliance Management-Systems (CMS) ist es, auf dem Fundament unserer Integritätskultur die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen und bei seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu fördern, Fehlverhalten vorzubeugen und Compliance-Risiken systematisch zu minimieren. Ausführliche Informationen zu unserem Compliance Management-System finden Sie im Kapitel  [Nichtfinanzielle Konzernerkklärung](#) des zusammengefassten Lageberichts.

Die Interne Revision unterstützt die Organisation bei der Erreichung ihrer Ziele, indem sie mit einem systematischen und zielgerichteten Ansatz die Effektivität des Risikomanagements, der Kontrollen und der Führungs- und Überwachungsprozesse bewertet und hilft, diese zu verbessern.

Gemäß seiner Geschäftsordnung diskutiert der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand neben der Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Revisionssystems auch die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems und des Compliance Management-Systems. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet dem Aufsichtsrat spätestens in der folgenden Aufsichtsratssitzung über die Arbeit des Ausschusses. Der Aufsichtsrat behandelt das Risikomanagementsystem auch anlässlich der Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats Kontakt mit dem Vorstand, insbesondere mit dem Vorsitzenden des Vorstands, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements und der Compliance zu erörtern. Zudem informiert der Vorstand Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat regelmäßig über wesentliche Risiken der Gesellschaft und des Daimler Truck-Konzerns.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Konzernabschluss und die Zwischenfinanzberichte werden nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, erstellt. Der Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen HGB erstellt. Ab dem Geschäftsjahr 2022 werden neben dem Halbjahresfinanzbericht auch Quartalsfinanzberichte erstellt. Konzernabschluss und Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG werden von einem Abschlussprüfer geprüft, Zwischenfinanzberichte werden erstmals ab dem 1. Quartal 2022 der prüferischen Durchsicht unterzogen. Der Konzernabschluss und die Konzernlageberichte sind binnen 90 Tagen, die Zwischenfinanzberichte binnen 45 Tagen nach Ende des jeweiligen Berichtszeitraums über die Website der Gesellschaft öffentlich zugänglich.

Im Zuge der Gründung der Daimler Truck Holding AG wurde die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, als Abschlussprüfer der Gesellschaft bestellt. In Ergänzung dieses Beschlusses wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 5. November 2021 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auch zum Konzernabschlussprüfer sowie zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2022 im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2022 bestellt. Seit der Konstituierung des Prüfungsausschusses im Dezember 2021 unterbreitet der Aufsichtsrat, gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses, der Hauptversammlung einen Vorschlag für die Bestellung des Abschlussprüfers, des Konzernabschlussprüfers und des Prüfers für die prüferische Durchsicht der Zwischenfinanzberichte. Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüft die Jahres- und Konzernabschlüsse der Daimler Truck Holding AG seit dem Geschäftsjahr 2021; verantwortlicher Abschlussprüfer ist seit dem Geschäftsjahr 2021 Michael Mokler.

Eine Erklärung des vorgesehenen Prüfers darüber, ob und gegebenenfalls welche geschäftlichen, finanziellen, persönlichen oder sonstigen Beziehungen zwischen dem Prüfer und seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits und dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die die Besorgnis der Befangenheit begründen könnten, hat der Aufsichtsrat im Rahmen seiner konstituierenden Sitzung am 10. Dezember 2021 und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats zudem auch vor Abgabe seiner Empfehlung für den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung 2022 in der Sitzung am 23. März 2022 eingeholt. Die Erklärung erstreckt sich auch darauf, welche anderen Leistungen in welchem Umfang im vorausgegangenen Geschäftsjahr für den Daimler Truck-Konzern erbracht wurden beziehungsweise für das folgende Jahr vertraglich vereinbart sind.

Der Abschlussprüfer wurde verpflichtet, den Aufsichtsrat unverzüglich zu unterrichten über alle während der Prüfung beziehungsweise prüferischen Durchsicht auftretenden möglichen Ausschluss- und Befangenheitsgründe und alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse, insbesondere vermutete Unregelmäßigkeiten der Rechnungslegung. Ferner hat der Aufsichtsrat mit dem Abschlussprüfer vereinbart, ihn zu informieren und im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat zum Deutschen Corporate Governance Kodex ergeben.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands

Das deutsche Aktienrecht sieht ein duales Führungssystem vor - mit einer strikten Trennung zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan. Daraus folgt, dass der Vorstand der Daimler Truck Holding AG das Unternehmen leitet, während der Aufsichtsrat den Vorstand dabei überwacht und berät. Bei der Leitung des Unternehmens ist der Vorstand an das Unternehmensinteresse gebunden und der Steigerung des nachhaltigen Unternehmenswerts verpflichtet, wobei die Belange der Aktionäre, der Arbeitnehmer und der übrigen Stakeholder zu berücksichtigen sind.

Vorstand

Gemäß der Satzung der Daimler Truck Holding AG besteht der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern. Die genaue Zahl der Mitglieder des Vorstands wird vom Aufsichtsrat bestimmt. Im Zeitpunkt der Gründung der Daimler Truck Holding AG im März 2021 bestand der Vorstand aus zwei Führungskräften der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG), die zur Vorbereitung der Abspaltung bestellt worden waren und ihr Amt mit Wirkung zum Ablauf des 11. Juli 2021 niedergelegt haben. Mit Wirkung zum 12. Juli 2021 wurden Martin Daum und Jochen Götz als Mitglieder des Vorstands bestellt. Mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 wurden zudem auch Karl Deppen, Dr. Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Karin Rådström und Stephan Unger zu weiteren Mitgliedern des Vorstands bestellt. Der Verantwortliche des Vorstandsressorts Personal ist gemäß § 33 MitbestG als Arbeitsdirektor zu bestellen bzw. zu bestimmen, sobald der Aufsichtsrat - nach Abschluss des Statusverfahrens - entsprechend den Vorschriften des MitbestG zusammengesetzt ist. Zum 31. Dezember 2021 bestand der Vorstand der Daimler Truck Holding AG aus acht Mitgliedern.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands wurde das durch das Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Zweites Führungspositionengesetz, FÜPoG II) eingeführte Beteiligungsgebot des § 76 Abs. 3a AktG n.F. berücksichtigt, wonach bei den dieser Regelung unterfallenden Gesellschaften mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands der Gesellschaft sein muss. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 10. Dezember 2021 im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthafes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept einschließlich einer Altersgrenze verabschiedet, dessen Einzelheiten ebenfalls in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst sind.

Über die Mitglieder des Vorstands und ihre Verantwortungsbereiche informiert auch Kapitel  [Der Vorstand](#) innerhalb des Geschäftsberichts. Informationen über Aufgabenbereiche sowie Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind zudem auf der  [Internetseite](#) der Daimler Truck Holding AG abrufbar.

Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands führen die einzelnen Vorstandsmitglieder ihre Ressorts im Rahmen der vom Gesamtvorstand beschlossenen Vorgaben in eigener Verantwortung. Bestimmte, vom Gesamtvorstand definierte Angelegenheiten werden gleichwohl im Gesamtvorstand behandelt und bedürfen seiner Zustimmung. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende. Ausschüsse des Vorstands bestanden im Berichtszeitraum nicht.

Der Vorstand ist insbesondere zuständig für die Aufstellung des Jahresabschlusses der Daimler Truck Holding AG, des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts der Gesellschaft und des Konzerns, einschließlich der Nichtfinanziellen Konzernklärung, sowie für die Aufstellung der Zwischenfinanzberichte des Unternehmens. Gemeinsam mit dem Aufsichtsrat gibt der Vorstand jährlich die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex ab. Der Vorstand sorgt dafür, dass Rechtsvorschriften, behördliche Regelungen und interne Richtlinien in der Gesellschaft eingehalten werden und wirkt auf deren Beachtung durch Konzernunternehmen hin (Compliance). Bis zum Zeitpunkt des Ausscheidens aus der von der Mercedes-Benz Group AG geführten Mercedes-Benz Group (ehemals Daimler-Konzern) am 9. Dezember 2021 waren die Daimler Truck Holding AG und die Daimler Truck-Konzerngesellschaften in die Überwachungssysteme, insbesondere interne Kontroll-, Risikomanagement- und Compliance-Management-Systeme der Mercedes-Benz Group AG eingebunden. Mit Ausscheiden aus der von der Mercedes-Benz Group AG geführten Mercedes-Benz Group hat der Vorstand ein im Hinblick auf den Umfang der Geschäftstätigkeit und die Risikolage des Unternehmens angemessenes und wirksames internes Kontroll- und Risikomanagement- sowie Compliance-Management-System eingerichtet, dessen Grundzüge im Kapitel  **Nichtfinanzielle Konzernklärung** des zusammengefassten Lageberichts dargestellt sind. Dazu zählt unter anderem auch das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office), das konzernweit zuständig ist und weltweit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und externen Hinweisgebern die Möglichkeit eröffnet, Regelverstöße zu melden.

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zum Wohl des Unternehmens eng zusammen. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über die Strategie der Segmente, die Unternehmensplanung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance-Fragen. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt. Für bestimmte vom Aufsichtsrat definierte Arten von Geschäften bedarf der Vorstand der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestimmt der Vorstand insbesondere über die strategische Ausrichtung des Unternehmens und beschließt die Unternehmensplanung.

Die Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet und unterliegen während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Hiervon ausgenommen sind weitere Mandate innerhalb des Daimler Truck-Konzerns und Mandate, die auf Veranlassung der Daimler Truck Holding AG bei einer ihrer Beteiligungsgesellschaften übernommen werden. Kein Mitglied des Vorstands darf bei

seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen und Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich oder Dritte nutzen. Jedes Vorstandsmitglied ist verpflichtet, Interessenskonflikte unverzüglich gegenüber dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und dem Vorsitzenden des Vorstands offenzulegen und die anderen Vorstandsmitglieder hierüber zu informieren. Die Mitglieder des Vorstands dürfen Nebentätigkeiten, insbesondere Mandate außerhalb des Daimler Truck-Konzerns nur in begrenztem Umfang übernehmen. Die Annahme solcher Nebentätigkeiten bedarf der vorherigen Zustimmung des Präsidialausschusses des Aufsichtsrats. Die Entscheidung über die Anrechnung einer Vergütung für Nebentätigkeiten obliegt dem Aufsichtsrat.

Der Vorstand hat sich im Dezember 2021 eine Geschäftsordnung gegeben, die auch auf der  **Internetseite** der Gesellschaft verfügbar ist. Informationen zu den nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften der Mitglieder des Vorstands finden sich im  **Internet**.

Vielfalt

Inclusion & Diversity Management ist Teil der Unternehmensstrategie. Wir setzen auf die Vielfalt und Unterschiedlichkeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, weil sie für uns die Grundlage eines leistungsfähigen und erfolgreichen Unternehmens bilden. Unsere Aktivitäten haben zum Ziel, die richtigen Menschen zur Bewältigung unserer Herausforderungen zusammenzubringen, eine Arbeitskultur zu schaffen, welche die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte fördert, und zur Erschließung neuer Zielgruppen für unsere Produkte und Services beizutragen. Dabei beabsichtigen wir, Vielfalt im Unternehmen in all ihren Dimensionen zu fördern: Alter, ethnische Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtliche Identität, körperliche und geistige Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexuelle Orientierung sowie soziale Herkunft. Durch spezifische Maßnahmen, Aktivitäten und Initiativen - von Trainingsformaten für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte über Workshops, Dialogformate und Richtlinien bis zu zielgruppenspezifischen Sensibilisierungs- und Kommunikationsmaßnahmen - trägt das Inclusion & Diversity Management somit maßgeblich zur Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur bei.

Der Vorstand achtet bei der Besetzung von Führungsfunktionen im Unternehmen auf Diversität. Die gezielte Förderung von Frauen im Sinne des »Best Mix« ist ein zentraler Handlungsschwerpunkt im Inclusion & Diversity Management. Er wurde und wird unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, betrieblichen Kindertagesstätten und Belegplätzen sowie Mentoring-Programmen unterstützt. Für den Frauenanteil auf den beiden Managementebenen unterhalb des Vorstands hat der Vorstand der fast mitarbeiterlosen Daimler Truck Holding AG die Zielgröße von 0% mitsamt Frist bestimmt und dies entsprechend begründet. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bei Daimler Truck weltweit lag zum Jahresende 2021 bei 15,8%. Um den Frauenanteil im Management zu messen, greifen wir auf die entsprechenden Daten unserer Personalreportingsysteme zurück. Die Ergebnisse werden regelmäßig und standardisiert an den Vorstand berichtet.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG bestand im Zeitraum von der Gründung der Gesellschaft im März 2021 bis zum Wirksamwerden der Abspaltung der Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG von der Mercedes-Benz Group AG auf die Daimler Truck Holding AG aus drei Mitgliedern.

Nach dem Wirksamwerden der umwandlungsrechtlichen Maßnahmen im Dezember 2021 beschäftigt die Daimler Truck Holding AG aufgrund der Zurechnungsregelung des § 5 Abs. 1 MitbestG im Inland mehr als 20.000 Arbeitnehmer, sodass der Aufsichtsrat gemäß § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 MitbestG aus jeweils zehn Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer zusammengesetzt ist. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Zum 31. Dezember 2021 besteht der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG aus 20 Mitgliedern, die alle im Vorfeld der umwandlungsrechtlichen Maßnahmen von der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG gewählt wurden. Zehn dieser Mitglieder wurden in Abstimmung mit der Arbeitnehmerseite gewählt und werden daher als Arbeitnehmervertreter bezeichnet, auch wenn sie formal als Anteilseigner gewählt wurden. Der Vorstand der Daimler Truck Holding AG hat Mitte Dezember 2021 ein Statusverfahren nach §§ 97 ff. AktG eingeleitet. Mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 werden sämtliche Mandate der von der Hauptversammlung gewählten Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 97 Abs. 2 Satz 3 AktG erlöschen. Die zehn Anteilseignervertreter sollen daher auf der ordentlichen Hauptversammlung 2022 neu gewählt werden, wobei Wahlen zum Aufsichtsrat regelmäßig als Einzelwahl durchgeführt werden sollen; die Arbeitnehmervertreter werden auf Antrag gerichtlich bestellt, bis diese von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns in dem Wahlverfahren nach dem MitbestG gewählt sind.

Erst nach Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 wird sich der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG in seiner nach dem MitbestG geforderten Zusammensetzung konstituieren. Die erste Sitzung des mitbestimmten Aufsichtsrats soll im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung 2022 stattfinden.

Im Rahmen der Herauslösung des Nutzfahrzeuggeschäfts aus der Mercedes-Benz Group im Wege der Abspaltung einer Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG haben die Mercedes-Benz Group AG, die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH und die Daimler Truck Holding AG am 6. August 2021 als Anlage zu dem Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag eine sogenannte Entkonsolidierungsvereinbarung abgeschlossen. Diese soll sicherstellen, dass eine faktische Mehrheit der Mercedes-Benz Group AG in der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG zu keinem Beherrschungsverhältnis und einer damit verbundenen Vollkonsolidierungspflicht der Daimler Truck Holding AG bei der Mercedes-Benz Group AG führt. Zu diesem Zweck sieht die Entkonsolidierungsvereinbarung unter anderem vor,

dass die Mercedes-Benz Group AG und die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH ihre Stimmrechte bei der Wahl von zwei von zehn Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG auf der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG nicht ausüben. Ferner sieht die Vereinbarung die Verpflichtung der Mercedes-Benz Group AG und der Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH vor, dass sie ihre Stimmrechte im Fall einer vorzeitigen (Wieder-) Wahl einzelner Anteilseignervertreter oder im Fall der Wahl von Ersatzmitgliedern nicht ausüben, soweit über die (Wieder- oder Ersatz-) Bestellung eines Aufsichtsratsmitglieds entschieden wird, bei dessen ursprünglicher Wahl sie ihre Stimmrechte nicht ausgeübt haben. Dies gilt auch für Entscheidungen über die Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern, sofern sie bei der Wahl der entsprechenden Aufsichtsratsmitglieder aufgrund der Entkonsolidierungsvereinbarung ihre Stimmrechte nicht ausgeübt haben. Im Hinblick auf die Wahl der acht Anteilseignervertreter, für die die Mercedes-Benz Group AG und die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH nach der Entkonsolidierungsvereinbarung berechtigt sind, ihre Stimmrechte auszuüben, sieht diese vor, dass die Mercedes-Benz Group AG und die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH dem Aufsichtsrat der Gesellschaft rechtzeitig vor der Beschlussfassung über dessen Wahlvorschläge entsprechende Vorschläge unterbreiten. Die Entkonsolidierungsvereinbarung ist mit Wirksamwerden der Abspaltung in Kraft getreten und hat eine anfängliche Laufzeit bis zum Ende der fünften ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG, die auf die ordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG im Jahr 2022 folgt, und sie verlängert sich, wenn sie von keiner der Parteien ordentlich gekündigt wird. Vorbehaltlich etwaiger fusions- und investitionskontrollrechtlicher Freigaben endet die Vereinbarung gemäß § 158 Abs. 2 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) (auflösende Bedingung), wenn der (un-) mittelbare Anteilsbesitz der Mercedes-Benz Group AG an der Daimler Truck Holding AG auf unter 20,00 % der Anteile fallen sollte.

Die Lebensläufe der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder und Informationen zu den nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften der Mitglieder des Aufsichtsrats finden sich im [Internet](#).

Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sind, in dem die Gesellschaft tätig ist, und über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlich sind. Sobald der Aufsichtsrat nach Abschluss des Statusverfahrens mitbestimmt ist, muss sich der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG nach § 96 Abs. 2 AktG zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen; für den Zeitraum bis zum Abschluss des Statusverfahrens hat der Aufsichtsrat diese Vorgabe freiwillig festgelegt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat für seine eigene Zusammensetzung ein gesamthafter Anforderungsprofil erarbeitet, das ein Kompetenzprofil und ein Diversitätskonzept einschließlich einer Altersgrenze für das Gesamtgremium beinhaltet. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der

Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, streben die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufsichtsrat an.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wie zum Beispiel zu Fragen der Corporate Governance sowie zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen und zu neuen Produkten und zukunftsweisenden Technologien nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Neue Mitglieder des Aufsichtsrats haben im Rahmen von unternehmensinternen Workshops Gelegenheit, sich im Austausch mit den Mitgliedern des Vorstands und bei Bedarf auch mit weiteren Führungskräften mit aktuellen Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche, des operativen Geschäfts und der Strategie des Unternehmens zu befassen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens zu verschaffen.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. In regelmäßigen Abständen lässt sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über die Strategie des Daimler Truck-Konzerns und seiner einzelnen Segmente, die Unternehmensplanung, die Umsatzentwicklung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance-Fragen berichten. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat sich der Aufsichtsrat Zustimmungsvorbehalten. Ferner hat er die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und - zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden näher festgelegt.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und gegebenenfalls abzurufen. Gemäß der im Dezember 2021 verabschiedeten Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sollen Erstbestellungen von Mitgliedern des Vorstands zukünftig stets längstens für drei Jahre erfolgen. Bei der Zusammensetzung des Vorstands wurde das durch das Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Zweites Führungspositionengesetz, FÜPoG II) eingeführte Beteiligungsgebot des § 76 Abs. 3a AktG n.F. berücksichtigt, wonach bei den dieser Regelung unterfallenden Gesellschaften mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands der Gesellschaft sein muss. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthaftes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept verabschiedet. Dessen Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zusammengefasst.

Der Aufsichtsrat legt auch das System der Vorstandsvergütung fest, überprüft es regelmäßig und bestimmt auf seiner Grundlage die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder unter Berücksichtigung des Vergleichs zu geeigneten externen und internen Vergleichsgruppen, auch in der zeitlichen Entwicklung. Für diesen Vergleich zieht der Aufsichtsrat die beiden oberen Führungsebenen unterhalb des Vorstandes und die Belegschaft der Daimler Truck AG in

Deutschland heran. Zu den vorgenannten Vergleichsgruppen zählt unter anderem auch eine industriespezifische Vergleichsgruppe. Variable Vergütungsbestandteile haben grundsätzlich eine mehrjährige, im Wesentlichen zukunftsbezogene Bemessungsgrundlage. Mehrjährige variable Vergütungsbestandteile werden nicht vorzeitig ausbezahlt. Für die individuelle Vorstandsvergütung insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Bestandteile hat der Aufsichtsrat betragsmäßige Höchstgrenzen bestimmt. Der der Hauptversammlung 2022 zur Billigung vorzulegende Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2021 mit weitergehenden Informationen zur Vorstandsvergütung und zur Vergütung des Aufsichtsrats nebst Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG ist auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft verfügbar. Die Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG wird erstmals auf der ordentlichen Hauptversammlung im Juni 2022 Gelegenheit haben, über die Billigung des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands und nach § 113 Abs. 3 AktG über die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder Beschluss zu fassen (siehe auch [Internet](#)).

Des Weiteren prüft der Aufsichtsrat den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns, einschließlich der (mit einer limited assurance geprüften) Nichtfinanziellen Konzernklärung, sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns. Nach Erörterung mit dem Abschlussprüfer und unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Prüfungsergebnisse des Prüfungsausschusses erklärt der Aufsichtsrat, ob nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung Einwendungen zu erheben sind. Ist dies nicht der Fall, billigt der Aufsichtsrat die Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht; mit der Billigung des Aufsichtsrats ist der Jahresabschluss festgestellt. Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse seiner eigenen Prüfung sowie über Art und Umfang der Überwachung des Vorstands während des zurückliegenden Geschäftsjahres. Der [Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2021](#) steht in diesem Geschäftsbericht und im [Internet](#) zur Verfügung.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner konstituierenden Sitzung am 10. Dezember 2021 eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten sowie persönlichen Anforderungen an seine Mitglieder insbesondere die Einberufung und Vorbereitung seiner Sitzungen, Regelungen über die Beschlussfassung enthält sowie zudem auch Bestimmungen zur Vermeidung von Interessenkonflikten. Interessenkonflikte hat jedes Aufsichtsratsmitglied unverzüglich gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Sofern Interessenkonflikte aufgetreten sind, wird darüber und über deren Behandlung im Bericht des Aufsichtsrats informiert. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist im [Internet](#) abrufbar.

Seit der Aufstockung des Aufsichtsrats auf 20 Mitglieder im Dezember 2021 finden zur Vorbereitung der Aufsichtsratsitzungen getrennte Vorbereitungstreffen der Anteilseignervertreter, die in Abstimmung mit der Arbeitnehmerseite gewählt wurden, und der übrigen Anteilseignervertreter statt. Außerdem werden seither regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um einzelne Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Die Aufsichtsratsmitglieder können an den Sitzungen auch per Telefon- oder Videokonferenz teilnehmen.

Angesichts der COVID-19-Pandemie musste im Geschäftsjahr 2021 verstärkt von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse werden regelmäßig überprüfen und beurteilen, entweder intern oder unter Einbeziehung von externen Beratern, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Da eine Effizienzprüfung sinnvollerweise erst stattfinden kann, wenn sich der mitbestimmte Aufsichtsrat konstituiert und seine Arbeit aufgenommen hat und sich der mitbestimmte Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG erst nach der ordentlichen Hauptversammlung 2022 konstituieren wird, soll die erste Effizienzprüfung im Geschäftsjahr 2023 erfolgen.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 10. Dezember 2021 wurden erstmals der Präsidial-, der Prüfungs- und der Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats gebildet. Zum 31. Dezember 2021 bestehen drei Ausschüsse des Aufsichtsrats, die im Namen und in Vertretung des Gesamtaufwandsrats die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Über die Arbeit der Ausschüsse berichten die jeweiligen Ausschussvorsitzenden dem Aufsichtsratsplenar spätestens in der nächsten Aufsichtsratsitzung, die auf die Ausschusssitzung folgt. Der Aufsichtsrat hat für alle seine Ausschüsse eigene Geschäftsordnungen erlassen. Diese stehen im [Internet](#) zur Verfügung. Informationen über die aktuelle Besetzung der Ausschüsse sind im [Internet](#) abrufbar. Da sich der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG erst nach Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 in seiner nach dem MitbestG geforderten Zusammensetzung konstituieren wird, war der nach § 27 Abs. 3 MitbestG gesetzlich vorgeschriebene Vermittlungsausschuss bislang nicht zu bilden.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Präsidialausschuss

Gemäß seiner Geschäftsordnung erarbeitet der Präsidialausschuss für den Aufsichtsrat Empfehlungen für die Neu- bzw. Wiederbestellung von Vorstandsmitgliedern und berücksichtigt dabei das vom Aufsichtsrat definierte gesamthafte Anforderungsprofil mit dem Diversitätskonzept. Der Präsidialausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat ferner Vorschläge zur Gestaltung des Vorstandsvergütungssystems und für die angemessene individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Er ist für die vertraglichen Angelegenheiten der Vorstandsmitglieder verantwortlich, entscheidet über die Erteilung der Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern und legt dem Aufsichtsrat einmal jährlich die Gesamtliste der Nebentätigkeiten jedes Vorstandsmitglieds zur Genehmigung vor. Darüber hinaus berät und entscheidet der Präsidialausschuss über Fragen der Corporate Governance, zu der er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat gibt. Er unterstützt und berät den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet im Rahmen seiner Zuständigkeit die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Zum 31. Dezember 2021 gehörten dem Präsidialausschuss der Aufsichtsratsvorsitzende Joe Kaeser (zugleich Vorsitzender des Präsidialausschusses), der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende Michael Brecht sowie zwei weitere, vom Aufsichtsrat

gewählte Mitglieder an. Im Berichtszeitraum waren dies: Marie Wieck und Roman Zitzelsberger.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat geeignete Empfehlungen für die Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite zu unterbreiten, über die im Aufsichtsrat dann abschließend Beschluss gefasst wird. Dabei berücksichtigt der Nominierungsausschuss die Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und strebt die Ausfüllung des gesamthafte Anforderungsprofils für den Gesamtaufwandsrat an. Ferner berücksichtigt er, ohne daran gebunden zu sein, auch die Vorschläge, die die Mercedes-Benz Group AG und die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH ihrerseits auf der Grundlage der mit der Gesellschaft geschlossenen Entkonsolidierungsvereinbarung dem Aufsichtsrat der Gesellschaft im Hinblick auf die zu wählenden Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unterbreiten.

Zu den Aufgaben des Nominierungsausschusses des Aufsichtsrats gehört auch die regelmäßige Überprüfung, welche Mandate zu welchem Zeitpunkt enden und ob die jeweiligen Mandatsinhaber unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien für eine weitere Amtszeit in Betracht kommen und dazu auch bereit sind. Bei der Suche nach neuen Kandidatinnen und Kandidaten kann der Nominierungsausschuss auch unabhängige externe Personalberatung in Anspruch nehmen.

Zum 31. Dezember 2021 bestand der Nominierungsausschuss aus drei Mitgliedern. Kraft Geschäftsordnung ist der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Joe Kaeser, Mitglied und Vorsitzender des Nominierungsausschusses. Folgende zwei weitere Mitglieder wurden mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt: Renata Jungo Brüngger und Marie Wieck. Insgesamt sind zwei der insgesamt drei Mitglieder des Nominierungsausschusses nach Einschätzung der Anteilseignervertreter unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex. Der Nominierungsausschuss ist der einzige Ausschuss des Aufsichtsrats, der – entsprechend der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex – ausschließlich mit Anteilseignervertretern zu besetzen ist.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss besteht aus sechs Mitgliedern, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Mitglieder waren zum 31. Dezember 2021 Michael Brosnan (Vorsitzender des Prüfungsausschusses), Michael Brecht (stellvertretender Vorsitzender), Akihiro Eto, Harald Wilhelm, Jörg Köhlinger und Thomas Zwick.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Michael Brosnan, verfügt über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsvorschriften und internen Kontrollverfahren, ist mit der Abschlussprüfung vertraut und ist nach Einschätzung der Anteilseignervertreter unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex. Ungeachtet des Sachverständs aufgrund langjähriger praktischer Erfahrungen beispielsweise in vergleichbaren Ausschüssen, die der überwiegende Teil der Mitglieder des Prüfungsausschusses vorzuweisen hat, verfügen sowohl Michael Brosnan

als auch Akihiro Eto sowie Harald Wilhelm sowohl über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung als auch über Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Prüfung der Rechnungslegung, der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses und mit der Abschlussprüfung. Gemäß seiner Geschäftsordnung diskutiert er mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des Compliance Management-Systems und des Revisionsystems. Der Prüfungsausschuss ist gemäß seiner Geschäftsordnung ferner zuständig für die Erteilung der Zustimmung zu Transaktionen der Daimler Truck Holding AG mit ihr nahestehenden Personen i.S.v. § 111b AktG und zur regelmäßigen Bewertung des internen Verfahrens nach § 111a Abs. 2 AktG für Geschäfte im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen. Über die Arbeit der internen Revision und der Compliance-Organisation sowie über laufende Rechtsstreitigkeiten lässt sich der Prüfungsausschuss regelmäßig berichten. Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Hinweisgebersystems BPO über Hinweise zu etwaigen Regelverstößen oberster Führungskräfte sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter - gemäß einem definierten Katalog von Regelverstößen - entgegen und lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Hinweise informieren.

Zu der Aufgabe des Prüfungsausschusses gehört es auch die Zwischenfinanzberichte vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand zu erörtern. Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss ferner den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns einschließlich der Nichtfinanziellen Konzernklärung und erörtert diese gemeinsam mit dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat seine Empfehlungen zur Feststellung des Jahresabschlusses der Daimler Truck Holding AG, zur Billigung des Konzernabschlusses und zum Gewinnverwendungsvorschlag. Der Ausschuss befasst sich ferner mit der Qualität der Abschlussprüfung und gibt Empfehlungen für den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung, Qualifikation und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung sowie für die präferierte Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Abschlussprüfer berichtet dem Prüfungsausschuss über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über eventuelle, im Rahmen der Prüfung festgestellte wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, bezogen auf den Rechnungslegungsprozess.

In den Aufgabenbereich des Prüfungsausschusses fällt auch die vorherige Billigung von zulässigen Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die Daimler Truck Holding AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses stehen. Im Dezember 2021 hat ausnahmsweise der Aufsichtsrat im Rahmen seiner konstituierenden Sitzung anstelle des Prüfungsausschusses hierüber Beschluss gefasst.

Vermittlungsausschuss

Da sich der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG erst nach Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 in seiner nach dem MitbestG geforderten Zusammensetzung konstituieren wird, war der nach dem MitbestG einzurichtende Vermittlungsausschuss bislang nicht zu bilden. Der Vermittlungsausschuss besteht kraft Gesetzes aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter sowie je einem Mitglied, das jeweils von den Arbeitnehmer- beziehungsweise Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt wird. Der Ausschuss wird dann ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Abs. 3 MitbestG genannte Aufgabe wahrzunehmen.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

Bei der Zusammensetzung des Vorstands wurde das durch das Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Zweites Führungspositionengesetz, FüPoG II) eingeführte Teilhabungsgebot des § 76 Abs. 3a AktG n.F. berücksichtigt, wonach bei den dieser Regelung unterfallenden Gesellschaften mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands der Gesellschaft sein muss. Zum 31. Dezember 2021 ist in dem aus insgesamt acht Mitgliedern bestehenden Vorstand mit Karin Rådström eine Frau vertreten.

Der Vorstand einer börsennotierten oder mitbestimmten Gesellschaft hat seinerseits Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festzulegen. Liegt der Frauenanteil zur Zeit der Festlegungen durch den Vorstand unter 30%, so dürfen die Zielgrößen den jeweils bereits erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig mit der Festlegung der Zielgrößen sind Fristen für deren Erreichung zu bestimmen, die nicht länger als fünf Jahre sein dürfen.

Mit Beschluss vom 10. Dezember 2021 hat der Vorstand der Daimler Truck Holding AG für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands jeweils eine Zielgröße von 0% für den Frauenanteil und eine Frist bis zum 31. Dezember 2025 gesetzt, weil eine Festlegung von Zielgrößen für einen Frauenanteil nicht sinnvoll möglich ist. Bei der Festlegung der Zielgröße ist die jeweilige Unternehmensstruktur zu berücksichtigen. Die Daimler Truck Holding AG ist als Managementgesellschaft ausgestaltet, in der der Vorstand angesiedelt ist und die Managementleistungen im Konzern erbringt. Die Gesellschaft verfügt unterhalb des Vorstands – abgesehen von einigen wenigen Mitarbeitern mit Doppelanstellungsverträgen – über keine eigenen Mitarbeiter. Im Berichtszeitraum beschäftigte die Daimler Truck Holding AG unterhalb des Vorstandes insgesamt weniger als fünf Mitarbeiter, allesamt mit einem entsprechenden Doppelanstellungsvertrag mit der Daimler Truck AG. Nach derzeitiger Planung ist für die Daimler Truck Holding AG kein Personalaufbau vorgesehen. Das FüPoG II geht von einer größeren Anzahl von Mitarbeitern und damit auch von einer größeren Anzahl zu besetzender Führungspositionen aus. Aus

diesem Grund erscheint die Festlegung der Zielgröße von 0 % ausnahmsweise gerechtfertigt. Im Übrigen begründet die Festsetzung der Zielgröße von 0 % auch keinen Verstoß gegen das Verschlechterungsgebot.

Bis zur Anwendbarkeit der gesetzlichen Geschlechterquote hat der Aufsichtsrat mit Beschluss vom 10. Dezember 2021 eine Zielgröße von mindestens 30 % Frauen und 30 % Männern festgelegt. Sobald der Aufsichtsrat nach Abschluss des Statusverfahrens mitbestimmt ist, hat sich der Aufsichtsrat des mitbestimmten börsennotierten Unternehmens nach § 96 Abs. 2 AktG mindestens zu 30 % aus Frauen und zu 30 % aus Männern zusammensetzen. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen. Da der Gesamterfüllung nicht widersprochen wurde, ist die Geschlechterquote bei den anstehenden Aufsichtsratswahlen insgesamt zu erfüllen.

Im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG sind auf Anteilseignerseite mit Renata Jungo Brüngger, Laura Ipsen und Marie Wieck zum 31. Dezember 2021 30 % Frauen und 70 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite, d.h. der Anteilseignerseite, die in Abstimmung mit der Arbeitnehmerseite gewählt wurde, sind zu diesem Zeitpunkt mit Carmen Klitzsch-Müller, Claudia Peter und Andrea Reith ebenfalls 30 % Frauen und 70 % Männer vertreten. In der Sitzung am 23. März 2022 hat sich der Aufsichtsrat mit dem konkreten Wahlvorschlag an die Hauptversammlung 2022 befasst und auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschlossen, der Hauptversammlung 2022 vorzuschlagen, Michael Brosnan, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Laura Ipsen, Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, John Krafcik, Prof. Dr. Martin Richenhagen, Marie Wieck und Harald Wilhelm in den Aufsichtsrat zu wählen. Im Falle der Wahl der vorgeschlagenen Kandidaten bleibt die gesetzliche Frauenquote sowohl auf Anteilseignerseite als auch für den Gesamtaufwandsrat erfüllt, sofern sich keine sonstigen Veränderungen ergeben.

Außer der Daimler Truck Holding AG selbst unterliegen weitere Konzerngesellschaften, wie beispielsweise die Daimler Truck AG, der Mitbestimmung und haben eigene Zielgrößen für den Frauenanteil in den jeweiligen Aufsichtsräten, Geschäftsleitungsorganen und auf den jeweiligen beiden Ebenen unterhalb des Geschäftsleitungsorgans sowie eine Frist für deren Erreichung festgelegt und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht.

Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Grundlage für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG sind Diversitätskonzepte in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Bildungs- und Berufshintergrund, Geschlecht, Alter. Diese Diversitätskonzepte hat der Aufsichtsrat unter Berücksichtigung gesetzlicher Anforderungen und weiteren Anforderungen an die

Kompetenzen der Organmitglieder in den nachstehend beschriebenen gesamthafte Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat zusammengeführt. Die Anforderungsprofile werden jährlich überprüft und dienen auch als Basis für eine langfristige Nachfolgeplanung.

Vorstand

Für die Zusammensetzung des Vorstands hat der Aufsichtsrat in der Sitzung am 10. Dezember 2021 erstmals das nachfolgende gesamthafte Anforderungsprofil beschlossen:

Ziel des Anforderungsprofils für den Vorstand ist es, eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung eines führungsstarken Vorstands sicherzustellen. Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen und zugleich aufgrund unterschiedlicher persönlicher Prägungen und Erfahrungen seiner Mitglieder die gewünschte Managementphilosophie verkörpern. Maßgeblich für die Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Vorstand umfasste insbesondere die nachfolgenden Aspekte, wobei der Aufsichtsrat auch den nachfolgend näher beschriebenen Stand der Umsetzung festgestellt hat:

- Die Mitglieder des Vorstands sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen, wobei möglichst mindestens zwei Mitglieder einen technischen Hintergrund haben sollen. Mit Dr. Andreas Gorbach und Karin Rådström gehören dem Vorstand zum 31. Dezember 2021 zwei Diplom-Ingenieure an.
- Bei der Zusammensetzung des Vorstands wurde das durch das Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FüPoG II) eingeführte Beteiligungsgebot des § 76 Abs. 3a AktG n.F. berücksichtigt. Hiernach muss bei dieser Regelung unterfallenden Gesellschaften mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands der Gesellschaft sein. Zum 31. Dezember 2021 ist in dem aus insgesamt acht Mitgliedern bestehenden Vorstand mit Karin Rådström eine Frau vertreten.
- Für die altersbedingt letztmögliche Bestellung bzw. Wiederbestellung eines Vorstandsmitgliedes dient in der Regel das 62. Lebensjahr bezogen auf den Zeitpunkt des Beginns der (neuen) Amtszeit als Orientierung. Bei Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst für eine flexible Orientierungsgröße entschieden, um den notwendigen Spielraum für angemessene Einzelfallentscheidungen zu wahren. Die Regelaltersgrenze wird zum 31. Dezember 2021 von sieben der acht Vorstandsmitglieder unterschritten. Bei Beginn seiner aktuellen Amtszeit hatte Martin Daum die Regelaltersgrenze ebenfalls noch nicht überschritten. Seine Bestellung hat der Aufsichtsrat beschlossen, um im besten Interesse des Unternehmens die notwendige Kontinuität an

der Unternehmensspitze für den nachhaltigen Erfolg zu sichern.

- Ergänzend soll auf einen hinreichenden Generationenmix unter den Vorstandsmitgliedern geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens drei Mitglieder des Vorstands zu Beginn des jeweiligen Beststellungszeitraums 57 Jahre alt oder jünger sein sollen. Sechs der heute amtierenden acht Vorstandsmitglieder waren zu Beginn ihres derzeit laufenden Beststellungszeitraums 57 Jahre alt oder jünger.
- Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auch auf Internationalität im Sinne von unterschiedlichen kulturellen Hintergründen oder internationalen Erfahrungen durch mehrjährige Auslandsaufenthalte geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens ein Mitglied des Vorstands internationaler Herkunft sein soll. Ungeachtet der mehrjährigen internationalen Erfahrung der überwiegenden Mehrheit der Vorstandsmitglieder ist dieses Ziel zum 31. Dezember 2021 schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von John O'Leary und Karin Rådström erreicht.
- Vorstandsmitglieder nehmen in der Regel und vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung in der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer börsennotierten Gesellschaft wahr. Aufsichtsratsmandate in Gemeinschaftsunternehmen, deren Wahrnehmung zur Ressortverantwortung eines Vorstandsmitglieds zählt, gelten für die Zwecke des Anforderungsprofils nicht als vergleichbare Funktionen. Diese Anforderung ist zum 31. Dezember 2021 erfüllt.

Bei der Besetzung von Vorstandspositionen sollen die dargestellten Aspekte berücksichtigt werden. Der Präsidialausschuss erstellt dann auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten, führt mit diesen Gespräche und unterbreitet dem Aufsichtsrat im Anschluss einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich ist dabei stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls. Grundlegende individuelle Eignungskriterien für eine Vorstandsposition sind aus Sicht des Aufsichtsrats insbesondere Persönlichkeit, Integrität, überzeugende Führungsqualitäten, die fachliche Qualifikation für das zu übernehmende Ressort, die bisherigen Leistungen, Kenntnisse über das Unternehmen sowie die Fähigkeit zur Anpassung von Geschäftsmodellen und Prozessen in einer sich verändernden Welt.

Gemeinsam mit dem Vorstand sorgt der Aufsichtsrat unter Berücksichtigung des Anforderungsprofils und der Umstände des Einzelfalls auch für eine langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Zu den Aufgaben des Präsidialausschusses des Aufsichtsrats gehört es auch, sich regelmäßig mit Talenten und außergewöhnlichen Führungspersönlichkeiten des Unternehmens zu befassen. Dabei sollen die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten aktueller Vorstandsmitglieder besprochen und mögliche Nachfolger diskutiert werden. Anhand einer Potenzialanalyse und unter Berücksichtigung der

Kriterien des Anforderungsprofils sollen Führungskräfte aus der Managementebene unterhalb des Vorstands sowie besondere Potenzialträgerinnen und -träger bewertet und nächste Entwicklungsschritte gemeinsam mit dem Vorstand erörtert und festgelegt werden. Zum Prozess der Nachfolgeplanung gehört auch der regelmäßige Bericht des Vorstands über den Anteil und die Entwicklung der weiblichen Führungskräfte. Aufgabe des Vorstands ist es, dem Aufsichtsrat eine ausreichende Anzahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten vorzuschlagen. Die Daimler Truck Holding AG strebt an, Vorstandspositionen überwiegend mit im Unternehmen entwickelten Führungskräften zu besetzen. Gleichwohl können fallbezogen, mit Unterstützung durch externe Personalberatungen, auch potenzielle externe Kandidatinnen und Kandidaten bewertet und in die Auswahl einbezogen werden.

Aufsichtsrat

Für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats hat der Aufsichtsrat in der Sitzung am 10. Dezember 2021 erstmals das nachfolgende gesamthafte Anforderungsprofil bestehend aus Diversitätskonzept und Kompetenzprofil beschlossen:

Der Aufsichtsrat muss in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein. Ziel des Anforderungsprofils für den Gesamtaufichtsrat ist es, darüber hinaus eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung des Aufsichtsrats sicherzustellen. Der Aufsichtsrat soll in seiner Gesamtheit das Geschäftsmodell des Unternehmens verstehen und über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung einer qualifizierten Aufsicht und Beratung des Vorstands erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen insbesondere in den Bereichen Finanzen, Rechnungslegung, Abschlussprüfung, interne Kontrollverfahren, interne Revision, Risikomanagement, Compliance, Recht und Corporate Governance sowie Personal verfügen. In Summe sollen sich die Mitglieder des Aufsichtsrats im Hinblick auf ihre Fachkenntnisse und beruflichen Erfahrungen so ergänzen, dass das Gremium auf einen möglichst breit gefächerten Erfahrungsfundus und unterschiedliche Spezialkenntnisse zurückgreifen kann. Darüber hinaus betrachtet der Aufsichtsrat die Vielfalt seiner Mitglieder hinsichtlich Alter, Geschlecht, Internationalität und anderer persönlicher Eigenschaften als wichtige Voraussetzung für die effektive Zusammenarbeit. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat umfasste insbesondere die nachfolgenden Aspekte, wobei der Aufsichtsrat auch den nachfolgend näher beschriebenen Stand der Umsetzung festgestellt hat:

- Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen. Mindestens ein Mitglied des Aufsichtsrats muss über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied des Aufsichtsrats über Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung verfügen. Ferner sollen mindestens fünf Mitglieder eine Ausbildung oder einen Beruf mit technischem Hintergrund haben oder spezifische technologische Kenntnisse, beispielsweise aus den Bereichen Informationstechnologie (inklusive Digitalisierung),

Maschinenbau oder Elektrotechnik, mitbringen. Bei der Zusammensetzung soll auch berücksichtigt werden, dass es erforderlich sein kann, im Zuge von Produkt- und Marktentwicklungen neue Kompetenzen zu gewinnen. Ungeachtet der von vielen Aufsichtsratsmitgliedern in anderen Funktionen erworbenen spezifischen Kenntnisse in den genannten Bereichen verfügen zum 31. Dezember 2021 mit Joe Kaeser, Michael Brosnan, Akihiro Eto und Harald Wilhelm mindestens vier Mitglieder des Aufsichtsrats über Sachverstand auf den Gebieten Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Mit Jacques Esculier, John Krafcik, Marie Wieck und Harald Dorn verfügen vier Aufsichtsratsmitglieder über einen entsprechenden technischen Hochschulabschluss, sechs weitere Arbeitnehmervertreter haben eine entsprechende Berufsausbildung mit technischem Hintergrund absolviert.

- Sobald der Aufsichtsrat nach Abschluss des Statusverfahrens mitbestimmt ist, müssen mindestens 30% der Mitglieder des Aufsichtsrats kraft Gesetzes Frauen bzw. Männer sein. Bis zur Anwendbarkeit der gesetzlichen Geschlechterquote hat der Aufsichtsrat mit Beschluss vom 10. Dezember 2021 eine Zielgröße von mindestens 30% Frauen und 30% Männern festgelegt. Zum 31. Dezember 2021 entspricht das Geschlechterverhältnis im Aufsichtsrat diesen Vorgaben.
- Zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit sollen in der Regel nur Kandidaten vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind. Bei der Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst gegen eine starre Höchstaltersgrenze und für eine flexible Regelgrenze entschieden, die den notwendigen Spielraum für eine angemessene Würdigung der Umstände des Einzelfalls enthält, den Kreis potenzieller Kandidaten hinreichend weit fasst und auch die Wiederwahl ermöglicht. Alle im Berichtszeitraum amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats sowie die der Hauptversammlung 2022 zur Wahl vorgeschlagenen Kandidaten haben zum Zeitpunkt ihrer Wahl die Regelaltersgrenze nicht überschritten.
- Ergänzend soll auf einen hinreichenden Generationenmix unter den Aufsichtsratsmitgliedern geachtet werden. Mindestens acht Aufsichtsratsmitglieder sollen zum Zeitpunkt ihrer Wahl beziehungsweise Wiederwahl höchstens 62 Jahre alt sein. Von den zum 31. Dezember 2021 amtierenden Aufsichtsratsmitgliedern waren außer Michael Brosnan, Joe Kaeser und Prof. Dr. Martin Richenhagen alle anderen, mithin 17 Mitglieder, zum Zeitpunkt ihrer Wahl für die laufende Amtsdauer 62 Jahre alt oder jünger. Von den der Hauptversammlung 2022 zur Wahl vorgeschlagenen Kandidaten sind zum Zeitpunkt der Wahlentscheidung am 22. Juni 2022 drei älter als 62 Jahre.
- Um eine angemessene Internationalität sicherzustellen, beispielsweise durch langjährige internationale Erfahrung, hat sich der Aufsichtsrat einen Anteil von mindestens 30% internationalen Anteilseignervertretern und eine daraus resultierende Quote von 15% bezogen auf das Plenum zum Ziel gesetzt. Ungeachtet der langjährigen internationalen Erfahrung des weit überwiegenden Anteils der Anteilseignervertreter ist diese Zielvorgabe zum 31. Dezember 2021 schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Michael Brosnan, Akihiro Eto, Jacques Esculier, Renata Jungo Brüngger, John Krafcik, Laura Ipsen und Marie Wieck auf der

Anteilseignerseite mit 70% und für den Gesamtaufsichtsrat mit 35% deutlich übertroffen.

- Nach den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex zur Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder soll dem Aufsichtsrat auf Anteilseignerseite eine nach deren Einschätzung angemessene Anzahl unabhängiger Mitglieder angehören – unter Berücksichtigung auch der Eigentümerstruktur. Ein Mitglied ist in diesem Sinne als unabhängig anzusehen, wenn es unabhängig von der Gesellschaft und deren Vorstand sowie von einem etwaigen kontrollierenden Aktionär ist. Einen kontrollierenden Aktionär in diesem Sinne gibt es bei der Gesellschaft nicht; vor dem Hintergrund der mit der Mercedes-Benz Group AG abgeschlossenen Entkonsolidierungsvereinbarung ist insbesondere auch die Mercedes-Benz Group AG nicht als kontrollierender Aktionär anzusehen.

Der Kodex empfiehlt, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig von der Gesellschaft und von deren Vorstand sein soll – darunter stets die Vorsitzenden des Aufsichtsrats, des Prüfungsausschusses und des mit der Vorstandsvergütung befassten Ausschusses. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll zudem auch unabhängig vom kontrollierenden Aktionär sein. Ein Aufsichtsratsmitglied ist unabhängig in diesem Sinne, wenn es in keiner persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder zu deren Vorstand steht, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann.

Es ist dabei den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat selbst überlassen, die Unabhängigkeit ihrer Mitglieder einzuschätzen. Zu berücksichtigen sind dabei vier Indikatoren, die auf fehlende Unabhängigkeit hindeuten können (Mitgliedschaft im Vorstand innerhalb der letzten zwei Jahre vor der Ernennung zum Mitglied des Aufsichtsrats; wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von ihr abhängigen Unternehmen, zum Beispiel als Kunde, Lieferant, Kreditgeber oder Berater; nahe Familienangehörigkeit zu einem Vorstandsmitglied; Mitgliedschaft im Aufsichtsrat seit mehr als zwölf Jahren – sämtliche Kriterien bezogen sowohl auf das Aufsichtsratsmitglied selbst als auch auf seine nahen Familienangehörigen). Es ist der Anteilseignerseite ausdrücklich unbenommen, das betreffende Aufsichtsratsmitglied auch bei Erfüllung eines oder sogar mehrerer Indikatoren als unabhängig anzusehen – nur soll diese Einschätzung dann in der Erklärung zur Unternehmensführung begründet werden.

Der Aufsichtsrat ist zu der Einschätzung gelangt, dass – mit Ausnahme von Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm – alle zum 31. Dezember 2021 amtierenden Anteilseignervertreter, die nicht in Abstimmung mit der Arbeitnehmerseite gewählt wurden, unabhängig von der Daimler Truck Holding AG sowie von deren Vorstand sind, darunter insbesondere auch der Vorsitzende des Aufsichtsrats, der zugleich den Vorsitz im Präsidialausschuss einnimmt (welcher bei der Daimler Truck Holding AG unter anderem mit Fragen der Vorstandsvergütung befasst ist) und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses.

Abgesehen von den genannten Ausnahmen steht auch unter Berücksichtigung der Indikatoren des Kodex keiner der Anteilseignervertreter, die nicht in Abstimmung mit der Arbeitnehmerseite gewählt wurden, in einer persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zur Daimler Truck Holding AG oder zu deren Vorstand, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Im Hinblick auf die Aufsichtsratsmitglieder Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm ist festzuhalten, dass beide als amtierende Mitglieder des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG (also in verantwortlicher Funktion eines konzernfremden Unternehmens) aufgrund der umfangreichen vertraglichen Verflechtungen, die zwischen beiden Konzernen auch nach dem Wirksamwerden der Abspaltung bestehen, eine wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von dieser abhängigen Unternehmen unterhalten. Vor diesem Hintergrund werden beide aktuell nicht als unabhängig von der Gesellschaft im Sinne der Empfehlung C. 7 des Kodex angesehen.

Im Ergebnis wurden – mit Ausnahme von Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm – sämtliche Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat als unabhängig eingeschätzt, namentlich Joe Kaeser, Michael Brosnan, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Laura Ipsen, John Krafcik, Prof. Dr. Martin Richenhagen und Marie Wieck.

- Das Anforderungsprofil berücksichtigt auch eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer, wonach zur Wahl in den Aufsichtsrat für eine volle Amtszeit in der Regel nur solche Kandidaten vorgeschlagen werden sollen, die dem Aufsichtsrat nicht länger als zwölf Jahre angehören. Die Anforderung ist für alle amtierenden Aufsichtsratsmitglieder erfüllt.
- Jeder Kandidat und jedes Aufsichtsratsmitglied muss den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen können und die Bereitschaft und Fähigkeit zu inhaltlichem Engagement und zur Wahrnehmung erforderlicher Aus- und Fortbildungsmaßnahmen mitbringen. Der Aufsichtsrat versichert sich vor jedem Wahlvorschlag, dass die betreffenden Kandidaten den für das Amt zu wahrenden Zeitaufwand erbringen können.
- Ein Aufsichtsratsmitglied, das zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, soll in der Regel und vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung in der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen (einschließlich des Aufsichtsratsmandats bei der Daimler Truck Holding AG) und keinen Aufsichtsratsvorsitz in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften wahrnehmen. Aufsichtsratsmitglieder, die nicht zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, sollen in der Regel und vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung in der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen (wiederum einschließlich des Aufsichtsratsmandats bei der Daimler Truck Holding AG) wahrnehmen, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt angerechnet werden soll. Für die Zwecke der Höchstzahl gemäß Anforderungsprofil sind Doppelmandate von Aufsichtsratsmitgliedern in anderen Aufsichtsgremien desselben Konzerns

nicht zu berücksichtigen. Aufgrund des Doppelmandats innerhalb desselben Konzerns überschreiten Renata Jungo Brüngger und Jörg Köhlinger die Regel-Höchstzahl gemäß Anforderungsprofil daher nicht. Im Berichtszeitraum wurde die Regel-Höchstzahl nach dem Anforderungsprofil nur von Joe Kaeser aufgrund der Übernahme eines weiteren Mandats und ab Mitte Februar 2022 von Prof. Dr. Martin Richenhagen aufgrund der Übernahme ebenfalls eines weiteren Mandats überschritten. Der Aufsichtsrat ist gleichwohl der Auffassung, dass das Anforderungsprofil insgesamt erfüllt ist, da aus Sicht des Aufsichtsrats keine Zweifel bestehen, dass Joe Kaeser und Prof. Dr. Martin Richenhagen aufgrund ihrer jeweils jahrelangen weitreichenden Erfahrung sämtlichen übernommenen Mandaten insbesondere auch in zeitlicher Hinsicht gerecht werden können. Hinsichtlich der Empfehlungen C. 4 und C. 5 des Kodex wird in der Entsprechenserklärung eine Abweichung erklärt und begründet.

Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, sollen die oben dargestellten Aspekte berücksichtigen und die Ausfüllung des Anforderungsprofils für das Gesamtgremium anstreben. Der Nominierungsausschuss soll auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten erstellen, mit diesen strukturierte Gespräche führen und sich dabei auch Gewissheit verschaffen, dass der vorgeschlagene Kandidat ausreichend Zeit hat, um das Mandat mit der gebotenen Sorgfalt ausüben zu können.

Im Anschluss unterbreitet der Nominierungsausschuss dem Aufsichtsrat einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Die der Hauptversammlung 2022 zur Wahl vorgeschlagenen Aufsichtsratskandidaten Michael Brosnan, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Laura Ipsen, Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, John Krafcik, Prof. Dr. Martin Richenhagen, Marie Wieck und Harald Wilhelm stellen die Erfüllung des Anforderungsprofils für den Aufsichtsrat – wie vorstehend näher erläutert – sicher und füllen es bestens aus. Die vorgeschlagenen Kandidaten waren oder sind allesamt in hochrangigen Positionen bei anderen Unternehmen tätig. Der Daimler Truck-Konzern unterhält zu einigen dieser Unternehmen Beziehungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Mit der oben erläuterten Ausnahme von Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm, die beide als amtierende Mitglieder des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG (also in verantwortlicher Funktion eines konzernfremden Unternehmens) aufgrund der umfangreichen vertraglichen Verflechtungen, die zwischen beiden Konzernen auch nach dem Wirksamwerden der Abspaltung bestehen, eine wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von dieser abhängigen Unternehmen unterhalten, sind alle übrigen und damit eine deutliche Mehrheit der vorgeschlagenen Kandidaten gemäß den Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex unabhängig von der Gesellschaft und von deren Vorstand.

Mit Ausnahme von Marie Wieck und John Krafcik stimmen die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats außerdem mit den Vorschlägen überein, die die Mercedes-Benz Group AG und die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH ihrerseits auf der Grundlage der mit der Gesellschaft geschlossenen Entkonsolidierungsvereinbarung dem Aufsichtsrat der Gesellschaft im Hinblick auf die zu wählenden Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unterbreitet haben.

Schließlich hat sich der Aufsichtsrat auch vergewissert, dass alle Kandidaten den mit dem Aufsichtsratsmandat bei der Daimler Truck Holding AG verbundenen Zeitaufwand erbringen können und Bereitschaft und Fähigkeit zu inhaltlichem Engagement und zur Wahrnehmung erforderlicher Aus- und Fortbildungsmaßnahmen mitbringen.

Eigengeschäfte von Organmitgliedern

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind nach Artikel 19 Verordnung (EU) Nr. 596/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Marktmissbrauch (Marktmissbrauchsverordnung) gesetzlich verpflichtet, Eigengeschäfte mit Anteilen oder Schuldtiteln der Daimler Truck Holding AG oder damit verbundenen Derivaten oder anderen damit verbundenen Finanzinstrumenten offenzulegen, soweit der Gesamtbetrag der von dem Mitglied oder ihm nahestehenden Personen innerhalb eines Kalenderjahres getätigten Geschäfte die Summe von 20.000 € erreicht oder übersteigt. Die der Daimler Truck Holding AG gemeldeten Geschäfte werden ordnungsgemäß veröffentlicht.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionärinnen und Aktionäre üben ihre mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Stimmrecht, in der Hauptversammlung aus. Jede Aktie der Daimler Truck Holding AG gewährt eine Stimme. Die Hauptversammlung beschließt unter anderem über die Gewinnverwendung, die Wahl des Abschlussprüfers sowie über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats. Satzungsänderungen und bestimmte Kapitalmaßnahmen werden von der Hauptversammlung beschlossen und vom Vorstand (gegebenenfalls mit Zustimmung des Aufsichtsrats) umgesetzt.

Zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts werden die Aktionärinnen und Aktionäre zugelassen, die am Tag der Hauptversammlung im Aktienregister der Gesellschaft eingetragen sind und die sich gemäß den Angaben in der Einberufung rechtzeitig vor der Hauptversammlung angemeldet haben. Die Einzelheiten insbesondere der Anmeldung sowie zu dem aus technischen Gründen erforderlichen Umschreibestopp im Aktienregister im Vorfeld der Hauptversammlung und zu den Möglichkeiten der Stimmrechtsausübung (durch Bevollmächtigte, zum Beispiel weisungsgebundene Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft sowie gegebenenfalls als Briefwahl) werden zusammen mit der Einberufung im Bundesanzeiger bekannt gemacht.

Die Aktionärinnen und Aktionäre können Anträge zu Beschlussvorschlägen von Vorstand und Aufsichtsrat stellen und Beschlüsse der Hauptversammlung anfechten. Die vom Gesetz für die Hauptversammlung verlangten Berichte, Unterlagen und Informationen, einschließlich des Geschäftsberichts, sind im Internet abrufbar, ebenso wie die Tagesordnung der Hauptversammlung und gegebenenfalls zugänglich zu machende Gegenanträge oder Wahlvorschläge von Aktionärinnen und Aktionäre. Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind im  [Internet](#) verfügbar.

Aufgrund des COVID-19-Maßnahmegesetzes vom 27. März 2020 (COVMOG - zuletzt geändert mit Gesetz vom 10. September 2021) können bis Ende August 2022 virtuelle Hauptversammlungen ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten (mit Ausnahme des Stimmrechtsvertreters der Gesellschaft) durchgeführt werden. Im Hinblick auf die erste ordentliche Hauptversammlung der börsennotierten Daimler Truck Holding AG im Geschäftsjahr 2022 haben der Vorstand am 21. Januar 2022 und der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG am 28. Januar 2022 nach Abwägung aller Aspekte mit Blick auf die Gefährdungslage und die Rechtsunsicherheiten, die aufgrund der pandemischen Lage unverändert bestehen, beschlossen, die erste ordentliche Hauptversammlung der börsennotierten Daimler Truck Holding AG am 22. Juni 2022 als virtuelle Hauptversammlung abzuhalten.

Im Rahmen unserer umfassenden Investor Relations- und Öffentlichkeitsarbeit stehen wir in enger Verbindung mit unseren Anteilseignern. Wir unterrichten Aktionärinnen und Aktionäre, Finanzanalytistinnen und Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit umfassend und regelmäßig über die Lage des Unternehmens und informieren sie unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende ist in angemessenem Rahmen bereit, mit Investoren über aufsichtsratspezifische Themen Gespräche zu führen.

Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzen wir für unsere Investor Relations-Arbeit intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Im  [Internet](#) sind alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2021 veröffentlichten Informationen einschließlich Finanzberichte, Pressemitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen bedeutender Aktionäre, Präsentationen und Audioaufzeichnungen aus Analysten- und Investoren-Veranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie der Finanzkalender abrufbar. Im Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen, beispielsweise des Geschäftsberichts und der Zwischenfinanzberichte, sowie die Termine der Hauptversammlung, der Jahrespressekonferenz und der Analystenkonferenzen frühzeitig bekannt gegeben.



D

Konzernabschluss

D

Konzernabschluss

| | | | |
|--|------------|---|-----|
| Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | 138 | | |
| Konzern-Gesamtergebnisrechnung | 139 | | |
| Konzernbilanz | 140 | | |
| Konzern-Kapitalflussrechnung | 141 | | |
| Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals | 142 | | |
| <hr/> | | | |
| Konzernanhang | 144 | | |
| 1. Allgemeine Angaben | 144 | 24. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 196 |
| 2. Grundlagen der Erstellung | 146 | 25. Rückstellungen für sonstige Risiken | 203 |
| 3. Wesentliche Rechnungslegungs- grundsätze | 152 | 26. Finanzierungsverbindlichkeiten | 204 |
| 4. Schätzungen und Ermessens- entscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung | 169 | 27. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 206 |
| 5. Konsolidierungskreis | 172 | 28. Passivischer Abgrenzungsposten | 207 |
| 6. Umsatzerlöse | 173 | 29. Vertrags- und Rückerstattungs- verbindlichkeiten | 207 |
| 7. Funktionskosten | 174 | 30. Übrige Verbindlichkeiten | 208 |
| 8. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen | 175 | 31. Konzern-Kapitalflussrechnung | 208 |
| 9. Übriges Finanzergebnis | 175 | 32. Rechtliche Verfahren | 210 |
| 10. Zinserträge und Zinsaufwendungen | 175 | 33. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen | 211 |
| 11. Ertragsteuern | 176 | 34. Finanzinstrumente | 213 |
| 12. Immaterielle Vermögenswerte | 179 | 35. Management von Finanzrisiken | 225 |
| 13. Sachanlagen | 181 | 36. Segmentberichterstattung | 236 |
| 14. Vermietete Gegenstände | 182 | 37. Kapitalmanagement | 240 |
| 15. At-equity bewertete Finanzinvestitionen | 183 | 38. Ergebnis je Aktie | 240 |
| 16. Forderungen aus Finanz- dienstleistungen | 186 | 39. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen | 241 |
| 17. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 189 | 40. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats | 247 |
| 18. Übrige finanzielle Vermögenswerte | 189 | 41. Honorare des Abschlussprüfers | 248 |
| 19. Übrige Vermögenswerte | 190 | 42. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag | 249 |
| 20. Vorräte | 191 | 43. Zusätzliche Angaben (u.a. Anteilsbesitzliste) | 250 |
| 21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 191 | | |
| 22. Eigenkapital | 193 | | |
| 23. Aktienbasierte Vergütung | 194 | | |

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

| D.01 | Anmerkung | 2021 | 2020 |
|---|-----------|----------------|---------|
| in Millionen € | | | |
| Umsatzerlöse | 6 | 39.764 | 36.013 |
| Umsatzkosten | 7 | -32.519 | -30.531 |
| Bruttoergebnis vom Umsatz | | 7.245 | 5.482 |
| Vertriebskosten | 7 | -2.722 | -2.625 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | 7 | -1.635 | -1.472 |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten | 7 | -1.398 | -1.423 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 8 | 2.029 | 726 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 8 | -348 | -200 |
| Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 15 | 106 | 47 |
| Übriges Finanzergebnis | 9 | 80 | -44 |
| Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) | 36 | 3.357 | 491 |
| Zinserträge | 10 | 73 | 62 |
| Zinsaufwendungen | 10 | -156 | -219 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | | 3.274 | 334 |
| Ertragsteuern | 11 | -891 | -465 |
| Konzernergebnis | | 2.383 | -131 |
| davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis | | 36 | 12 |
| davon Anteil der Aktionäre am Konzernergebnis | | 2.347 | -143 |
| Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre¹ | | | |
| Unverwässert und verwässert | 38 | 2,85 | -0,17 |

¹ Für das Jahr 2020 wurde das Ergebnis je Aktie auf Basis der Zielkapitalstruktur der Daimler Truck Holding AG zum Zeitpunkt der Abspaltung ermittelt. Für weitere Informationen siehe Anmerkung 38. Ergebnis je Aktie.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung¹

D.02

| | 2021 | 2020 |
|--|--------------|--------|
| in Millionen € | | |
| Konzernergebnis | 2.383 | -131 |
| Währungsumrechnung | 429 | -813 |
| Derivative Finanzinstrumente | | |
| Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern) | -28 | 122 |
| Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern) | 19 | -12 |
| Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen | -1 | -16 |
| Derivative Finanzinstrumente (nach Steuern) | -10 | 94 |
| Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden | 419 | -719 |
| Eigenkapitalinstrumente | | |
| Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern) | -9 | -1 |
| Umgliederung in die Gewinnrücklagen | - | -2 |
| Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen | 3 | - |
| Eigenkapitalinstrumente (nach Steuern) | -6 | -3 |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (vor Steuern) | 1.059 | -459 |
| Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen | 162 | 85 |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (nach Steuern) | 1.221 | -374 |
| Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden | 1.215 | -377 |
| Sonstiges Ergebnis, nach Steuern | 1.634 | -1.096 |
| davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern | -4 | -10 |
| davon Anteil der Aktionäre am sonstigen Ergebnis, nach Steuern | 1.638 | -1.086 |
| Gesamtergebnis | 4.017 | -1.227 |
| davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis | 32 | 2 |
| davon Anteil der Aktionäre am Gesamtergebnis | 3.985 | -1.229 |

¹ Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können Anmerkung 22. Eigenkapital entnommen werden.

Konzernbilanz

D.03

| | Anmerkung | 31. Dezember 2021 | 2020 | 1. Januar 2020 |
|--|-----------|----------------------|--------|-------------------|
| in Millionen € | | | | |
| Vermögenswerte | | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | 12 | 2.700 | 1.682 | 1.839 |
| Sachanlagen | 13 | 7.860 | 7.879 | 8.619 |
| Vermietete Gegenstände | 14 | 3.542 | 3.746 | 4.143 |
| At-equity bewertete Finanzinvestitionen | 15 | 1.369 | 534 | 547 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 16 | 8.943 | 8.318 | 9.334 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 17 | 34 | 27 | 2 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 18 | 706 | 804 | 827 |
| Aktive latente Steuern | 11 | 1.388 | 1.258 | 1.109 |
| Übrige Vermögenswerte | 19 | 309 | 328 | 529 |
| Langfristige Vermögenswerte | | 26.851 | 24.576 | 26.949 |
| Vorräte | 20 | 7.793 | 6.278 | 7.551 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 21 | 3.962 | 3.487 | 4.061 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 16 | 7.155 | 6.951 | 9.345 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | | 7.244 | 1.663 | 1.094 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 17 | 105 | 5.814 | 4.727 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 18 | 654 | 448 | 601 |
| Übrige Vermögenswerte | 19 | 1.036 | 772 | 1.039 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | 27.949 | 25.413 | 28.418 |
| Bilanzsumme | | 54.800 | 49.989 | 55.367 |
| Eigenkapital und Schulden | | | | |
| Gezeichnetes Kapital | | 823 | - | - |
| Kapitalrücklagen | | 14.277 | - | - |
| Gewinnrücklagen / Nettoinvestition der Mercedes-Benz Group ^{1, 2} | | 1.886 | 9.703 | 10.617 |
| Übrige Rücklagen | | -1.066 | -1.478 | -766 |
| Den Aktionären zustehendes Eigenkapital | | 15.920 | 8.225 | 9.851 |
| Nicht beherrschende Anteile ² | | 503 | 483 | 494 |
| Eigenkapital | 22 | 16.423 | 8.708 | 10.345 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 24 | 2.471 | 3.530 | 3.178 |
| Rückstellungen für sonstige Risiken | 25 | 2.645 | 2.568 | 2.485 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten | 26 | 11.120 | 8.744 | 11.495 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 27 | 1.802 | 2.030 | 2.169 |
| Passive latente Steuern | 11 | 68 | 99 | 95 |
| Passivischer Abgrenzungsposten | 28 | 1.111 | 1.283 | 1.374 |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten | 29 | 1.785 | 1.639 | 1.790 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 30 | 31 | 31 | 11 |
| Langfristige Schulden | | 21.033 | 19.924 | 22.597 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | | 4.359 | 3.043 | 3.058 |
| Rückstellungen für sonstige Risiken | 25 | 2.045 | 1.719 | 1.781 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten | 26 | 5.479 | 11.805 | 11.801 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 27 | 2.498 | 2.274 | 3.338 |
| Passivischer Abgrenzungsposten | 28 | 664 | 665 | 709 |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten | 29 | 1.634 | 1.295 | 1.253 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 30 | 665 | 556 | 485 |
| Kurzfristige Schulden | | 17.344 | 21.357 | 22.425 |
| Bilanzsumme | | 54.800 | 49.989 | 55.367 |

1 Die Mercedes-Benz Group hieß ehemals Daimler-Konzern.

2 Zum 31. Dezember 2020 und zum 1. Januar 2020 war der Daimler Truck-Konzern kein Teilkonzern, für den ein Konzernabschluss nach IFRS 10 »Consolidated Financial Statements« aufzustellen war. Daher wurde das der Mercedes-Benz Group¹ zuzurechnende Nettovermögen als investiertes Eigenkapital ausgewiesen, ebenso wie die nicht beherrschenden Anteile. Für weitere Informationen siehe Anmerkung 2. Grundlagen der Erstellung.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung¹

| D.04 | 2021 | 2020 |
|---|--------------|---------------|
| in Millionen € | | |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | 3.274 | 334 |
| Abschreibungen/Wertminderungen | 1.160 | 1.335 |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge | -737 | -61 |
| Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten | -624 | -17 |
| Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden | | |
| Vorräte | -1.307 | 870 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | -348 | 350 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 1.171 | -138 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 66 | 1.438 |
| Vermietete Fahrzeuge | 186 | 339 |
| Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden | -118 | 318 |
| Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 12 | 9 |
| Gezahlte Ertragsteuern | -635 | -607 |
| Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit | 2.100 | 4.170 |
| Zugänge zu Sachanlagen | -762 | -796 |
| Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten | -318 | -139 |
| Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten | 114 | 108 |
| Erwerb von Unternehmen | - | -64 |
| Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG | 634 | - |
| Erlöse aus dem Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz | 136 | 8 |
| Erwerb von Anteilsbesitz | -302 | -31 |
| Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen | -1.634 | -2.593 |
| Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen | 6.296 | 1.152 |
| Sonstige Ein- und Auszahlungen | 96 | 3 |
| Cash Flow aus der Investitionstätigkeit | 4.260 | -2.352 |
| Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten | 529 | 921 |
| Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten | 13.304 | 6.986 |
| Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten | -7.418 | -8.424 |
| Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile | -26 | - |
| Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group ² bis zur Abspaltung | -7.258 | -604 |
| An die Mercedes-Benz Group ² gezahlte Dividende | -6 | -14 |
| Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit | -875 | -1.135 |
| Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 96 | -114 |
| Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 5.581 | 569 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang | 1.663 | 1.094 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende | 7.244 | 1.663 |

¹ Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können der Anmerkung 31. Konzern-Kapitalflussrechnung entnommen werden.

² Die Mercedes-Benz Group hieß ehemals Daimler-Konzern.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals¹

D.05

| in Millionen € | Gezeichnetes Kapital | Kapital-rücklagen | Netto-investition der Mercedes-Benz-Group ^{2,3} / Gewinnrück-lagen ⁴ | Übrige Rücklagen | |
|---|----------------------|-------------------|--|---|--|
| | | | | Unterschieds-betrag aus Währungs-umrechnung | Eigenkapital-instrumente/ Fremdkapital-instrumente |
| Stand zum 1. Januar 2020 | - | - | 10.617 | -722 | 22 |
| Konzernergebnis | - | - | -143 | - | - |
| Sonstiges Ergebnis vor Steuern | - | - | -459 | -803 | -3 |
| Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis | - | - | 85 | - | - |
| Gesamtergebnis | - | - | -517 | -803 | -3 |
| Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group ⁵ | - | - | -416 | - | - |
| Sonstiges | - | - | 19 | - | - |
| Stand zum 31. Dezember 2020 | - | - | 9.703 | -1.525 | 19 |
| Stand zum 1. Januar 2021 | - | - | 9.703 | -1.525 | 19 |
| Konzernergebnis | - | - | 2.347 | - | - |
| Sonstiges Ergebnis vor Steuern | - | - | 1.059 | 433 | -9 |
| Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis | - | - | 162 | - | 3 |
| Gesamtergebnis | - | - | 3.568 | 433 | -6 |
| Dividenden an nicht beherrschende Anteile | - | - | - | - | - |
| Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group ⁵ bis zur Abspaltung | - | - | 3.672 | - | - |
| Aufteilung des investierten Eigenkapitals nach Rechtsform ³ | 823 | 14.277 | -15.100 | - | - |
| Sonstiges | - | - | 43 | - | - |
| Stand zum 31. Dezember 2021 | 823 | 14.277 | 1.886 | -1.092 | 13 |

1 Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 22. Eigenkapital entnommen werden.

2 Die Mercedes-Benz Group hieß ehemals Daimler-Konzern.

3 Bis zur Abspaltung war der Daimler Truck-Konzern kein Teilkonzern, für den ein Konzernabschluss nach IFRS 10 –»Consolidated Financial Statements« aufzustellen war. Daher wurde das der Mercedes-Benz Group zuzurechnende Nettovermögen als investiertes Eigenkapital ausgewiesen. Nach der Abspaltung wurde das investierte Eigenkapital entsprechend der rechtlichen Struktur und der Satzung der Daimler Truck Holding AG aufgeteilt. Für weitere Informationen siehe Anmerkung 2. Grundlagen der Erstellung.

4 Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden.

5 Weitere Einzelheiten zu den »Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group« finden sich in Anmerkung 22. Eigenkapital.

| Derivative Finanz- instrumente | Den Aktionären zustehendes Eigenkapital | Nicht beherr- schende Anteile | Summe Eigen- kapital | |
|--------------------------------------|---|--|----------------------------|---|
| in Millionen € | | | | |
| -66 | 9.851 | 494 | 10.345 | Stand zum 1. Januar 2020 |
| - | -143 | 12 | -131 | Konzernergebnis |
| 110 | -1.155 | -10 | -1.165 | Sonstiges Ergebnis vor Steuern |
| -16 | 69 | - | 69 | Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis |
| 94 | -1.229 | 2 | -1.227 | Gesamtergebnis |
| - | -416 | -21 | -437 | Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group ⁵ |
| - | 19 | 8 | 27 | Sonstiges |
| 28 | 8.225 | 483 | 8.708 | Stand zum 31. Dezember 2020 |
| 28 | 8.225 | 483 | 8.708 | Stand zum 1. Januar 2021 |
| - | 2.347 | 36 | 2.383 | Konzernergebnis |
| -9 | 1.474 | -4 | 1.470 | Sonstiges Ergebnis vor Steuern |
| -1 | 164 | - | 164 | Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis |
| -10 | 3.985 | 32 | 4.017 | Gesamtergebnis |
| - | - | -26 | -26 | Dividenden an nicht beherrschende Anteile |
| - | 3.672 | - | 3.672 | Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group ⁵ bis zur Abspaltung |
| - | - | - | - | Aufteilung des investierten Eigenkapitals nach Rechtsform ³ |
| -5 | 38 | 14 | 52 | Sonstiges |
| 13 | 15.920 | 503 | 16.423 | Stand zum 31. Dezember 2021 |

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernanhang

1. Allgemeine Angaben

Der vorliegende Konzernabschluss der Daimler Truck Holding AG (der »Konzernabschluss«) wurde unter Anwendung von § 315e Handelsgesetzbuch (»HGB«) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards und den Auslegungen des IFRS Interpretations Committee, wie sie in der Europäischen Union (»EU«) anzuwenden sind (»IFRS«).

Der Konzernabschluss bildet die Geschäftstätigkeit der Daimler Truck Holding AG und ihrer Tochterunternehmen ab (nachfolgend auch »Daimler Truck«, »Daimler Truck-Konzern« oder »Konzern« bezeichnet).

Der Daimler Truck-Konzern ist ein Hersteller von Nutzfahrzeugen mit einer weltweiten Produktpalette von Lkw und Bussen. Finanzdienstleistungen rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. Die Daimler Truck Holding AG ist das oberste Mutterunternehmen des Daimler Truck-Konzerns.

Die Daimler Truck Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Stuttgart und ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 778600 eingetragen mit Geschäftsanschrift Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Deutschland.

Die Aktien der Daimler Truck Holding AG (nachfolgend auch »DTH« oder »Gesellschaft« genannt) wurden am 9. Dezember 2021 zum Handel am Regulierten Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse mit gleichzeitiger Zulassung zum Teilbereich des Regulierten Marktes mit weiteren Zulassungsfolgepflichten (Prime Standard) der Frankfurter Wertpapierbörse zugelassen. Dies erfolgte unmittelbar nach der rechtlichen Trennung von der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) am 9. Dezember 2021. Der Börsenhandel der Aktien der Daimler Truck Holding AG wurde am 10. Dezember 2021 aufgenommen.

Die rechtliche Trennung am 9. Dezember 2021 erfolgte durch den Vollzug des Spaltungsvertrags, der am 6. August 2021 unterzeichnet wurde. Der Spaltungsvertrag regelt die Abspaltung und Ausgliederung der Beteiligung der Mercedes-Benz Group AG an der Daimler Truck AG, Stuttgart (nachfolgend auch »DTAG« genannt) auf die DTH sowie die Einbringung der weiteren Beteiligung der Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH, Schönefeld (»Daimler Grund«) an der DTAG in die DTH. Abspaltung und Ausgliederung (zusammen nachfolgend die Spaltung) sowie Einbringung wurden taggleich am 9. Dezember wirksam.

Seitdem ist die DTH das Mutterunternehmen des Daimler Truck-Konzerns. Die DTAG als 100%iges direktes Tochterunternehmen ist dabei die operativ tätige Führungsgesellschaft für das Nutzfahrzeuggeschäft und damit verbundene Finanzdienstleistungen. Die Mercedes-Benz Group AG hält am 31. Dezember 2021 direkt und indirekt noch einen Anteil von 35,00% an der DTH.

Das Nutzfahrzeuggeschäft umfasst die vier Fahrzeugsegmente (siehe  [Anmerkung 36](#), Segmentberichterstattung), die Lkw, Busse und Motoren produzieren und damit verbundene Dienstleistungen erbringen sowie markenspezifische Produkte herstellen und vermarkten. Sonstige wirtschaftliche Geschäftsaktivitäten und Beteiligungen sowie Funktionen und Dienstleistungen der Konzernzentrale und anderer Konzerngesellschaften, die nicht den Fahrzeugsegmenten zugeordnet sind, sowie zentral gesteuerte Projekte werden in der Segmentberichterstattung unter »Überleitung« ausgewiesen. Die Fahrzeugsegmente und die Überleitung werden zusammen als »Industriegeschäft« bezeichnet. Alle damit verbundenen Finanzdienstleistungsaktivitäten, die ihrerseits ein zusätzliches Segment darstellen, werden als »Financial Services« bezeichnet. Für die Zeit vor der Spaltung werden Industriegeschäft und Financial Services zusammen nachfolgend auch als »Daimler Truck-Business« bezeichnet.

Das Industriegeschäft entwickelt, fertigt und vertreibt Lkw und Busse. Die Lkw werden unter den Markennamen Mercedes-Benz, Freightliner, FUSO, Western Star und BharatBenz vertrieben. Darüber hinaus gehören Busse der Marken SETRA, Mercedes-Benz, Thomas Built Buses, FUSO und BharatBenz zur Produktpalette des Industriegeschäfts. Die Busse werden entweder als Komplettfahrzeug oder als Fahrgestell vertrieben.

Financial Services unterstützt den Vertrieb der Marken des Daimler Truck-Konzerns weltweit mit maßgeschneiderten Finanzdienstleistungen. Diese Dienstleistungen reichen von kundenspezifischen Leasing-, Finanzierungs- und Versicherungspaketen bis hin zu flexiblen Mietmodellen und anderen dynamischen Kundenlösungen für gewerbliche Kunden.

Das Industriegeschäft und die Financial Services waren in der Vergangenheit in verschiedenen Gesellschaften angesiedelt, von denen eine Vielzahl neben dem Daimler Truck-Business auch in anderen Geschäftsfeldern tätig waren. Das Daimler Truck-Business in diesen Gesellschaften wird nachfolgend auch als Geschäftsbereich bezeichnet. Viele Gesellschaften haben in der Vergangenheit aber auch bereits ausschließlich das Daimler Truck-Business betrieben. In diesen Fällen wird nachfolgend von Gesellschaften gesprochen.

Die Umsetzung der neuen Konzernstruktur bis zur Börsennotierung der DTH erfolgte in einer Reihe von Schritten, darunter:

- die Gründung der DTH am 25. März 2021 durch die Daimler Grund, ihrerseits ein direktes und 100%iges Tochterunternehmen der Mercedes-Benz Group AG, und die Übertragung der Anteile an der DTH an die Mercedes-Benz Group AG am 8. Juli 2021,
- der Abschluss der gesellschaftsrechtlichen Reorganisation der wesentlichen Teile des Industriegeschäfts und bestimmter Teile der Financial Services zur Herstellung des Daimler Truck-Konzerns innerhalb der Mercedes-Benz Group bis zur Abspaltung,
- eine Zuzahlung i.H.v. 5.380 Mio. € der Mercedes-Benz Group AG in die Kapitalrücklage der DTAG als Maßnahme zur Stärkung der Liquidität und des Eigenkapitals gemäß Spaltungsvertrag,
- die Einbringung ihrer Beteiligungen von 89,9% an vier Immobilienverwaltungsgesellschaften (die »Gamma OHGs«) durch die Daimler Grund in die DTAG, gegen Ausgabe neuer Aktien der DTAG an die Daimler Grund (6,57% bezogen auf das dadurch erhöhte Grundkapital der DTAG) im Rahmen der gesellschaftsrechtlichen Reorganisation kurz vor der Abspaltung Anfang Dezember 2021; die restlichen Beteiligungen von 10,1% an den Gamma OHGs werden von der Daimler Grund Services GmbH, Schönefeld (»DGS«) gehalten, nach Aufstockung ihrer jeweiligen Beteiligungen im Wege von Barkapitalerhöhungen zum 1. Dezember 2021; gleichzeitig stockte die DGS auch ihre Beteiligung an der Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG, Schönefeld (»EvoBus OHG«), auf 10,1% im Wege einer Barkapitalerhöhung auf,
- die Abspaltung einer Mehrheitsbeteiligung der Mercedes-Benz Group AG an der DTAG i.H.v. 65,00% des erhöhten Grundkapitals der DTAG gegen Ausgabe neuer Aktien der DTH an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG sowie die Abspaltung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags zwischen der Mercedes-Benz Group AG und der DTAG, d.h. Übertragung des Vertrags von der Mercedes-Benz Group AG auf die DTH mit Wirkung für das gesamte Geschäftsjahr 2021,
- die Ausgliederung der verbleibenden Minderheitsbeteiligung der Mercedes-Benz Group AG an der DTAG i.H.v. 28,43% des erhöhten Grundkapitals der DTAG gegen Ausgabe neuer Aktien der DTH an die Mercedes-Benz Group AG,
- die Sachkapitalerhöhung durch Einbringung ihrer Beteiligung von 6,57% an der DTAG durch die Daimler Grund in die DTH gegen Ausgabe neuer Aktien der DTH an die Daimler Grund als integraler Bestandteil des Spaltungsvertrages.

Weitere Informationen zum Grundkapital der DTH finden sich in [Anmerkung 22](#). Eigenkapital. Weitere Informationen zu den nicht beherrschenden Anteilen an den Gamma OHGs und der EvoBus OHG finden sich in den [Anmerkungen 26](#). Finanzierungsverbindlichkeiten und [Anmerkung 34](#). Finanzinstrumente.

Die Hauptversammlungen der Mercedes-Benz Group AG am 1. Oktober 2021 und der Daimler Truck Holding AG am 5. November 2021 haben dem Spaltungsvertrag, der die Abspaltung, Ausgliederung und Sachkapitalerhöhung beinhaltet, zugestimmt. Abspaltung und Ausgliederung wurden am 9. Dezember 2021 in das Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG beim Amtsgericht Stuttgart und die Sachkapitalerhöhung bei der DTH wurde am 9. Dezember 2021 in das Handelsregister der Daimler Truck Holding AG beim Amtsgericht Stuttgart eingetragen.

Die Trennung und der Aufbau der beiden unabhängig voneinander operierenden Konzerne wurde bzw. wird in zwei Phasen vollzogen.

- i. Phase 1 umfasste Reorganisations- und Kapitalmaßnahmen sowie Übertragungen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen des Industriegeschäfts und der Financial Services auf den Daimler Truck-Konzern, die bis zum Vollzug des Spaltungsvertrages unter gemeinsamer Beherrschung (Common Control) der Mercedes-Benz Group AG durchgeführt und entsprechend bilanziert wurden (siehe [Anmerkung 2](#). Grundlagen der Erstellung). Seit dem Abschluss der gesellschaftsrechtlichen Reorganisation stellt der Daimler Truck-Konzern einen eigenständigen Konzern im Sinne von IFRS 10 »Consolidated Financial Statements« dar.

Zugleich verlor die Mercedes-Benz Group mit Wirksamwerden der Abspaltung und unter Berücksichtigung der Verpflichtungen aus der Entkonsolidierungsvereinbarung (Anlage zum Spaltungsvertrag) die Beherrschung über den Daimler Truck-Konzern. Die Entkonsolidierungsvereinbarung vom 6. August 2021 zwischen der Mercedes-Benz Group AG, Daimler Grund und der Daimler Truck Holding AG soll sicherstellen, dass eine faktische Mehrheit der Mercedes-Benz Group AG in der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG zu keinem Beherrschungsverhältnis und einer damit verbundenen Vollkonsolidierungspflicht der Daimler Truck Holding AG bei der Mercedes-Benz Group AG führt. Zu diesem Zweck sieht die Entkonsolidierungsvereinbarung unter anderem vor, dass die Mercedes-Benz Group AG und die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH ihre Stimmrechte bei der Wahl von zwei von zehn Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG auf der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG nicht ausüben. Ferner sieht die Vereinbarung die Verpflichtung der Mercedes-Benz Group AG und der Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH vor, dass sie ihre Stimmrechte im Fall einer vorzeitigen (Wieder-) Wahl einzelner Anteilseignervertreter oder im Fall der Wahl von Ersatzmitgliedern nicht ausüben, soweit über die (Wieder- oder Ersatz-) Bestellung eines Aufsichtsratsmitglieds entschieden wird, bei dessen ursprünglicher Wahl sie ihre Stimmrechte nicht ausgeübt haben. Dies gilt auch für Entscheidungen über die Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern, sofern sie bei der Wahl der entsprechenden Aufsichtsratsmitglieder aufgrund der Entkonsolidierungsvereinbarung ihre Stimmrechte nicht ausgeübt haben. Im Hinblick auf die Wahl der acht Anteilseignervertreter, für die die Mercedes-Benz Group AG und die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH nach der Entkonsolidierungsvereinbarung berechtigt sind, ihre Stimmrechte auszuüben, sieht diese vor,

dass die Mercedes-Benz Group AG und die Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH dem Aufsichtsrat der Gesellschaft rechtzeitig vor der Beschlussfassung über dessen Wahlvorschläge entsprechende Vorschläge unterbreiten. Die Entkonsolidierungsvereinbarung ist mit Wirksamwerden der Abspaltung in Kraft getreten und hat eine anfängliche Laufzeit bis zum Ende der fünften ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG, die auf die ordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG im Jahr 2022 folgt und sie verlängert sich, wenn sie von keiner der Parteien ordentlich gekündigt wird. Vorbehaltlich etwaiger fusions- und investitionskontrollrechtlicher Freigaben endet die Vereinbarung gemäß § 158 Abs. 2 Bürgerliches Gesetzbuch (»BGB«) (auflösende Bedingung), wenn der (un-)mittelbare Anteilsbesitz der Mercedes-Benz Group AG an der Daimler Truck Holding AG auf unter 20% der Anteile fallen sollte.

Darüber hinaus werden die Beziehungen zwischen den beiden Konzernen nach dem Vollzug des Spaltungsvertrags durch den Konzerntrennungsvertrag geregelt.

- ii. Phase 2 umfasst Übertragungen bestimmter verbliebener Gesellschaften und Geschäftsbereiche von der Mercedes-Benz Group auf den Daimler Truck-Konzern nach Vollzug des Spaltungsvertrags. Diese stellen Transaktionen mit Dritten dar, auf die IFRS 3 »Business Combinations« anzuwenden ist, sofern die Übertragung einen Geschäftsbetrieb betrifft (siehe [Anmerkung 3](#). Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze).

Weitere Einzelheiten zu den Transaktionen unter gemeinsamer Beherrschung (Common Control) der Mercedes-Benz Group AG bis zur Spaltung (einschließlich der vom Vorstand gewählten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden) sind in [Anmerkung 2](#). Grundlagen der Erstellung, in [Anmerkung 22](#). Eigenkapital und in [Anmerkung 43](#). Zusätzliche Angaben aufgeführt. Die entsprechenden Maßnahmen werden als »Phase 1« bezeichnet, während die Maßnahmen nach dem Vollzug des Spaltungsvertrags als »Phase 2« bezeichnet werden.

Der Konzernabschluss umfasst die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzernbilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals und den Konzernanhang, die unter der Prämisse der Unternehmensfortführung erstellt wurden.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Die Beträge sind, sofern nicht anders vermerkt, in Millionen Euro angegeben. Bei der Addition von Einzelbeträgen oder Prozentangaben können Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Konzernabschluss wurde am 23. März 2022 durch den Vorstand der Daimler Truck Holding AG aufgestellt und zur Veröffentlichung freigegeben.

2. Grundlagen der Erstellung

Erstmaliger Konzernabschluss

Die Daimler Truck Holding AG hat bisher keinen Konzernabschluss aufgestellt, da die Gesellschaft am 25. März 2021 gegründet wurde und die Unternehmen, die in den Daimler Truck-Konzern einbezogen werden, in der Vergangenheit weder einen Konzern im Sinne des § 290 HGB noch im Sinne des IFRS 10 bildeten.

Mit Wirksamwerden der Abspaltung werden sämtliche Vermögenswerte und Schulden des Daimler Truck-Konzerns von der Daimler Truck Holding AG im Sinne von IFRS 10 beherrscht.

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 ist somit der erste IFRS-Konzernabschluss der Daimler Truck Holding AG und ihrer Tochterunternehmen.

Der erstmalige Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 wurde daher in Übereinstimmung mit IFRS 1 »First-time adoption of International Financial Reporting Standards« unter Beachtung der IFRS, die für Geschäftsjahre anzuwenden sind, die am oder nach dem 1. Januar 2021 beginnen, erstellt. Das schließt die Vergleichsinformationen für das Geschäftsjahr 2020 und die zusätzliche Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2020 ein. Die in IFRS 1 vorgesehenen Ausnahmen oder Befreiungen von der Anwendung bestimmter IFRS sind nicht in Anspruch genommen worden bzw. sind nicht relevant.

Da die Gesellschaft bisher keinen Konzernabschluss nach deutschen Rechnungslegungsvorschriften erstellt hat, ist keine Überleitung des Gesamtergebnisses und des Eigenkapitals auf die IFRS in diesem Konzernabschluss enthalten.

Allerdings wurde für die Notierung der Gesellschaft an der Frankfurter Wertpapierbörse ein kombinierter Abschluss (»Combined Financial Statements«) für das Daimler Truck-Business für die Geschäftsjahre zum 31. Dezember 2020, 2019 und 2018 erstellt und veröffentlicht. Wie nachfolgend beschrieben entsprechen die Vorjahresvergleichszahlen zum 31. Dezember 2020 und die Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2020 den Angaben in dem kombinierten Abschluss für das Daimler-Truck-Business.

Konsolidierungskreis

Wie bereits erwähnt, handelt es sich bei den Phase 1-Übertragungen um Transaktionen unter gemeinsamer Beherrschung (Transactions under Common Control) der Mercedes-Benz Group AG. Für solche Übertragungen, die gleichzeitig Unternehmenszusammenschlüsse unter gemeinsamer Beherrschung (Business Combinations under Common Control) darstellen, besteht das Wahlrecht, nicht die Erwerbsmethode nach IFRS 3 »Business Combinations« anzuwenden, sondern die Buchwerte des übergeordneten Konzerns zu übernehmen und fortzuführen (Buchwertfortführungsmethode/Predecessor Accounting). Die bis zum Vollzug des Spaltungsvertrages erfolgten Übertragungen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen des Industriegeschäfts und der Financial Services auf den Daimler Truck-Konzern werden daher mit den Buchwerten und historischen Anschaffungskosten dargestellt, die auch im

IFRS-Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG enthalten waren. Bei Anwendung dieser Methode enthalten die Buchwerte die historischen Werte für erworbene immaterielle Vermögenswerte, aufgedeckte stille Reserven aus Kaufpreisallokationen und Geschäfts- oder Firmenwerte, die dem Daimler Truck-Business und somit dem Daimler Truck-Konzern zuzuordnen sind.

Darüber hinaus besteht bei der Anwendung der Buchwertfortführungsmethode (Predecessor Accounting) nach allgemeiner Auffassung das Wahlrecht, die Methode rückwirkend für alle dargestellten Perioden, in denen gemeinsame Beherrschung (Common Control) vorlag, oder prospektiv ab dem Zeitpunkt der Transaktion anzuwenden. Der Vorstand hat sich für die Anwendung der retrospektiven Methode entschieden, d.h. den Konzernabschluss der DTH so darzustellen, als ob die neue rechtliche Struktur schon immer bestanden hätte. Die Vorjahreszahlen in der Bilanz und der Gesamtergebnisrechnung enthalten daher die Buchwerte, wie sie bisher im Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG enthalten waren. Unabhängig vom Zeitpunkt der Gründung der DTH und des Vollzugs der Phase 1-Übertragungen werden daher die Erträge und Aufwendungen und damit das Ergebnis des Industrie- und der Financial Services für das gesamte Geschäftsjahr 2021 und das gesamte Vergleichsgeschäftsjahr 2020 ausgewiesen.

Dementsprechend sind die Gesellschaften und Geschäftsbereiche, die die Kriterien für einen Geschäftsbetrieb im Sinne von IFRS 3 erfüllen, und die während der Phase 1 auf den Daimler Truck-Konzern übertragen wurden, mit ihren zugehörigen Vermögenswerten und Schulden sowie Erträgen und Aufwendungen für den gesamten Berichtszeitraum in den Konzernabschluss einbezogen. Dies gilt auch für Geschäftsbereiche, die bis zum Abschluss der rechtlichen Reorganisation in Phase 1 durch Übertragung der Vermögenswerte und Schulden, die nicht dem Daimler Truck-Business zuzurechnen sind, auf Gesellschaften der Mercedes-Benz Group, reine Daimler-Truck Gesellschaften geworden sind (Reverse Carve-out).

Der Konzernabschluss bildet die Ergebnisse, Erträge und Aufwendungen aller Gesellschaften und Geschäftsbereiche für den gesamten Berichtszeitraum ab und enthält sämtliche dem Daimler Truck-Business zurechenbaren Kosten, einschließlich der Kosten, die dementsprechend für Zwecke des Konzernabschlusses allokiert worden sind. Bei den allokierten Aufwendungen oder auch Erträgen handelt es sich z. B. um Konzerngemeinkosten, Steuern, die für die Geschäftsbereiche gesondert berechnet wurden, als sei der Geschäftsbereich jeweils eigenständig steuerpflichtig (»Wirtschaftliche Betrachtungsweise« oder »Separate tax return approach«), Entgelt für die gemeinsame Nutzung von Vermögenswerten, etc. Insbesondere erbrachten die Mercedes-Benz Group AG sowie andere Gesellschaften der Mercedes-Benz Group verschiedene zentrale Dienstleistungen, wie z. B. Buchhaltung, Personalwesen, Informationstechnologie, Recht, Steuern, Risikomanagement und Treasury für das Daimler Truck-Business, die entweder im Zuge der Spaltung auf den Daimler Truck-Konzern übergegangen sind oder nun im Rahmen von Dienstleistungsverträgen für eine Übergangszeit (Transition Service Agreements) erbracht werden. Die Allokationen basieren auf den in der Vergangenheit tatsächlich angefallenen Kosten unter Verwendung

angemessener Schlüssel (Allocation Keys), wie z. B. Personalschlüssel. Die allokierten Beträge gelten als unverzüglich von den Gesellschaften der Mercedes-Benz Group finanziert und werden daher als Gesellschaftereinlage bzw. -entnahme gezeigt. Dementsprechend wirken sich die allokierten Aufwendungen und Erträge (nach Steuern) direkt im Eigenkapital als »Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group« aus.

Andererseits gab es auch bestimmte Übertragungen und Maßnahmen, die keinen Unternehmenszusammenschluss (unter gemeinsamer Beherrschung/Common Control) darstellten und daher prospektiv, d.h. ab dem Zeitpunkt der jeweiligen Transaktion, zu bilanzieren sind.

Dementsprechend werden Phase 1-Übertragungen bestimmter Beteiligungen, die Vereinbarung zur Nutzung der Marke Mercedes-Benz oder der Erwerb von Patenten und gewerblichen Schutzrechten (Intellectual Property), die nicht die Definition eines Geschäftsbetriebs im Sinne von IFRS 3 erfüllen, prospektiv, d.h. ab dem Zeitpunkt der jeweiligen Transaktion, zum beizulegenden Zeitwert beim erstmaligen Ansatz bilanziert. Weitere Informationen über die Vereinbarung zur Nutzung der Marke Mercedes-Benz finden sich in der [Anmerkung 12](#). Immaterielle Vermögenswerte.

Die durch die DGS erworbenen nicht beherrschende Anteile i.H.v. 10,1% an den Gamma OHGs und an der EvoBus OHG (siehe [Anmerkung 1](#). Allgemeine Angaben), die gemäß IAS 32 als finanzielle Verbindlichkeiten zu bilanzieren sind (siehe [Anmerkung 34](#). Finanzinstrumente), sowie die weiteren Eigenkapital- und Liquiditätsmaßnahmen gemäß Spaltungsvertrag (siehe [Anmerkung 1](#). Allgemeine Angaben und [Anmerkung 22](#). Eigenkapital), werden prospektiv ab dem Zeitpunkt der jeweiligen Transaktion berücksichtigt.

Unternehmen, die während der Berichtsperiode des Konzernabschlusses von Dritten außerhalb der rechtlichen Reorganisation erworben wurden, werden ab dem Zeitpunkt der Erlangung der Beherrschung auf Basis der beizulegenden Zeitwerte gemäß IFRS 3 einbezogen.

Transaktionen, einschließlich Leasinggeschäfte, zwischen Unternehmen des Daimler Truck-Konzerns (vor dem Abschluss der rechtlichen Reorganisation die Gesellschaften und Geschäftsbereiche des Daimler Truck-Business und nachfolgend auch als Tochterunternehmen bezeichnet) und den Gesellschaften und Geschäftsbereichen der Mercedes-Benz Group, die nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen sind, werden, wie in [Anmerkung 39](#). Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen beschrieben, als Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen gemäß IFRS bilanziert und klassifiziert. Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen werden entsprechend ihres Charakters in den jeweiligen Posten der Konzernbilanz einbezogen.

Zum 31. Dezember 2020 und 1. Januar 2020 betrifft dies insbesondere verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, die übrigen finanziellen Vermögenswerte und die Finanzierungsverbindlichkeiten aus Cash-Pooling-Vereinbarungen und konzerninternen Darlehensverträgen sowie aus der Finanzierung der Geschäftstätigkeit der Financial Services mit der

Mercedes-Benz Group (für weitere Informationen siehe [Anmerkung 17](#). Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen und [Anmerkung 26](#). Finanzierungsverbindlichkeiten).

Alle konzerninternen Salden, Erträge und Aufwendungen sowie unrealisierte Gewinne und Verluste aus Transaktionen innerhalb des Daimler Truck-Konzerns (»konzerninterne« Transaktionen) werden grundsätzlich eliminiert, mit Ausnahme von Gewinnen oder Verlusten aus der Währungsumrechnung.

Financial Services

Der Konzernabschluss umfasst Financial Services, die in Phase 1 via Share Deals in Japan (nach Vollzug einer Ausgliederung), Mexiko und Brasilien und via Asset Deals in den USA, Kanada, Australien und Südafrika auf den Daimler Truck-Konzern übertragen wurden. Außer in den USA wurden im Rahmen der Asset Deals das Leasingportfolio sowie das Kreditportfolio für Großhändler und für Privatkunden auf den Daimler Truck-Konzern übertragen.

Zum 31. Dezember 2020 und 1. Januar 2020 sind die Verbindlichkeiten der Asset-Deal-Gesellschaften bilanziert, soweit sie direkt zurechenbar waren und die Verbindlichkeiten rechtlich übertragen werden konnten (z. B. Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Asset-Backed Securities). Jedoch konnte bei den Asset-Deal-Gesellschaften die Refinanzierung der Financial Services (gegenüber Dritten oder nahestehenden Unternehmen), wie z. B. Bankfinanzierungen, in der Regel rechtlich nicht auf den Daimler Truck-Konzern übertragen werden, da die Vertragsbedingungen eine solche Übertragung auf ein anderes Unternehmen nicht zuließen. Um dennoch eine aussagekräftige Darstellung des Finanzdienstleistungsgeschäfts einschließlich seiner Finanzierung in der Vorjahresvergleichsperiode zu ermöglichen, wurde daher die Refinanzierung dieser Financial Services Geschäftsbereiche auf der Grundlage des wirtschaftlichen Zusammenhangs zwischen den Vermögenswerten aus Finanzdienstleistungen/operativem Leasing und der Finanzierung der jeweiligen Geschäftsbereiche für Zwecke des Konzernabschlusses allokiert. Die Allokation basiert auf einer Ziel-Eigenkapitalquote (Target equity ratio) pro Land, die auf das tatsächliche gesamte Eigenkapital der jeweiligen Gesellschaft des jeweiligen Jahres angewendet wird. Die Ziel-Eigenkapitalquote wurde zum 31. Dezember 2020 ermittelt und berücksichtigt die spezifischen wirtschaftlichen Risiken der jeweiligen Portfolios sowie regulatorische und gesetzliche Anforderungen, steuerliche Regelungen und interne Richtlinien der jeweiligen Gesellschaft sowie die geplante zukünftige Finanzierungsstruktur. Die so für 2020 berechneten Ziel-Eigenkapitalquoten wurden auch für die Allokation des Eigenkapitals und der Refinanzierung in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2020 und bis zur rechtlichen Übertragung der Portfolios im Dezember 2021 verwendet, da sich die Risikostruktur des jeweils zugrundeliegenden Portfolios im Zeitablauf nicht wesentlich verändert hat.

Nach der rechtlichen Übertragung dieser Financial Services Geschäftsbereiche wurde eine eigenständige externe Finanzierung der aufnehmenden Daimler Truck-Gesellschaften aufgesetzt, so dass die bisher zur Darstellung der Finanzierungsstruktur zum 31. Dezember 2020 und 1. Januar 2020 allokierten Verbindlichkeiten (Target equity ratio) aufgelöst und durch die rechtlich bestehenden Finanzierungsverbindlichkeiten ersetzt wurden.

Für die via Share Deal auf den Daimler Truck-Konzern übertragenen Financial Services in Japan wurde die Refinanzierung für Zwecke des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2020 und zum 1. Januar 2020 ebenfalls auf Basis der Ziel-Eigenkapitalquote (Target equity ratio) allokiert. Die entsprechende Refinanzierung wurde im Rahmen einer lokalen Ausgliederung des Portfolios auf eine neu gegründete Gesellschaft innerhalb der Mercedes-Benz Group neu aufgesetzt, jedoch vor der Übertragung dieser Gesellschaft auf den Daimler Truck-Konzern. Bei der Übertragung der Gesellschaft sind die neuen Finanzierungsverbindlichkeiten rechtlich mit übergegangen.

Weitere Informationen zu den auf der Grundlage der Ziel-Eigenkapitalquote (Target equity ratio) allokierten Verbindlichkeiten und zu den Auswirkungen auf das Eigenkapital und die Kapitalflussrechnung finden sich in [Anmerkung 26](#). Finanzierungsverbindlichkeiten, [Anmerkung 22](#). Eigenkapital und [Anmerkung 31](#). Konzern-Kapitalflussrechnung.

In Bezug auf die direkt zurechenbare Finanzierung (z. B. Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Asset-Backed Securities) sind die in der Vergangenheit tatsächlich angefallenen Zins- und sonstigen Finanzaufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für alle Berichtsperioden enthalten. In Bezug auf die zuvor beschriebenen allokierten Finanzierungsverbindlichkeiten (Target equity ratio) für die Financial Services in den USA, Kanada, Australien, Südafrika und Japan wurden angemessene Zinsaufwendungen und sonstige Finanzierungskosten für die Zeiträume vor der Übertragung Anfang Dezember 2021 allokiert. Für die Zeit nach der Übertragung sind die Zinsaufwendungen und sonstigen Finanzierungsaufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung mit den tatsächlich angefallenen Beträgen enthalten.

Bei den Share-Deal-Gesellschaften, außer Japan, wurden alle Verbindlichkeiten, die am 31. Dezember 2020 und am 1. Januar 2020 bestanden, dem Grunde nach auch übertragen und daher mit ihren historischen Buchwerten in den Konzernabschluss einbezogen.

Angewendete IFRS

Der vorliegende Konzernabschluss zum 31. Dezember 2021 einschließlich der Eröffnungsbilanz wurde in Übereinstimmung mit IFRS 1 unter Beachtung der IFRS erstellt, die für Zeiträume gelten, die am oder nach dem 1. Januar 2021 beginnen. Die im Konzernabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen daher für alle dargestellten Zeiträume den zum 31. Dezember 2021 in der EU verpflichtend anzuwendenden IFRS.

Um die Vermögenswerte und Schulden sowie Erträge und Aufwendungen vollständig rückwirkend darzustellen und dadurch relevante, verlässliche und möglichst fehlerfreie sowie im Wesentlichen vollständige Informationen für die Berichtszeiträume zu geben, in denen der Konzern in seiner jetzigen Struktur noch nicht bestand, musste der Vorstand Ermessensentscheidungen bei der Auswahl und Anwendung der Bilanzierungsmethoden ausüben. Diese besonderen Erwägungen werden weiter unten in diesem Abschnitt in Bezug auf die Darstellung des Konzernabschlusses und darüber hinaus in den jeweiligen Abschnitten erörtert.

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

Das International Accounting Standards Board hat im zweiten Quartal 2020 eine Änderung an IFRS 16 »Leases (Covid-19-Related Rent Concessions)« veröffentlicht, mit der Leasingnehmern eine praktische Erleichterung bei der Bilanzierung von Mietkonzessionen infolge der COVID-19-Pandemie eingeräumt werden soll. Der Daimler Truck-Konzern verzichtet auf die Anwendung dieser gewährten praktischen Erleichterung für den Leasingnehmer. Ebenso hat der Konzern die aktualisierte Änderung von IFRS 16 »Covid-19-Related Rent Concessions« nach dem 30. Juni 2021, die im August 2021 von der EU übernommen wurde, nicht angewendet.

Darüber hinaus hat das International Accounting Standards Board die Änderungen an IFRS 4 »Insurance Contracts« veröffentlicht, die zu einer Verlängerung der vorübergehenden Ausnahme von der Anwendung von IFRS 9 »Financial Instruments« führen werden. Die Befreiung von der Anwendung von IFRS 9 wurde vom 1. Januar 2021 auf den 1. Januar 2023 verlängert, um den Zeitpunkt des Inkrafttretens von IFRS 9 mit IFRS 17 »Insurance Contracts« in Einklang zu bringen. Die EU hat diese Änderungen im Dezember 2020 übernommen. Für den Daimler Truck-Konzern ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen.

Im August 2020 veröffentlichte das IASB Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16 (»Interest Rate Benchmark Reform - Phase 2: Amendments to IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 and IFRS 16«). Die Änderungen befassen sich mit Fragestellungen zur Finanzberichterstattung bei Leasingverträgen, Sicherungsbeziehungen und anderen Finanzinstrumenten infolge der Ablösung bestehender Referenzzinssätze durch alternative risikofreie Referenzzinssätze. Die Änderungen sind verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2021 beginnen. Für den Daimler Truck-Konzern ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen.

Veröffentlichte, aber noch nicht angewendete IFRS

Das IASB hat im Mai 2017 den Standard IFRS 17 »Insurance Contracts« veröffentlicht. Der Standard wurde im November 2021 von der EU übernommen. IFRS 17 wird den derzeit geltenden IFRS 4 ersetzen. Er schafft mehr Transparenz und Vergleichbarkeit in Bezug auf den Ansatz, die Bewertung, die Darstellung und den Ausweis von Versicherungsverträgen mit dem Versicherer. IFRS 17 ist verpflichtend für Berichtsperioden anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Der Vorstand erwartet derzeit keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns durch die Anwendung von IFRS 17. Eine vorzeitige Anwendung ist derzeit nicht vorgesehen.

Darüber hinaus wurden weitere Änderungen und Verbesserungen an Standards herausgegeben, die teilweise übernommen und noch nicht angewendet werden und die erwartungsgemäß keinen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben werden.

Darstellung

Konzern-Bilanz

Die Darstellung in der Konzernbilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden grundsätzlich als kurzfristig klassifiziert, wenn erwartet wird, dass sie innerhalb eines Jahres fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden grundsätzlich als langfristige Posten dargestellt.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

Bis Anfang Dezember 2021 bildete das Daimler Truck-Business keinen Konzern mit einem Mutterunternehmen im Sinne des IFRS 10. Daher wurde anstelle des Gezeichneten Kapitals, der Kapitalrücklagen und der Gewinnrücklagen der Posten »Nettoinvestition der Mercedes-Benz Group« ausgewiesen. Zum 31. Dezember 2021 bilden die Daimler Truck-Gesellschaften einen Konzern, für den das Grundkapital und die Kapitalrücklagen nach § 272 Abs. 2 Nr. 1–4 HGB der Muttergesellschaft DTH gesondert ausgewiesen werden. Dementsprechend wurde der bisher ausgewiesene Posten »Nettoinvestition der Mercedes-Benz Group« in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals in die Posten Gezeichnetes Kapital, Kapitalrücklage und Gewinnrücklagen umgegliedert, die nunmehr den Aktionären der Daimler Truck Holding AG zuzurechnen sind. Bis dahin ergaben sich die Veränderungen des Postens »Nettoinvestition der Mercedes-Benz Group« aus dem Ergebnis der jeweiligen Periode und den versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten aus der Neubewertung von Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses sowie den »Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group«, nach Abzug von Steuern, soweit die »Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group« als Gesellschaftereinlagen oder -entnahmen behandelt wurden. Diese Einlagen bzw. Entnahmen reflektieren die besonderen Erwägungen bei der Auswahl und Anwendung der Bilanzierungsmethoden, wie z. B. die Allokation von Konzerngemeinkosten, den mittels wirtschaftlicher Betrachtungsweise berechneten Steueraufwand, die Zuordnung von Vermögenswerten und Schulden (»Nettobuchvermögen«) für Geschäftsbereiche, die keine vollständige rechtliche Einheit bilden, und die Auswirkungen von Kaufpreiszahlungen für die Phase 1-Übertragungen sowie etwaige Dividendenausschüttungen an Gesellschaften der Mercedes-Benz Group. Für weitere Informationen zum Eigenkapital siehe [Anmerkung 22](#). Eigenkapital und [Anmerkung 39](#). Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen.

Konzern-Kapitalflussrechnung

Bis Dezember 2021 nahmen die DTH und ihre Tochterunternehmen über Cash-Pooling-Vereinbarungen oder Darlehen am zentralen Cash- und Liquiditätsmanagement innerhalb der Mercedes-Benz Group teil, welche zum 30. November 2021 gekündigt wurden. Ab 1. Dezember 2021 haben die Unternehmen des Daimler Truck-Konzerns neue Vereinbarungen für ein zentrales Cash- und Liquiditätsmanagement innerhalb des Konzerns getroffen, die bereits kurz vor dem Vollzug des Spaltungsvertrags in Kraft getreten sind. Informationen zu den jeweiligen Finanzforderungen und -verbindlichkeiten mit Gesellschaften der Mercedes-Benz Group zum 31. Dezember 2020 und zum 1. Januar 2020, einschließlich Informationen über die Beendigung der Verträge, finden sich in [Anmerkung 17](#). Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, in [Anmerkung 26](#). Finanzierungsverbindlichkeiten und [39](#). Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen.

Die »Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group«, die als Gesellschaftereinlagen oder -entnahmen behandelt werden, werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung als Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit dargestellt. Weitere Informationen zur Konzern-Kapitalflussrechnung finden sich in [Anmerkung 31](#). Konzern-Kapitalflussrechnung.

Segmentberichterstattung

Der Daimler Truck-Konzern hat fünf berichtspflichtige Segmente: Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses und Financial Services, sowie die Überleitung zum Konzern. Entsprechend dem in IFRS 8 »Operating Segments« geforderten Managementansatz basiert die im Konzernabschluss dargestellte Segmentberichterstattung für alle betrachteten Perioden auf der im Juli 2021 implementierten internen Organisations- und Berichtsstruktur des Daimler Truck-Konzerns. Für weitere Informationen siehe [Anmerkung 36](#). Segmentberichterstattung.

Bewertung

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie z. B. erfolgswirksam zu beizulegenden Zeitwerten bewertete finanzielle Vermögenswerte, derivative Finanzinstrumente oder abgesicherte Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für die Ausnahmen angewandten Bewertungsmethoden werden im Weiteren beschrieben.

Grundsätze der Konsolidierung

Der Konzernabschluss umfasst den Abschluss der Daimler Truck Holding AG und die Abschlüsse aller Tochterunternehmen, einschließlich strukturierter Unternehmen (structured entities), auf welche die Daimler Truck Holding AG direkt oder indirekt Beherrschung ausüben kann. Beherrschung liegt vor, wenn das Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das Tochterunternehmen hat, es an positiven und negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann.

Strukturierte Unternehmen, die beherrscht werden, sind ebenfalls zu konsolidieren. Dementsprechend werden die Vermögenswerte und Schulden in der Konzernbilanz ausgewiesen. Bei strukturierten Unternehmen handelt es sich um Unternehmen, die so konzipiert wurden, dass es für die Entscheidung, wer das Unternehmen beherrscht, nicht ausschlaggebend ist, wer die Stimmrechte oder vergleichbaren Rechte hat. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn sich die Stimmrechte nur auf Verwaltungsaufgaben beziehen und die maßgeblichen Tätigkeiten durch Vertragsvereinbarungen geregelt werden.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der konsolidierten Tochterunternehmen werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Abschlüsse der Daimler Truck Holding AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen werden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Erträge und Aufwendungen, mit Ausnahme von Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung, sowie Zahlungsströme aus Transaktionen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden im Rahmen der Konsolidierung eliminiert.

Unternehmenszusammenschlüsse, die keine Phase 1-Übertragungen sind, werden nach der Erwerbsmethode bilanziert.

3. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Rechnungslegungsgrundsätze

Anteile an assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken. Assoziierte Unternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert.

Für Unternehmen, bei denen der Daimler Truck-Konzern die Führung mit einem Partner gemeinschaftlich ausübt (Joint Arrangement), ist zu unterscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Nettovermögen. Für Gemeinschaftsunternehmen ist die Equity-Methode anzuwenden. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit besteht, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In diesem Fall sind grundsätzlich die anteiligen Vermögenswerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen (quotale Konsolidierung). Gemeinschaftliche Tätigkeiten, die keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben, werden grundsätzlich gemäß der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Zu fortgeführten Anschaffungskosten einbezogene Unternehmen

Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage einzeln und in Summe von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen.

Fremdwährungsumrechnung

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden finanzielle Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit den Stichtagskursen umgerechnet; die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst (mit Ausnahme der Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalanteilen, die direkt im sonstigen Ergebnis erfasst werden).

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Umrechnungsdifferenzen werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen. Die Posten des Eigenkapitals werden mit historischen Kursen geführt. Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und die Konzern-Kapitalflussrechnungen werden mit den jeweiligen Periodendurchschnittskursen des Jahres 2020 sowie den Durchschnittskursen der Quartale des Jahres 2021 in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollars, des Brasilianischen Reals und des Japanischen Yens, der für den Daimler Truck-Konzern wesentlichsten ausländischen Währungen, haben sich wie in Tabelle [D.06](#) dargestellt entwickelt.

D.06

Wechselkurse

| | 31. Dezember 2021 | | | 31. Dezember 2020 | | | 1. Januar 2020 | | |
|--|-------------------|--------|--------|-------------------|--------|--------|----------------|--------|--------|
| | USD | BRL | JPY | USD | BRL | JPY | USD | BRL | JPY |
| | 1 € = | 1 € = | 1 € = | 1 € = | 1 € = | 1 € = | 1 € = | 1 € = | 1 € = |
| Mittelkurs für den 12-Monats-Zeitraum ¹ | | | | 1,1422 | 5,8943 | 121,85 | | | |
| 1. Quartal ² | 1,2048 | 6,5990 | 127,81 | | | | | | |
| 2. Quartal ² | 1,2058 | 6,3813 | 131,93 | | | | | | |
| 3. Quartal ² | 1,1788 | 6,1593 | 129,76 | | | | | | |
| 4. Quartal ² | 1,1435 | 6,3821 | 130,01 | | | | | | |
| Devisenkassakurs | 1,1326 | 6,3101 | 130,38 | 1,2271 | 6,3735 | 126,49 | 1,1234 | 4,5157 | 121,94 |

¹ Zum 31. Dezember 2020 wurde die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und die Konzern-Kapitalflussrechnung mit dem Periodendurchschnittskurs des Jahres in Euro umgerechnet.

² Ab dem Geschäftsjahr 2021 und zum 31. Dezember 2021 wurde die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und die Konzern-Kapitalflussrechnung mit dem jeweiligen Durchschnittskurs der Quartale in Euro umgerechnet.

Hochinflation

Zur Bestimmung, ob ein Land als Hochinflationsland einzustufen ist, bezieht sich der Daimler Truck-Konzern auf die Verlautbarungen der International Practices Task Force (»IPTF«), des Center For Audit Quality oder andere einschlägige internationale Verlautbarungen. Sofern ein Land als hochinflationär eingestuft wird, ist IAS 29 »Financial Reporting in Hyperinflationary Economies« mit Beginn der relevanten Berichtsperiode, d.h. ab dem 1. Januar des betreffenden Jahres, anzuwenden.

Aufgrund der Einschätzung, dass Argentinien ein Hochinflationsland ist, werden die Aktivitäten des Daimler Truck-Konzerns gemäß IAS 29 bilanziert. Hieraus haben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben. Die bilanziellen Effekte werden in der Gewinnrücklage als sonstige Veränderung in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals abgebildet.

Umsatzrealisierung

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über diese erlangt. Dies ist grundsätzlich dann gegeben, wenn der Kunde Besitz an den Produkten erlangt.

Grundsätzlich erfolgt die Zahlung aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten durch den Endkunden, wenn dieser die Verfügungsgewalt über diese erlangt.

Im Rahmen einer Händlerbestandsfinanzierung können die Händler die Finanzierung ihres Fahrzeugbestands über die Financial Services vornehmen, wie in [Anmerkung 36](#). Segmentberichterstattung beschrieben. Zudem können Endkunden gegebenenfalls eine Finanzierung in Form eines Darlehens über Financial Services erhalten. Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden und Händlern werden in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen. Weitere Informationen dazu können [Anmerkung 16](#). Forderungen aus Finanzdienstleistungen entnommen werden.

Die Umsatzrealisierung aus dem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, richtet sich nach der Form der Rückkaufvereinbarung:

- Fahrzeugverkäufe, bei denen der Daimler Truck-Konzern zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating Leases bilanziert. Dies gilt auch bei einer Kaufoption, die dem Daimler Truck-Konzern lediglich das Recht zum Rückkauf einräumt;

- Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Andernfalls erfolgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgabeberechtigt. Der Daimler Truck-Konzern berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung seines Rechts gibt. Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem vereinbarten Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswertes oder historische Rückgabequoten.

Vereinbarungen, in denen der Daimler Truck-Konzern seinem Kunden einen Mindestverkaufswert garantiert, den dieser beim Verkauf erzielen wird (Restwertgarantie), schränken den Kunden nicht in seiner Fähigkeit ein, die Nutzung des Vermögenswerts zu bestimmen und im Wesentlichen den verbleibenden Nutzen aus ihm zu ziehen. Bei Vertragsabschluss eines Verkaufs mit einer Restwertgarantie ist daher Umsatz zu erfassen, der um die erforderliche Abgrenzung für die potenzielle Ausgleichszahlung an den Kunden zu mindern ist.

Bei Materialbestellungen verkauft der Daimler Truck-Konzern Vermögenswerte an einen Dienstleister und kauft im Anschluss die erstellten Produkte des Dienstleisters zurück. Sofern die Materialbestellung nicht mit dem Übergang der Verfügungsmacht auf den Dienstleister verbunden ist, werden unter IFRS 15 »Revenue from Contracts with Customers« keine Umsatzerlöse realisiert.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung sowie Service- und Wartungsverträge an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden, soweit der Kunde eine Vorauszahlung geleistet hat, abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam realisiert. Die Realisierung erfolgt grundsätzlich proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Ein Verlust aus diesen Verträgen wird im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die noch zu erwartenden Kosten für vertragliche Leistungen die noch zu realisierenden Umsatzerlöse übersteigen. Üblich für derartige Verträge ist eine Vorabzahlung oder die Zahlung von gleichbleibenden Raten über die Vertragslaufzeit.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder verbilligten Wartungsverträgen oder kostenfreien Online-Dienstleistungen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen grundsätzlich auf Grundlage ihrer geschätzten relativen Einzelveräußerungspreise. Für die Bestimmung der Einzelveräußerungspreise verwendet der Daimler Truck-Konzern insbesondere Preislisten unter Berücksichtigung von durchschnittlich gewährten Rabatten.

Fahrzeuge können zunächst an konzernunabhängige Händler verkauft werden. Anschließend entscheidet sich ein Endkunde, mit Financial Services einen Leasingvertrag über ein solches Fahrzeug abzuschließen. Das Fahrzeug wird daher vom konzernunabhängigen Händler an Financial Services verkauft und es wird ein Leasingvertrag mit dem Endkunden abgeschlossen. Wenn die Verfügungsgewalt an dem Fahrzeug auf den konzernunabhängigen Händler übergeht, realisiert der Daimler Truck-Konzern Umsatz aus diesem Fahrzeugverkauf.

Die zusätzlichen Kosten einer Vertragsanbahnung werden bei ihrem Entstehen sofort als Aufwand erfasst, wenn der Abschreibungszeitraum nicht mehr als ein Jahr betragen würde.

Der Daimler Truck-Konzern passt die Höhe der zugesagten Gegenleistung nicht um die Auswirkungen aus einer signifikanten Finanzierungskomponente an, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung eines zugesagten Guts oder einer zugesagten Dienstleistung auf den Kunden und deren Bezahlung durch den Kunden nicht mehr als ein Jahr beträgt.

Die Umsatzerlöse enthalten außerdem Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften sowie Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Financial Services. Die aus Operating Leases generierten Erlöse werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Zudem werden am Ende der Vertragslaufzeit Verwertungserlöse generiert. Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert.

In Abhängigkeit von unterschiedlichen Marktgegebenheiten in einzelnen Ländern, den jeweiligen Produktlebenszyklen und produktabhängigen Faktoren (wie z. B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden) setzt der Daimler Truck-Konzern unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Die Programme umfassen finanzielle Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen, die wie folgt ausgewiesen werden:

- Die Umsatzerlöse werden abzüglich von Erlösschmälerungen, wie z. B. Skonti und Preisnachlässe, ausgewiesen.
- Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der entsprechenden Forderungen in Höhe des Barwerts (unter Verwendung eines marktgerechten Zinssatzes), und die Umsatzerlöse werden um die gewährten Zinsvorteile gekürzt.
- Sofern subventionierte Leasinggebühren im Rahmen von Finance Leases vereinbart werden, wird der Umsatz aus dem Fahrzeugverkauf um die Höhe des gewährten Zinsvorteils gekürzt.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Intangible Assets« nicht aktivierungspflichtig sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls erfolgswirksam erfasst.

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst, sofern sie nicht direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können und deshalb zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts gehören. Die Abschreibungen auf die aktivierten Fremdkapitalkosten werden in den Umsatzkosten ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden von dem Buchwert des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Ergebnis erfasst. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam als sonstige betriebliche Erträge erfasst, in der auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

In diesem Posten werden alle Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen. Er beinhaltet, neben den anteiligen Ergebnissen der Finanzinvestitionen, auch die Ergebnisse, welche sich im Falle eines Verkaufs der Anteile oder aus der Neubewertung der Anteile bei einem Verlust des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinsamen Beherrschung ergeben. Der Anteil des Daimler Truck-Konzerns an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern an Kapitalmaßnahmen von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nicht oder nur unterproportional teilnimmt, werden ebenfalls im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen berücksichtigt. Darüber hinaus beinhaltet der Posten Ergebnisse aus der Wertminderung bzw. Wertaufholung einer at-equity bewerteten Finanzinvestition.

Übriges Finanzergebnis

Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die weder in den Zinserträgen noch in den Zinsaufwendungen bzw. bei Financial Services weder in den Umsatzerlösen noch in den Umsatzkosten enthalten sind. Zum Beispiel sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken in diesem Posten enthalten.

Des Weiteren sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis enthalten, sofern diese nicht im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen werden.

Zinserträge und Zinsaufwendungen

In den Zinserträgen und Zinsaufwendungen sind Zinserträge aus Wertpapieranlagen, aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Zinsaufwendungen aus Schulden enthalten. Zudem gehen Zinsen und Änderungen der Marktwerte im Zusammenhang mit Zinssicherungsgeschäften sowie Erträge und Aufwendungen aus der Verteilung von Agien bzw. Disagien in diese Posten ein. Die Zinskomponenten aus leistungsbasierter Pensionszusagen und anderen ähnlichen Verpflichtungen sowie aus den zur Deckung dieser Verpflichtungen vorhandenen Planvermögen sowie Zinsen im Zusammenhang mit Ertragsteuernachzahlungen bzw. -erstattungen sind ebenfalls unter diesen Posten ausgewiesen.

Für das Segment Financial Services werden die Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Ertragsteuern

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag als auch die latenten Steuern.

Die tatsächlichen Ertragsteuern werden auf Basis der steuerlichen Ergebnisse und der jeweils anwendbaren, nationalen Steuergesetze berechnet. Darüber hinaus enthalten die tatsächlichen Ertragsteuern Beträge für unsichere Steuerzahlungen oder Steuererstattungen für noch nicht endgültig veranlagte Jahre, jedoch keine Zinsaufwendungen, Zinserstattungen und Strafen auf Steuernachzahlungen.

Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge wahrscheinlich nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen) werden Steuerverbindlichkeiten gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Steuerzahlung (Erwartungswert bzw. wahrscheinlichster Wert der Steuerunsicherheit). Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags oder einer ungenutzten Steuergutschrift wird keine Steuerverbindlichkeit oder Steuerforderung für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert. Stattdessen werden die aktiven latenten Steuern für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften angepasst.

Tatsächliche Steuern werden in der Bilanz als Ertragsteuerverbindlichkeiten und -ansprüche ausgewiesen.

Aktive und passive latente Steuern werden auf temporäre Unterschiede zwischen dem steuerlichen Wertansatz und dem Buchwert von Vermögenswerten und Schulden sowie für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften ermittelt. Für temporäre Differenzen, die aus dem erstmaligen Ansatz von Vermögenswerten oder Schulden bei einem Geschäftsvorfall resultieren, der weder einen Unternehmenszusammenschluss darstellt noch das bilanzielle Ergebnis vor Steuern oder das zu versteuernde Ergebnis beeinflusst, werden keine aktiven oder passiven latenten Steuern angesetzt (Ausnahmevorschrift zum erstmaligen Ansatz von Vermögenswerten und Schulden).

Der Daimler Truck-Konzern setzt keine aktiven latenten Steuern auf temporäre Differenzen, steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften an, wenn es nicht wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können.

Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und Steuergesetze zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig oder angekündigt sind.

Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern werden grundsätzlich erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung als latenter Steuerertrag oder -aufwand erfasst. Eine Ausnahme hiervon stellen die im sonstigen Ergebnis oder direkt im Eigenkapital zu berücksichtigenden Veränderungen dar.

Aktive und passive latente Steuern werden in der Bilanz separat als langfristige Posten dargestellt.

Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen sowie Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen werden dann nicht angesetzt, wenn der Daimler Truck-Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenz bestimmen kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird.

Ertragsteuern vor der Abspaltung

Die folgenden Rechnungslegungsgrundsätze werden für Geschäftsvorfälle vor der Abspaltung angewendet:

Bei der Ermittlung der tatsächlichen Ertragsteuern und der latenten Steuern wird davon ausgegangen, dass es sich bei den Gesellschaften und Geschäftsbetrieben des Daimler Truck-Konzerns (in seiner derzeitigen Struktur) um eigenständige Steuersubjekte handelt (»wirtschaftliche Betrachtungsweise«). Diese Annahme impliziert, dass die tatsächlichen und latenten Steuern aller Gesellschaften und Geschäftsbetriebe innerhalb des Daimler Truck-Konzerns wie bei einem eigenständigen Steuersubjekt separat ermittelt werden. Wenn Gesellschaften in der Vergangenheit Teil einer ertragsteuerlichen Organschaft waren und ihren steuerlichen Status im Rahmen der Abspaltung nicht geändert haben, werden die tatsächlichen und latenten Steuern nach der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter Annahme einer steuerlichen Organschaft ermittelt. Dies betrifft unter anderem die Daimler Truck AG, die bisher Organgesellschaft der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) war und durch die Abspaltung mit steuerlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2021 Organgesellschaft der Daimler Truck Holding AG geworden ist.

Tatsächliche Ertragsteuerverbindlichkeiten und -ansprüche wurden in der Gesellschaft erfasst, die einen Anspruch hat, die Ertragsteueransprüche gegenüber den Steuerbehörden geltend zu machen oder verpflichtet ist, die Ertragsteuerverbindlichkeiten zu begleichen. Tatsächliche Ertragsteueransprüche oder -verbindlichkeiten, die von Gesellschaften der Mercedes-Benz Group beglichen werden, werden als Einlage in das bzw. Entnahme aus dem Eigenkapital bilanziert.

Für Gesellschaften, die ausschließlich über ein Lkw- oder Busgeschäft verfügen, wurde der tatsächliche Steueraufwand oder -ertrag auf Grundlage des steuerpflichtigen Einkommens der Gesellschaft ermittelt und erfasst. Bei Gesellschaften, die ein Lkw- und Busgeschäft abgespalten oder ausgegliedert haben und der betreffende Geschäftsbetrieb in der Vergangenheit kein eigenständiges Steuersubjekt war, wird der tatsächliche Steueraufwand oder der latente Steuerertrag für das Lkw- und Busgeschäft als Einlage bzw. Entnahme der Mercedes-Benz Group in dem Jahr erfasst, in dem diese Steuern entstanden sind. Bei Gesellschaften, die ein Pkw- und Transporter-Geschäft abgespalten oder ausgegliedert haben, wurden die tatsächlichen Steuern aus dem betreffenden Geschäftsbetrieb als Einlage bzw. Entnahme erfasst. Ebenso werden die steuerlichen Auswirkungen von Transaktionen unter gemeinsamer Beherrschung vor der Abspaltung als Einlage oder Entnahme bilanziert.

Steuerliche Verlustvorträge, die aufgrund des, durch die rechtliche Reorganisation bedingten Eigentümerwechsels voraussichtlich verfallen, werden in den Steuerpositionen des Daimler Truck-Konzerns nicht berücksichtigt. Aktive latente Steuern, die aus steuerlichen Verlusten von Gesellschaften resultieren, die das Lkw- und Busgeschäft ausgegliedert haben, werden nicht angesetzt, sondern als Entnahme der Mercedes-Benz Group behandelt, da sich die zukünftigen steuerlichen Entlastungen in der Mercedes-Benz Group auswirken werden. Aktive latente Steuern, die aus steuerlichen Verlusten des Pkw- und Transportergeschäfts einer Gesellschaft resultieren, die das Pkw- und Transportergeschäft ausgliedert hat, werden als Einlage der Mercedes-Benz Group behandelt.

Zahlungsmittelleffekte aus den oben genannten Einlagen bzw. Entnahmen im Eigenkapital werden im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit in der Konzern-Kapitalflussrechnung ausgewiesen. Auszahlungen aufgrund von tatsächlichen Steueraufwendungen sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit in der Konzern-Kapitalflussrechnung enthalten.

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre des Daimler Truck-Konzerns durch den gewogenen Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird. Dabei wurde der gewogene Durchschnitt der Aktien nach der Abspaltung rückwirkend auf die Zeiträume vor der Abspaltung angewandt. Nach der Abspaltung gab es keine Verwässerungseffekte, sodass der verwässerte Gewinn je Aktie dem unverwässerten Gewinn je Aktie in den Jahren 2020 und 2021 entspricht.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

2021 hat die Daimler Truck AG mit der Mercedes-Benz Group einen Lizenzvertrag über das Recht zur Nutzung der Marke Mercedes-Benz auf unbestimmte Zeit und ohne Gegenleistung abgeschlossen. Das Recht zur Nutzung wurde als immaterieller Vermögenswert mit unbegrenzter Nutzungsdauer als Einlage von der Mercedes-Benz Group zum beizulegenden Zeitwert von 932 Mio. € aktiviert. Die Zugänge an immateriellen Vermögenswerten für das Recht zur Nutzung an der Marke Mercedes-Benz sind den Segmenten wie folgt zugeordnet: 853 Mio. € entfallen auf das Segment Mercedes-Benz und 79 Mio. € auf das Segment Daimler Buses. Weitere Informationen finden sich in  [Anmerkung 12](#). Immaterielle Vermögenswerte.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Eine Änderung von einer unbegrenzten auf eine begrenzte Nutzungsdauer wird prospektiv vorgenommen.

Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien von IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten und werden linear über die geplante Produktlebensdauer (grundsätzlich mit einer maximalen Abschreibungsperiode von zehn Jahren) abgeschrieben. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten sind Bestandteil der Herstellungskosten und werden denjenigen Fahrzeugen und Komponenten zugeordnet, durch die sie verursacht worden sind. Beim Verkauf der Vorräte bzw. Fahrzeuge werden sie in den Umsatzkosten berücksichtigt.

Übrige immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden grundsätzlich linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben (drei bis zehn Jahre). Die Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderung behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Als Geschäfts- oder Firmenwert wird der Betrag, um den die Summe der übertragenen Gegenleistung im Rahmen einer Unternehmensakquisition die anteiligen Zeitwerte der einzelnen identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten übersteigt, angesetzt. Der Geschäfts- oder Firmenwert wird bei den Tochterunternehmen in der funktionalen Währung des jeweiligen Tochterunternehmens bilanziert.

Im Rahmen der Erlangung von Beherrschung werden nicht beherrschende Anteile grundsätzlich zum entsprechenden Anteil des zu Zeitwerten bewerteten identifizierbaren Nettovermögens angesetzt.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Soweit relevant, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch, Wiederherstellung und Beseitigung.

Die Nutzungsdauern, über die die Sachanlagen abgeschrieben werden, können Tabelle [7 D.07](#) entnommen werden.

D.07

Nutzungsdauer für Sachanlagen

| | |
|---|--------------------------------|
| Gebäude und Grundstückseinrichtungen ¹ | 10 bis 50 Jahre |
| Grundstücksgleiche Rechte | Dauer des Leasingverhältnisses |
| Technische Anlagen und Maschinen | 5 bis 25 Jahre |
| Betriebs- und Geschäftsausstattung | 3 bis 30 Jahre |

¹ Darin enthalten sind alle zugehörigen Einbauten.

Das Industriegeschäft des Daimler Truck-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 die Nutzungsdauern für die planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen Ende 2020 neu eingeschätzt und teilweise verlängert. Diese Schätzungsänderung wird seit dem 1. Januar 2021 angewandt und hatte einen positiven Effekt auf das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (»EBIT«) i.H.v. 119 Mio. € im Jahr 2021. Die Auswirkungen sind hauptsächlich in den Umsatzkosten enthalten und entfallen im Wesentlichen auf das Segment Mercedes-Benz. Auf entsprechender Grundlage beläuft sich die positive EBIT-Auswirkung im Vergleich zu den bis 2020 angewendeten Nutzungsdauern im Jahr 2022 voraussichtlich auf 70 Mio. €.

Leasing

Als Leasingverhältnisse gelten alle Verträge, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts für einen festgelegten Zeitraum gegen Entgelt übertragen. Dies gilt auch für Verträge, bei denen die Übertragung eines solchen Rechts nicht ausdrücklich beschrieben ist. Der Konzern nutzt als Leasingnehmer insbesondere Immobilien und vermietet als Leasinggeber seine Produkte.

Der Daimler Truck-Konzern als Leasingnehmer

Der Daimler Truck-Konzern bilanziert als Leasingnehmer grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse Nutzungsrechte (Right-of-Use-Asset) sowie eine Leasingverbindlichkeit (Lease Liability) für die ausstehenden Leasingzahlungen.

IFRS 16 »Leases« räumt jedoch ein Wahlrecht ein, für Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten (kurzfristige Leasingverhältnisse) sowie für Leasingverträge über geringwertige Vermögenswerte (low value assets) auf eine Erfassung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zu verzichten. Der Daimler Truck-Konzern nimmt diese Wahlrechte in Anspruch. Die mit diesen Leasingverhältnissen verbundenen Leasingzahlungen werden überwiegend linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst.

Die in den Sachanlagen ausgewiesenen Nutzungsrechte werden bei der erstmaligen Bewertung zu Anschaffungskosten bewertet. Die Anschaffungskosten des Nutzungsrechts enthalten den Betrag aus der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit, zuzüglich sämtliche Leasingzahlungen, die zu oder vor Beginn der Laufzeit des Leasingverhältnisses getätigt werden sowie der Vertragsabschlusskosten und der geschätzten Kosten für die Demontage oder Wiederherstellung des Leasinggegenstandes. Zum Abzug kommen sämtliche vom Leasinggeber bereits erhaltenen Leasinganreize.

Der erstmalige Ansatz der den Finanzierungsverbindlichkeiten zugeordneten Leasingverbindlichkeiten bestimmt sich als Barwert der zu leistenden Leasingzahlungen. Die Leasingverbindlichkeiten beinhalten folgende Leasingzahlungen:

- feste Zahlungen, einschließlich de facto feste Zahlungen, abzüglich vom Leasinggeber noch zu leistender Leasinganreize,
- variable Zahlungen, die an einen Index oder Zinssatz gekoppelt sind,
- erwartete Beträge, die aufgrund von Restwertgarantien voraussichtlich zu zahlen sind,
- den Ausübungspreis einer Kaufoption, wenn die Ausübung als hinreichend sicher eingeschätzt wird und
- Vertragsstrafen für die Kündigung des Leasingverhältnisses, wenn in dessen angenommener Laufzeit berücksichtigt ist, dass eine Kündigungsoption in Anspruch genommen wird.

Bei Verträgen, die neben Leasingkomponenten auch Nichtleasingkomponenten enthalten, wird hinsichtlich der relevanten Leasingzahlungen grundsätzlich von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, auf eine Trennung dieser Komponenten zu verzichten.

Die Leasingzahlungen werden mit dem Zinssatz abgezinst, der dem Leasingverhältnis implizit zugrunde liegt, sofern dieser bestimmbar ist. Ansonsten erfolgt eine Abzinsung mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz. Der Daimler Truck-Konzern wendet grundsätzlich den Grenzfremdkapitalzinssatz an. Dieser Grenzfremdkapitalzinssatz als risikoadjustierter Zinssatz wird laufzeit- und währungsspezifisch abgeleitet. Die Differenz hinsichtlich unterschiedlicher Zahlungsverläufe der Referenzzinssätze (endfällig) und der Leasingverträge (annuitär) wird anhand einer Durationsanpassung berücksichtigt.

Das Nutzungsrecht wird im Rahmen der Folgebewertung mit den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen sowie gegebenenfalls erforderlicher kumulierter Wertminderungen bewertet. Sofern die zu berücksichtigenden Leasingzahlungen auch den Eigentumsübergang an dem zugrundeliegenden Vermögenswert zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses umfassen, einschließlich der Wahrnehmung einer Kaufoption, erfolgt die Abschreibung über die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Andernfalls wird das Nutzungsrecht über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben.

In der Folgebewertung wird der Buchwert erfolgswirksam aufgezinst und um die geleisteten Leasingzahlungen vermindert.

Die Abschreibung des Nutzungsrechts ist gemäß IFRS 16 den Funktionskosten zugeordnet. Die Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit erfolgt in den Zinsaufwendungen.

Eine Reihe von Leasingverträgen, insbesondere von Immobilien, enthalten Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Diese Vertragskonditionen bieten dem Daimler Truck-Konzern größtmögliche Flexibilität. Bei der Bestimmung der Laufzeit des Leasingvertrags werden sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungs- oder Nicht-Ausübung von Kündigungsoptionen bieten. Bei der Festlegung der Laufzeit werden solche Optionen nur berücksichtigt, wenn sie hinreichend sicher sind.

Sale-and-Leaseback

Im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion ist zunächst anhand der Kriterien aus IFRS 15 zu prüfen, ob die Übertragung eines Vermögenswerts als Verkauf zu bilanzieren ist.

Wenn die Übertragung eines Vermögenswerts die in IFRS 15 festgelegten Anforderungen für die Bilanzierung als Verkauf nicht erfüllt, wird der übertragene Vermögenswert weiterhin bilanziert und die erhaltenen Erlöse als finanzielle Verbindlichkeit gemäß IFRS 9 erfasst.

Wenn die Übertragung eines Vermögenswerts einen Verkauf darstellt, werden die zurückgemieteten Vermögenswerte im Konzernabschluss nach den oben dargestellten Grundsätzen der Leasingnehmerbilanzierung abgebildet. Dementsprechend werden etwaige Gewinne oder Verluste nur insoweit erfasst, soweit sie sich auf die auf den Käufer/Leasinggeber übertragenen Rechte beziehen.

Daimler Truck-Konzern als Leasinggeber

Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob dem Leasingnehmer (sogenannte Finance Leases) oder dem Leasinggeber (sogenannte Operating Leases) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist.

Ein Operating Lease, d.h. das wirtschaftliche Eigentum am Fahrzeug, verbleibt beim Daimler Truck-Konzern, umfasst Fahrzeuge, die der Konzern selbst herstellt und an Dritte vermietet. Zudem kann ein Operating Lease bei einem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingegangen ist, zu bilanzieren sein:

- Fahrzeugverkäufe, bei denen der Daimler Truck-Konzern zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating Leases bilanziert.
- Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Andernfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht (sale with a right of return). Der Daimler Truck-Konzern berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden bei Vertragsbeginn einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung seines Rechts gibt. Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswertes oder historische Rückgabequoten.

Insbesondere bei Operating-Lease-Verträgen werden im Rahmen des Restwertmanagementprozesses auf lokaler und zentraler Ebene regelmäßig bestimmte Annahmen über das erwartete Preisniveau getroffen, auf deren Basis die Rückläufe aus Leasinggeschäften bewertet werden. Sollte aufgrund sich verändernder Marktentwicklungen eine negative Abweichung von Annahmen eintreten, besteht das Risiko niedrigerer Fahrzeugrestwerte. Die Maßnahmen umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch regelmäßige Vergleiche von internen und externen Quellen verifiziert, und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

Bei einer Bilanzierung als Operating Lease werden diese Fahrzeuge zu (fortgeführten) Herstellungskosten unter den vermieteten Gegenständen aktiviert und über die Vertragsdauer linear unter Zugrundelegung der erwarteten Restwerte abgeschrieben. Änderungen der Restwerterwartung führen entweder zu einer prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, wenn Anhaltspunkte hierfür vorliegen, zu einem Wertminderungsverlust. Die Fahrzeuge werden dem Segment zugeordnet, das im Wesentlichen das gesamte Restwertisiko trägt.

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Fahrzeuge, im Wesentlichen Produkte des Daimler Truck-Konzerns, die Financial Services von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Anschaffungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Segment Financial Services ausgewiesen. Sofern diese Fahrzeuge Konzernprodukte sind und subventioniert werden, werden die Subventionen von den Anschaffungskosten abgesetzt. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Konzernprodukte aufgrund der separat abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse. Der mit Konzernprodukten beim Verkauf an die Händler erzielte Umsatz liegt nach Einschätzung des Konzerns in der Größenordnung des entsprechenden Zugangs zum Vermietvermögen bei Financial Services. Im Jahr 2021 betragen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Financial Services 109 Mio. € (2020: 101 Mio. €).

Im Fall von Finance Leases weist der Konzern Forderungen in Höhe der Nettoinvestition aus dem Leasingverhältnis unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen aus. Die Nettoinvestition in ein Leasingverhältnis ist dabei die Bruttoinvestition (zukünftige Leasingzahlungen und nicht garantierter Restwert) abgezinst mit dem Zinssatz, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt.

Übertragung von Phase 2-Gesellschaften und Geschäftsbereichen von der Mercedes-Benz Group

Im Zusammenhang mit der Abspaltung erwirbt der Daimler Truck-Konzern im Jahr 2022 weitere Lkw und Bus-bezogene Leasingportfolien sowie Händler- Endkundenfinanzierung der Mercedes-Benz Group als Asset Deal oder Share Deal (Phase 2 Transaktionen). Weitere Informationen finden sich in  **Anmerkung 1. Allgemeine Angaben**

Vor diesen Unternehmenserwerben gab es zwischen dem Daimler Truck-Konzern als Erwerber und den zu erwerbenden Financial Services Einheiten bereits existente vertragliche Beziehungen (»pre-existing relationship«) im Rahmen der Finanzierung von Lkws und Bussen, die als Head-Sublease strukturiert sind. Der Head-Lease zwischen dem Daimler Truck-Konzern und der Financial Services Gesellschaft bildet hierbei die Finanzierung der Industriesegmente ab, und der Sublease stellt die Finanzierung des externen Kunden durch Financial Services dar. Diese aus dem Head-Lease resultierende pre-existing relationships sind getrennt vom Unternehmenszusammenschluss zu erfassen. Die Abwicklung der pre-existing relationships führt zu einem Gewinn oder Verlust (abhängig von günstigen oder ungünstigen Bedingungen), der von dem Daimler Truck-Konzern zum Zeitpunkt des Erwerbs erfasst wird.

Anteile an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Im Erwerbszeitpunkt wird eine positive Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens ermittelt und als Geschäfts- oder Firmenwert (»investor level Goodwill«) angesetzt. Der Geschäfts- oder Firmenwert wird in den Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen. Wird ein zusätzlicher Anteil an einem bereits bestehenden assoziierten Unternehmen erworben und ändert sich dadurch der maßgebliche Einfluss nicht, wird nur für den zusätzlich erworbenen Anteil ein Geschäfts- oder Firmenwert ermittelt; die bisherige Finanzinvestition wird nicht neu zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Der Daimler Truck-Konzern überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob objektive Hinweise auf Wertminderungen bzw. Wertaufholungen bei at-equity bilanzierten Unternehmen vorliegen. Liegen solche Anhaltspunkte vor, ermittelt der Konzern den Wertanpassungsbedarf. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung, wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Eine Wertaufholung wird dann vorgenommen, wenn objektive Hinweise auf eine Werterhöhung vorliegen. Liegt eine solche Einschätzung vor, so wird der erzielbare Betrag erneut ermittelt. Eine Zuschreibung wird in dem Umfang vorgenommen, in dem sich der erzielbare Betrag nach Vornahme der Wertminderung verändert hat und ist dabei auf den Wert begrenzt, der sich ohne Wertminderung ergeben hätte.

Zu eliminierende Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit at-equity bilanzierten Unternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet. Ergebniseffekte aus der Einbringung von Anteilen an Tochtergesellschaften in bestehende Beteiligungen, die at-equity bewertet werden, werden in die Zwischenergebniseliminierung einbezogen.

Wertminderung langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte

Zum 31. Dezember 2021 beurteilt der Daimler Truck-Konzern, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen bzw. Wertaufholungen von Vermögenswerten vorliegen. Liegen solche Anzeichen vor, nimmt der Daimler Truck-Konzern eine Schätzung des erzielbaren Betrags des Vermögenswerts vor. Der erzielbare Betrag wird für jeden einzelnen Vermögenswert bestimmt, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt Zahlungsmittelzuflüsse, die nicht weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten, auch »ZGE«) sind. Für Geschäfts- oder Firmenwerte und für sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird mindestens einmal jährlich eine Überprüfung auf Wertminderung durchgeführt; diese erfolgt auf der Ebene der ZGE. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer ZGE den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen.

Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Bei ZGEs bestimmt der Daimler Truck-Konzern den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäfts- oder Firmenwerte).

Im Geschäftsjahr 2020 wurde der Werthaltigkeitstest für Geschäfts- oder Firmenwerte auf Basis der ehemals von der Mercedes-Benz Group AG zur Überprüfung der Geschäfts- oder Firmenwerte verwendeten ZGEs durchgeführt, da die neue Berichtsstruktur nicht existierte. Das Segment Daimler Trucks & Buses setzte sich in der Mercedes-Benz Group aus den beiden ZGEs Daimler Trucks und Daimler Buses zusammen.

Mit der Formierung des neuen designierten Vorstands des Daimler Truck-Konzerns, der neuen Managementberichterstattung und der entsprechenden Planung wurde für die ZGE Financial Services im Q3 2021 ein außerordentlicher Wertminderungstest ausgelöst.

Der Geschäfts- oder Firmenwert und andere immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer wurden auf Grundlage der ZGE Struktur auf Wertminderung geprüft.

- Zum 31. Dezember 2020 waren die ZGEs, die auf Wertminderung geprüft wurden, Daimler Trucks, Daimler Buses und Mercedes-Benz Mobility (ehemals Daimler Mobility).
- Nach der Einführung der neuen Managementberichterstattung im Juli 2021 waren die ZGEs des Daimler Truck-Konzerns, die auf Wertminderung geprüft wurden: Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses und Financial Services. Das Segment Trucks Asia besteht aus der ZGE Trucks Asia und der Beteiligung an der Beijing Foton Automotive Co. Ltd (»BFDA«, nicht Bestandteil der ZGE Trucks Asia), siehe [Anmerkung 15](#). At-equity bewertete Finanzinvestitionen. Das Start-up TORC Robotics, Inc. (»TORC«) wird als weitere ZGE in der Segmentberichterstattung in der Überleitung dargestellt.

Die Zuordnung der Geschäfts- oder Firmenwerte für den Konzern erfolgte getrennt für die Fahrzeugsegmente (Trucks North America, Mercedes-Benz und Trucks Asia und Daimler Buses), TORC und das Segment Financial Services. Der Buchwert der Geschäfts- oder Firmenwerte basierte auf den dem Daimler Truck-Konzern zuzurechnenden Geschäfts- oder Firmenwerten, die auch in den IFRS-Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group einbezogen und im Rahmen der rechtlichen Umstrukturierung auf dem Daimler Truck-Konzern übertragen wurden. Geschäfts- oder Firmenwerte, die der ZGE der Mercedes-Benz Group AG »Mercedes-Benz Mobility« zugeordnet wurden, wurden teilweise dem Daimler Truck-Konzern unter Anwendung der relativen Fair Value-Methode zugeordnet. Vor der Umstrukturierung im Jahr 2021 wurde der Geschäfts- oder Firmenwert an der ZGE-Struktur getestet, die von der Mercedes-Benz Group zu diesem Zeitpunkt zur Überwachung des Geschäfts- oder Firmenwerts verwendet wurde. Aufgrund der im Geschäftsjahr 2021 durchgeführten Reorganisation begann der designierte Vorstand der Daimler Truck Holding AG mit der Überwachung der Geschäfts- oder Firmenwerte auf Ebene der im Juli 2021 neu formierten Segmente (wie oben beschrieben). Gleichzeitig wurde der aus dem Erwerb resultierende Geschäfts- oder Firmenwert TORC dem Posten Überleitung in der Segmentberichterstattung zugeordnet. Der Geschäfts- oder Firmenwert der ehemaligen Mercedes-Benz Group ZGE »Daimler Truck« (ohne TORC) wurde auf Basis relativer Zeitwerte auf die neuen Fahrzeug-Segmente Trucks North America, Mercedes-Benz und Trucks Asia verteilt. Für das neue Segment Daimler Buses wurde der Geschäfts- oder Firmenwert der ehemaligen ZGE Daimler Buses der Mercedes-Benz Group zugeordnet. Die Buchwerte der Vorjahre wurden zu Vergleichszwecken nach der neuen Berichtsstruktur dargestellt.

Mit der Einführung der neuen Berichtsstruktur wurde der der neuen ZGE Financial Services zugeordnete Geschäfts- oder Firmenwert auf den Wert null wertgemindert (weitere Informationen siehe  [Anmerkung 12](#). Immaterielle Vermögenswerte).

Nachhaltigkeit ist ein wichtiger Teil der Geschäftsstrategie des Daimler Truck-Konzerns. Der Konzern ist davon überzeugt, dass er nur durch verantwortungsbewusstes Betreiben der Geschäftstätigkeit langfristig erfolgreich bleiben kann. Deshalb möchte der Daimler Truck-Konzern den Wandel der Branche hin zu einem effizienten und emissionsneutralen Transportwesen vorantreiben, indem er innovative und nachhaltige Transporte sicher und verantwortungsvoll vorantreibt und eine nachhaltige Unternehmensführung verfolgt. Hierzu trägt das Ziel des Daimler Truck-Konzerns bei, in Europa, Nordamerika und Japan bis zum Jahr 2039 ausschließlich Neufahrzeuge anzubieten, die im Fahrbetrieb CO₂-neutral sind. Die vollständige Emissionsfreiheit funktioniert nur auf Grundlage von Elektroantrieben und dementsprechend mit zwei Arten von Elektrofahrzeugen: den batteriebetriebenen Fahrzeugen, wobei die Batterien mit Elektrizität aufgeladen werden, und wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge, die mit Wasserstoff aufgeladen werden, der im Tank gespeichert und durch Brennstoffzellen zu Energie verarbeitet wird. Im Herbst 2021, startete das Segment Mercedes-Benz die Serienproduktion des vollständig batteriebetriebenen Schwerlastkraftwagen eActros. Daimler Buses hat mit dem eCitaro bereits einen vollständig batteriebetriebenen Bus in Serienproduktion. Zusätzlich plant der Konzern den Ausbau seiner Technologien zukünftig zu erweitern sowie das Potenzial weiterer Batterie- und Lademöglichkeiten zu erforschen. Da es wichtig ist, die richtige Infrastruktur für den Einsatz dieser Null-Emissions-Fahrzeuge auf der Straße sicherzustellen, plant der Daimler Truck-Konzern mit ausgewählten Partnern den Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur.

Der Werthaltigkeitstest der ZGEs reflektiert diese Transformationsziele sowohl in den prognostizierten Planungsperioden als auch in der Berechnung des Restwerts (Terminal Value). Dementsprechend ist die Annahme über die Verlagerung von Erlösen, Kosten und entsprechenden Investitionen von Verbrennungsmotoren hin zu emissionsfreien Fahrzeugen im Wesentlichen im Terminal Value reflektiert und spiegeln sich im jährlichen Wertminderungstest unserer fahrzeugbezogenen ZGEs wider.

Die nachhaltige Geschäftsstrategie des Daimler Truck-Konzerns leistet zusätzlich mit der Vision des unfallfreien Fahrens einen wichtigen Beitrag für die Gesellschaft. Unfallfreies Fahren bedeutet einen umfassenden Schutz für alle Verkehrsteilnehmer. Um diese Vision zu realisieren, fokussiert sich der Daimler Truck-Konzern, neben den aktuell in den Fahrzeugen eingebauten höchsten Sicherheitsstandards, insbesondere auf die Weiterentwicklung der Fahrassistenz sowie autonomen Fahrens. Die Maßnahmen um diese Transformation durch Lösungen für autonome Fahrt voranzubringen, spiegeln sich insbesondere in der ZGE TORC wider.

Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (»Cash Flows«) aus der fortgeführten Nutzung der ZGEs mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Management verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. In der Regel umfasst der Planungszeitraum fünf Jahre. Der Ableitung der ewigen Rente liegt ein eingeschwungener Zustand zugrunde, welcher den Start-up Charakter von TORC berücksichtigt. Die Planung basiert auf den Erwartungen im Hinblick auf zukünftige Marktanteile, die allgemeine Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie die Profitabilität der Produkte. Bei der Ableitung des Nutzungswertes findet darüber hinaus eine Risikobewertung statt. Die für die Planung herangezogenen Prämissen werden sowohl mit der historischen Entwicklung als auch mit externen Informationsquellen (u.a. Marktstudien) auf Plausibilität sichergestellt. Die IFRS 16-Effekte (Leasingnehmerbilanzierung) werden konsistent in der Berechnung des Nutzungswertes sowie bei der Bewertung der Net Assets berücksichtigt.

- Für die fahrzeugbezogenen ZGEs betragen die gerundeten, spezifisch für die jeweilige ZGE ermittelten, zur Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze 8,0 % nach Steuern (31. Dezember 2020: 8,0 % unter der Mercedes-Benz Group AG). Die wesentlichen Annahmen hinsichtlich der Zahlungsströme sind weiterhin die Umsatzentwicklung und die Umsatzrendite, die sich im Detailplanungszeitraum in allen betrachteten ZGE's durchschnittlich leicht steigend entwickeln werden. Bei der Umsatzrendite wird von einer bereinigten Basis, d.h. ohne Sondereffekte, ausgegangen.
- Für die ZGE Financial Services (ehemals Teil von Mercedes-Benz Mobility) wird ein risikoangepasster Zinssatz von 9,0 % nach Steuern verwendet (31. Dezember 2020: 9,0 % unter der Mercedes-Benz Group AG). Die wesentlichen Annahmen sind die Eigenkapitalrendite (Return on Equity/ RoE) und Neugeschäft, die sich im Detailplanungszeitraum durchschnittlich steigend entwickeln wird. Beim RoE wird von einer bereinigten Basis, d.h. ohne Sondereffekte, ausgegangen.
- Für die ZGE TORC wird aufgrund der Start-up-Eigenschaft der Gesellschaft ein risikobereinigter Satz von 17,5 % angewendet.

Während für die ZGE Financial Services (ehemals Teil von Mercedes-Benz Mobility) der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz für die ZGEs des Fahrzeuggeschäfts und von TORC die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (»WACC« – Weighted Average Cost of Capital) zugrunde. Deren Ermittlung erfolgt auf Basis des Capital-Asset-Pricing-Modells (»CAPM«) unter Berücksichtigung der aktuellen Markterwartungen. Zur Ermittlung des risikoangepassten Zinssatzes für Zwecke des Werthaltigkeitstests werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Kapitalstrukturdaten sowie für den Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Terminal Value abgebildet, der kein Wachstum beinhaltet. Darüber hinaus werden verschiedene Sensitivitätsanalysen durchgeführt.

Diese Sensitivitätsanalysen basieren auf Annahmen über die erwartete Geschäftsentwicklung, die auf den zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Tatsachen und Umständen sowie auf realistischen Annahmen über die zukünftige Entwicklung des globalen und branchenspezifischen Umfelds beruhen. Die gesamte Nutzfahrzeug-Branche unterliegt zyklischen Schwankungen und reagiert regional und branchenspezifisch unterschiedlich stark. Dieser Tatsache wird Rechnung getragen, indem für alle fahrzeugbezogenen ZGEs ein konservativer Ansatz zur Berechnung der ewigen Rente verwendet wird. Durch ungünstige und von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Vorstands liegende Veränderungen dieser Rahmenbedingungen können die tatsächlichen Werte von den Schätzwerten abweichen.

Der geschätzte erzielbare Betrag der ZGE Trucks Asia übersteigt deren Buchwert zum 31. Dezember 2021 um 16%. Die wichtigsten Bewertungsparameter sind die Umsatzrendite, die Kapitalkosten (»WACC«) und die Wachstumsrate. Im Rahmen unserer Sensitivitätsanalysen würde der Buchwert für die ZGE Trucks Asia dem erzielbaren Betrag entsprechen, wenn

- die erwartete Umsatzrendite auf 4,1% sinken würde; oder
- der WACC sich auf 9,5% erhöhen würde.

Die Planung basiert auf der Annahme einer unverändert konservativen Wachstumsrate, die für die ewige Rente mit 0% berücksichtigt wurde und daher keinen Einfluss auf die Sensitivitätsanalysen hat.

Wenn der Nutzungswert niedriger als der Buchwert ist, wird der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten zusätzlich ermittelt, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen.

Zu jedem Bilanzstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung, soweit diese sich nicht auf Geschäfts- oder Firmenwerte bezieht, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesen Fällen führt der Daimler Truck-Konzern eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durch; dabei wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht. Der erhöhte Buchwert darf jedoch den Buchwert nicht übersteigen, der ermittelt worden wäre (abzüglich planmäßiger Abschreibungen), wenn in früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als zur Veräußerung bestimmt, wenn der Buchwert überwiegend durch einen Verkauf und nicht durch eine fortgesetzte Nutzung realisiert wird. In diesem Fall werden die Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern mit dem niedrigeren Betrag aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Unmittelbar vor der Klassifizierung als zur Veräußerung bestimmt wird der Buchwert der Vermögenswerte anhand der jeweils anzuwendenden Einzelregelungen ermittelt. Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine Wertaufholung. Diese Wertaufholung ist auf die zuvor für den Vermögenswert oder die Veräußerungsgruppe erfasste Wertminderung begrenzt. Der Konzern weist diese Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen grundsätzlich gesondert in der Konzernbilanz aus.

Vorräte

Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich aus dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich noch anfallender Kosten. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten werden grundsätzlich nach der Einzelzuordnungsmethode ermittelt und beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Bei gleichartigen Vorräten, die in einer größeren Stückzahl vorliegen und untereinander austauschbar sind, erfolgt die Zuordnung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten nach der Durchschnittsmethode. Bei selbst erstellten unfertigen und fertigen Erzeugnissen beinhalten die Herstellungskosten auch produktionsbezogene Gemeinkosten basierend auf einer Normalauslastung.

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Als finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten erfasste Finanzinstrumente werden grundsätzlich getrennt ausgewiesen. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald der Daimler Truck-Konzern Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Bei marktüblichen Käufen oder Verkäufen von finanziellen Vermögenswerten wählt der Daimler Truck-Konzern den Handelstag sowohl für die erstmalige bilanzielle Erfassung als auch für den bilanziellen Abgang.

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Für die Folgebewertung werden die Finanzinstrumente einer der in IFRS 9 aufgeführten Bewertungskategorien (finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden und finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden) zugeordnet. Dem Erwerb oder der Emission direkt zurechenbare Transaktionskosten werden bei der Ermittlung des Buchwerts berücksichtigt, wenn die Finanzinstrumente nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte beinhalten insbesondere Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten, Kassenbestände, derivative finanzielle Vermögenswerte sowie marktgängige Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen und Finanzinvestitionen. Die Klassifizierung von Finanzinstrumenten basiert auf dem Geschäftsmodell, in welchem die Instrumente gehalten werden, sowie der Zusammensetzung der vertraglichen Zahlungsströme.

Die Festlegung des Geschäftsmodells erfolgt auf Portfolioebene und richtet sich nach der Intention des Managements sowie den Transaktionsmustern der Vergangenheit. Die Prüfung der Zahlungsströme erfolgt auf Basis der einzelnen Instrumente.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden:
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen finanzielle Vermögenswerte, deren Zahlungsströme nicht ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen. Daneben sind auch finanzielle Vermögenswerte hier enthalten, die weder dem Geschäftsmodell »Halten« noch dem Geschäftsmodell »Halten und Veräußern« zugeordnet wurden.

Ebenfalls hier enthalten sind zu Handelszwecken gehaltene Derivate (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sowie Aktien oder verzinsliche Wertpapiere, die mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben wurden. Gewinne oder Verluste aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden erfolgswirksam erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden:

Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, wie z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (Geschäftsmodell »Halten«). Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen insbesondere Kassenbestände, Schecks, Sichteinlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagenzertifikate mit einer Restlaufzeit zum Anschaffungszeitpunkt von bis zu drei Monaten, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stimmen mit dem Zahlungsmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung überein.

Nach dem erstmaligen Ansatz werden diese finanziellen Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich Wertminderungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen wertgemindert oder ausgebucht werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode sowie Effekte aus der Währungsumrechnung werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden:

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die sowohl mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, als auch Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten zu tätigen, bspw. um ein definiertes Liquiditätsziel zu erreichen (Geschäftsmodell »Halten und Veräußern«). Diese Kategorie enthält außerdem Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden und für die die Option zur Erfassung von Zeitwertänderungen im sonstigen Ergebnis ausgeübt wurde.

Nach der erstmaligen Bewertung werden finanzielle Vermögenswerte dieser Kategorie erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet, wobei nicht realisierte Gewinne oder Verluste im sonstigen Ergebnis erfasst werden. Mit dem Abgang von Schuldinstrumenten dieser Kategorie werden die über das sonstige Ergebnis erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam erfasst. Erhaltene Zinsen aus finanziellen Vermögenswerten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden grundsätzlich als Zinserträge unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam berücksichtigt. Zeitwertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden nicht erfolgswirksam erfasst, sondern bei Abgang in die Gewinnrücklage umgebucht. Dividenden werden mit Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfolgswirksam erfasst.

Wertminderung finanzieller Vermögenswerte

Zu jedem Bilanzstichtag wird eine Wertminderung für finanzielle Vermögenswerte, Kreditzusagen und Finanzgarantien, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, erfasst, welche die erwarteten Kreditverluste für diese Instrumente reflektiert. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste (expected credit losses) nutzt ein dreistufiges Vorgehen zur Allokation von Wertminderungen:

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

Stufe 1 beinhaltet alle Verträge ohne wesentlichen Anstieg des Kreditrisikos seit der erstmaligen Erfassung und beinhaltet regelmäßig neue Verträge und solche, deren Zahlungen weniger als 31 Tage überfällig sind. Der Anteil an den erwarteten Kreditverlusten über die Laufzeit des Instruments, welcher auf einen Ausfall innerhalb der nächsten zwölf Monate zurückzuführen ist, wird erfasst.

Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität

Wenn ein finanzieller Vermögenswert nach seiner erstmaligen Erfassung eine signifikante Steigerung des Kreditrisikos erfahren hat, allerdings nicht in seiner Bonität beeinträchtigt ist, wird er der Stufe 2 zugeordnet. Als Wertminderung werden die erwarteten Kreditverluste erfasst, welche über mögliche Zahlungsausfälle über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts bemessen werden.

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Wenn ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt oder ausgefallen ist, wird er der Stufe 3 zugeordnet. Als Wertminderung werden die erwarteten Kreditverluste über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts erfasst. Objektive Hinweise darauf, dass ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist, umfassen eine Überfälligkeit ab 91 Tagen sowie weitere Informationen über wesentliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners.

Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf einer mindestens quartalsweise durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen. Für Schuldinstrumente, die nicht Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind, wird eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos maßgeblich anhand von Überfälligkeitinformationen oder Ausfallwahrscheinlichkeiten festgestellt.

Ein finanzieller Vermögenswert wird in Stufe 2 überführt, wenn das Kreditrisiko im Vergleich zu seinem Kreditrisiko zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung signifikant angestiegen ist. Das Kreditrisiko wird auf Basis der Ausfallwahrscheinlichkeit eingeschätzt. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen bereits bei der erstmaligen Erfassung der Stufe 2 zugeordnet werden. Dementsprechend muss keine Einschätzung über eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos vorgenommen werden.

Der Daimler Truck-Konzern wendet die Ausnahme von der Stufenzuordnung für finanzielle Vermögenswerte mit niedrigem Kreditrisiko auf Schuldinstrumente an, die an Börsen notiert und ein Investment-Grade-Rating besitzen und ordnet diese stets der Stufe 1 zu.

In Stufe 1 und 2 wird der Effektivzinsbetrag auf Basis des Bruttobuchwerts ermittelt. Sobald ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist und der Stufe 3 zugeordnet wird, wird der Effektivzinsbetrag auf Basis des Nettobuchwerts (Bruttobuchwert abzüglich Risikovorsorge) berechnet.

Bewertung der erwarteten Kreditverluste. Erwartete Kreditverluste werden unter Zugrundelegung der folgenden Faktoren berechnet:

- a) Neutraler und wahrscheinlichkeitsgewichteter Betrag;
- b) Zeitwert des Geldes und
- c) angemessene und belastbare Informationen (sofern diese ohne unangemessenen Kosten- und Zeitaufwand zur Verfügung stehen) zum Bilanzstichtag über vergangene Ereignisse, gegenwärtige Umstände und Vorhersagen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

Erwartete Kreditverluste werden berechnet als wahrscheinlichkeitsgewichteter Barwert aller Zahlungsausfälle über die erwartete Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts. Bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden die erwarteten Kreditverluste über ein statistisches Modell berechnet, welches drei wesentliche Risikoparameter einbezieht: Ausfallwahrscheinlichkeit, Verlustquote bei Ausfall und Kredithöhe bei Ausfall.

Die Schätzung dieser Risikoparameter bezieht sämtliche zur Verfügung stehenden relevanten Informationen mit ein. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z. B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost Performance Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenario-Analyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Die Ermittlung der Wertberichtigung für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfolgt überwiegend auf kollektiver Basis.

Ein Finanzinstrument wird ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung nicht davon auszugehen ist, dass ein finanzieller Vermögenswert ganz oder teilweise realisierbar ist, z. B. nach Beendigung des Insolvenzverfahrens oder nach gerichtlichen Entscheidungen.

Wesentliche Modifikationen (beispielsweise bei Veränderung des Barwerts der vertraglichen Zahlungsströme von 10 %) von finanziellen Vermögenswerten führen ebenfalls zur Ausbuchung bei gleichzeitiger Einbuchung eines neuen finanziellen Vermögenswerts. Es wird erwartet, dass dies bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen auftreten kann. Sofern die Vertragsbedingungen neu verhandelt oder modifiziert werden und dies nicht zu einer Ausbuchung führt, so wird der Bruttobuchwert des Vertrags neu berechnet und jede Differenz im Gewinn oder Verlust erfasst.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden saldiert und der Nettobetrag in der Konzernbilanz berichtet, sofern zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein durchsetzbarer Rechtsanspruch besteht, die erfassten Beträge miteinander zu verrechnen, und beabsichtigt ist, entweder den Ausgleich auf Nettobasis herbeizuführen oder gleichzeitig mit der Verwertung des betreffenden Vermögenswertes die dazugehörige Verbindlichkeit abzulösen.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten:

Finanzielle Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, derivative finanzielle Verbindlichkeiten und andere Verbindlichkeiten wie nicht beherrschende Anteile an konsolidierten Grundstücksverwaltungsgesellschaften. Diese Anteile sind als kündbare Instrumente einzustufen, da der nicht beherrschende Anteilseigner das Recht hat, seinen Anteil gegen eine Abfindung zu kündigen und zurückzugeben. Kündbare Anteile an Grundstücksverwaltungsgesellschaften werden in der Konzernbilanz als finanzielle Verbindlichkeit ausgewiesen.

Der Konzern nimmt an Reverse-Factoring-Vereinbarungen teil, bei denen Lieferanten sich dafür entscheiden können, vorzeitige Zahlungen von Finanzinstituten zu erhalten, indem sie ihre Forderungen gegenüber dem Konzern an einen Factor verkaufen. Der Daimler Truck-Konzern qualifiziert die für das Reverse Factoring in Frage kommenden finanziellen Verbindlichkeiten als Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, da es sich um Zahlungsverpflichtungen für Waren oder Dienstleistungen handelt, die von einem Lieferanten in Rechnung gestellt werden. Daimler-Truck betrachtet Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen als Teil des Working Capital. Grundsätzlich haben Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen eine Ursprungslaufzeit von weniger als 12 Monaten. Zugehörige Zahlungen werden im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten, da sie weiterhin operativer Natur sind.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden:

Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die Bewertung der kündbaren Anteile an den Grundstücksverwaltungsgesellschaften entspricht dem Barwert des Rückzahlungsbetrags im Falle der Beendigung der Beteiligung.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden:

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten. Als zu Handelszwecken gehalten werden Derivate eingestuft (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Verbindlichkeiten, die zu Handelszwecken gehalten werden, sind erfolgswirksam im Konzernergebnis enthalten.

Derivative Finanzinstrumente und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

Derivative Finanzinstrumente werden bei dem Konzern ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Eingebettete Derivate werden grundsätzlich vom Basisvertrag getrennt und separat erfasst. Eine Trennung unterbleibt, wenn der Basisvertrag ein finanzieller Vermögenswert ist, wenn der gesamte hybride Vertrag erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird oder wenn das eingebettete Derivat mit dem Basisvertrag eng verbunden ist.

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert börsennotierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet, wie z. B. Discounted-Cash Flow- oder Optionspreismodelle. Derivate werden als Vermögenswert ausgewiesen, wenn deren beizulegender Zeitwert positiv ist, und als Verbindlichkeit, wenn deren beizulegender Zeitwert negativ ist.

Wenn die Vorgaben des IFRS 9 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert der Daimler Truck-Konzern die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt als Fair Value Hedge oder als Cash Flow Hedge. Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Bei einem Cash Flow Hedge werden hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme aus erwarteten Transaktionen oder zu zahlende bzw. zu erhaltende schwankende Zahlungsströme im Zusammenhang mit einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit abgesichert. Die Dokumentation der Sicherungsbeziehungen beinhaltet die Ziele und Strategie des Risikomanagements, die Art der Sicherungsbeziehung, das gesicherte Risiko, die Bezeichnung des Sicherungsinstruments und des Grundgeschäfts sowie eine Beurteilung der Effektivitätskriterien, welche die risikomindernde ökonomische Beziehung, die Auswirkungen des Kreditrisikos und die angemessene Hedge Ratio umfassen. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt.

Zeitwertänderungen von Derivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung designiert wurden, werden erfolgswirksam erfasst. Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte erfolgswirksam im Konzernergebnis erfasst. Die Zeitwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst im sonstigen Ergebnis berücksichtigt.

Unter IFRS 9 können im Rahmen von Cash Flow Hedges für hochwahrscheinlich erwartete Einkaufsgeschäfte abgrenzbare Risikokomponenten als Grundgeschäfte designiert werden.

Unter IFRS 9 werden bei Cash Flow Hedges Beträge, die als effektive Sicherungsgewinne bzw. -verluste aus den Sicherungsgeschäften im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente entnommen und direkt den Anschaffungskosten des Grundgeschäfts bei Einbuchung hinzugerechnet, sofern das Grundgeschäft, z. B. die erwartete Transaktion, zum Ansatz eines nichtfinanziellen Vermögenswerts oder einer nichtfinanziellen Verbindlichkeit führt.

Bei anderen Cash Flow Hedges werden die kumulierten Sicherungsgewinne bzw. -verluste aus den Sicherungsgeschäften von den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert, wenn das gesicherte Grundgeschäft den Gewinn oder Verlust beeinflusst. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Konzernergebnis berücksichtigt. Bei Derivaten, die in einer Sicherungsbeziehung als Sicherungsgeschäft designiert wurden, können unter IFRS 9 bestimmte Komponenten von der Designation ausgeschlossen und deren Änderungen in den beizulegenden Zeitwerten im sonstigen Ergebnis abgegrenzt werden. Dies kann z. B. beim Zeitwert von Optionen, beim Terminelement von Termingeschäften oder dem Cross Currency Basis Spread Anwendung finden.

Die Bilanzierung einer einzelnen Sicherungsbeziehung ist prospektiv zu beenden, wenn sie die qualifizierenden Kriterien gemäß IFRS 9 nicht mehr erfüllt. Mögliche Gründe für die Beendigung der Bilanzierung einer Sicherungsbeziehung sind unter anderem Veränderungen des designierten Grundgeschäfts, der Wegfall des ökonomischen Zusammenhangs von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument, die Veräußerung oder Beendigung des Sicherungsinstruments oder eine Änderung des dokumentierten Risikomanagementziels einer einzelnen Sicherungsbeziehung. Die kumulierten Sicherungsgewinne und -verluste aus der Absicherung von Zahlungsströmen verbleiben in den Rücklagen und werden erst bei Fälligkeit ausgebucht, wenn die abgesicherten künftigen Zahlungsströme weiterhin erwartet werden. Im anderen Fall sind die kumulierten Sicherungsgewinne und -verluste sofort erfolgswirksam auszubuchen.

Werden derivative Finanzinstrumente nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen, weil die Voraussetzungen für ein Hedge Accounting nicht oder nicht mehr erfüllt sind, werden diese als zu Handelszwecken gehalten eingestuft und zum beizulegenden Zeitwert ergebniswirksam bewertet.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung von leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der Projected Unit Credit Method. Planvermögen, die angelegt sind, um leistungsbasierte Pensionszusagen und andere ähnliche Versorgungsleistungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet und mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet.

Der Saldo aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen und Planvermögen (Nettopensionsverpflichtung oder Nettopensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der Bruttopenionsverpflichtung zugrundeliegenden Diskontierungszinssatz verzinst. Die daraus resultierenden Nettozinsaufwendungen bzw. -erträge werden erfolgswirksam in den Zinsaufwendungen bzw. den Zinserträgen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die übrigen Aufwendungen infolge der Gewährung von Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen, die sich im Wesentlichen aus verdienten Ansprüchen des Geschäftsjahres ergeben, sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen der Annahmen für die Bewertung leistungsbasierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, die sich direkt in der Konzernbilanz auswirken und im sonstigen Ergebnis erfasst werden.

Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen werden – fristen- und währungskongruent zu den Pensionszahlungen – auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Bilanzstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Für sehr lange Laufzeiten stehen keine hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen als Vergleichsmaßstab zur Verfügung. Die entsprechenden Abzinsungsfaktoren werden mittels Extrapolation der beobachtbaren Marktrenditen entlang der Zinskurve bestimmt.

Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsbasierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfolgswirksam erfasst.

Rückstellungen für sonstige Risiken

Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht und wenn der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und der voraussichtliche Betrag der Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Der als Rückstellung angesetzte Betrag stellt die bestmögliche Schätzung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag dar. Rückstellungen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Sofern die Ansatzkriterien für Rückstellungen nicht erfüllt sind und die Möglichkeit eines Zahlungsmittelabflusses bei der Erfüllung nicht unwahrscheinlich ist, erfolgt eine Angabe als Eventualverbindlichkeit (soweit hinreichend bewertbar). Der als Eventualverbindlichkeit angegebene Betrag entspricht der bestmöglichen Schätzung der möglichen Verpflichtung zum Bilanzstichtag. Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten werden regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte oder bei Initiierung neuer Garantien gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieaufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Restrukturierungsrückstellungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen gebildet, die den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten. Angesetzt werden Restrukturierungsrückstellungen, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen oder dieser bereits kommuniziert wurde.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Vertragsverbindlichkeiten:

Eine Vertragsverbindlichkeit ist die Verpflichtung eines Unternehmens, Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden zu übertragen, für die das Unternehmen von diesem Kunden eine Gegenleistung erhalten hat (bzw. noch zu erhalten hat).

Vertragsverbindlichkeiten ergeben sich beim Daimler Truck-Konzern insbesondere aus im Voraus bezahlten Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien.

Rückerstattungsverbindlichkeiten:

Eine Rückerstattungsverbindlichkeit ergibt sich, wenn der Daimler Truck-Konzern von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurückerstattet wird. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der Gegenleistung bewertet, die dem Daimler Truck-Konzern voraussichtlich nicht zusteht und somit nicht im Transaktionspreis berücksichtigt wird.

Rückerstattungsverbindlichkeiten ergeben sich im Daimler Truck-Konzern insbesondere aus folgenden Sachverhalten:

- Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften (insbesondere Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe), die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind, und
- Verkäufe mit Rückgaberecht und Restwertgarantien.

Aktienorientierte Vergütung

Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen, soweit die Ansprüche erdient sind. Das in der Berichtsperiode zu berücksichtigende Ergebnis entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Bilanzstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents und wird in den Funktionskosten ausgewiesen.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung

Im Daimler Truck-Konzern wird die indirekte Methode zur Ermittlung des Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit angewendet. Gezahlte Zinsen sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Die Zahlungsströme aus kurzfristig verzinslichen Wertpapieren mit hoher Umschlaghäufigkeit und wesentlichen Beträgen werden saldiert im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit abgebildet.

Finanzierungstransaktionen des Daimler Truck-Konzerns mit der Mercedes-Benz Group wurden vor der Abspaltung (»Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group«) im Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit dargestellt. Zu den Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group gehören auch Mittelzuflüsse und -abflüsse im Zusammenhang mit Ergebnisabführungsverträgen zwischen dem Daimler Truck-Konzern und der Mercedes-Benz Group, Kaufpreise für Unternehmenserwerbe unter gemeinsamer Beherrschung, die bereits retrospektiv bilanziert wurden, Dividendenzahlungen an Gesellschaften der Mercedes-Benz Group sowie sonstige Finanzierungsvorgänge.

Ausweis des Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit in der Konzern-Kapitalflussrechnung

Neben dem Produktportfolio von Financial Services wurde die Finanzierung des Industriegeschäfts extern mit Banken und über Finanzierungsvehikel (z. B. Asset-Backed-Security-Strukturen) sowie über Cash-Pooling-Vereinbarungen und Darlehen innerhalb der Mercedes-Benz Group bereitgestellt. Erläuterungen zu den jeweiligen finanziellen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der Mercedes-Benz-Group sind in [Anmerkung 39](#). Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen enthalten. In der Konzern-Kapitalflussrechnung werden Veränderungen der Forderungen bzw. Verbindlichkeiten aus dem Cash-Pooling sowie Einzahlungen und Auszahlungen aus der Aufnahme bzw. Rückzahlung von Krediten der Mercedes-Benz Group als Cash Flow aus der Investitions- bzw. Finanzierungstätigkeit in den Positionen »Erlöse aus der Veräußerung von verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen« bzw. »Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group« ausgewiesen. Die vollständige Begleichung dieser Salden kurz vor der Umsetzung des Spaltungsvertrags wurde entsprechend als Cash Flow aus Investitions- bzw. Finanzierungstätigkeit ausgewiesen, wie in [Anmerkung 17](#). Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen und in [Anmerkung 31](#). Konzern-Kapitalflussrechnung dargelegt.

Die Zinserträge und -aufwendungen für Cash-Pooling Forderungen und -verbindlichkeiten sowie für Darlehen basieren in der Regel auf länderspezifischen Marktzinssätzen, die nach Ansicht des Vorstands mit den Zinssätzen externer Banken vergleichbar sind. Für weitere Informationen siehe [Anmerkung 39](#). Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen.

4. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Ermessensentscheidungen vorgenommen werden. Diese können Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Bilanzstichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements betroffen sind, werden im Folgenden erläutert. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen und Ermessensentscheidungen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben.

Das Recht des Daimler Truck-Konzerns zur Nutzung der Marke Mercedes-Benz

Mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 hat die Daimler Truck AG mit der Mercedes-Benz Group einen Lizenzvertrag über das Recht zur Nutzung der Marke Mercedes-Benz ohne Gegenleistung abgeschlossen.

Die Bewertung der Marke erfordert Ermessensentscheidungen und Annahmen des Managements in Bezug auf die erwartete finanzielle Leistung des Konzerns innerhalb eines anfänglichen Fünfjahreszeitraum, die angewandten Lizenzgebühren sowie die künftigen Wachstumsraten über den anfänglichen fünfjährigen Planungszeitraum hinaus. Die Marke Mercedes-Benz wird innerhalb der Segmente Mercedes-Benz und Daimler Buses genutzt.

Die indikative Bewertung der Marke Mercedes-Benz basierte auf der Relief-from-Royalty-Methode. Der beizulegende Zeitwert wurde auf Basis der folgenden Parameter ermittelt: (1) dem Geschäftsplan für markenbezogene Umsätze der Geschäftsjahre 2021 bis 2026, (2) der Analyse markenspezifischer Lizenzsätze auf der Grundlage von Markendeckungsbeiträgen und operativen Margen, (3) vermögenswertspezifischen Diskontierungssätzen (»WAAC«) und (4) eine zukünftige stabile Wachstumsrate über den Planungszeitraum nach dem Geschäftsjahr 2026 hinaus. Die Bewertung wurde innerhalb einer gewissen Bandbreite auf Basis einer Sensitivitätsanalyse der Bewertungsparameter ermittelt. Für weitere Informationen siehe [Anmerkung 12](#). Immaterielle Vermögenswerte.

Werthaltigkeit von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Im Rahmen der Werthaltigkeitstests für nicht-finanzielle Vermögenswerte sind Einschätzungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu bestimmen. Dabei sind insbesondere Annahmen bezüglich der zukünftigen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschätzungen beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte.

Mit der Bildung des neuen Vorstands des Daimler Truck-Konzerns, der neuen Managementberichterstattung und der entsprechenden Planung im Jahr 2021 wurde in Q3 2021 ein anlassbezogener Werthaltigkeitstest für die zahlungsmittelgenerierende Einheit (»ZGE«) Financial Services ausgelöst. Der erzielbare Betrag der ZGE wurde auf der Grundlage von Prognosen für die Berechnung des Nutzungswerts ermittelt, die Annahmen und Ermessensentscheidungen des Vorstands erfordern. Gemäß IAS 36.105(a) wurde der Geschäfts- oder Firmenwert des Segments Financial Services um 40 Mio. € wertberichtigt, sodass sein Buchwert auf null gesunken ist.

Im Jahr 2020 waren die erzielbaren Beträge der ZGEs des Daimler Truck-Konzerns wesentlich höher, da sie als Teil der Mercedes-Benz Group zu größeren ZGEs zusammengefasst wurden. So war beispielsweise der Bereich Financial Services Teil der viel größeren Mercedes-Benz Mobility, und die heutigen Segmente Trucks North America, Mercedes-Benz und Trucks Asia gehörten hauptsächlich zur einzigen ZGE Daimler Trucks (Teil des Segments Daimler Trucks and Buses der Mercedes-Benz Group). Weitere Einzelheiten befinden sich in Abschnitt Wertminderung langfristiger nicht-finanzieller Vermögenswerte in [Anmerkung 3](#). Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung oder Wertaufholung vorliegen, sind ebenfalls Schätzungen und Beurteilungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen. In diesem Zusammenhang sind Annahmen über die künftige Geschäftsentwicklung zu treffen, um die erwarteten zukünftigen Cash Flows dieser Finanzinvestition abzuleiten. Die Buchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können [Anmerkung 15](#). At-equity bewertete Finanzinvestitionen entnommen werden.

Werthaltigkeit von vermieteten Gegenständen

Der Daimler Truck-Konzern überprüft regelmäßig die wertbestimmenden Faktoren seiner vermieteten Fahrzeuge. Dabei sind vor allem die Restwerte der Fahrzeuge nach Ablauf der Leasinglaufzeit einzuschätzen, die einen wesentlichen Teil der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse aus vermieteten Gegenständen darstellen. Im Rahmen dessen werden Annahmen zu wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rückläufer, der aktuellen Vermarktungsergebnisse sowie zukünftiger Fahrzeug-Modellwechsel getroffen. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie z. B. historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt. Sofern sich die Restwerterwartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteinschätzung nicht unmittelbar aus, sondern verteilt sich gleichmäßig über die Restlaufzeiten des Leasingvertrags.

Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Der Daimler Truck-Konzern schätzt regelmäßig das Ausfallrisiko seiner Forderungen aus Finanzdienstleistungen ein. In diesem Zusammenhang werden viele Faktoren berücksichtigt. Diese umfassen Erfahrungswerte hinsichtlich eingetretener Kreditausfälle, die Größe und Zusammensetzung einzelner Portfolios, aktuelle wirtschaftliche Ereignisse und Rahmenbedingungen sowie die aktuellen Marktwerte bzw. die Angemessenheit der Kreditsicherheiten. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen über Faktoren einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z. B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost Performance Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Prognosen unter Verwendung einer Szenario-Analyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches sowie pessimistisches Szenario). Weitere externe Informationen, z. B. im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie, die nicht über die Szenarien abgebildet werden können, werden – soweit erforderlich – durch nachgelagerte Anpassungen in die Bewertung mit einbezogen. Sollten sich Einschätzung und Beurteilung dieser Faktoren ändern, beeinflusst dies die Höhe der zu bildenden Wertberichtigungen und wirkt sich auf das Konzernergebnis aus. Für weitere Informationen siehe auch [Anmerkung 16](#). Forderungen aus Finanzdienstleistungen und [Anmerkung 35](#). Management von Finanzrisiken.

Produktgarantien

Die Bilanzierung von Rückstellungen für Produktgarantien ist grundsätzlich mit vielen Einschätzungen verbunden.

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien in Abhängigkeit der jeweiligen Produkte und Marktgegebenheiten. Rückstellungen für Produktgarantien werden grundsätzlich zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs oder bei Einführung neuer Arten von Produktgarantien gebildet. Um die Rückstellungshöhe zu bestimmen, müssen Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle sowie möglicher Rückrufaktionen pro Baureihe getroffen werden. Diese Einschätzungen basieren auf Erfahrungswerten hinsichtlich in der Vergangenheit erfolgter Schadensanfälligkeiten bzw. -verläufe. Ferner umfassen die Einschätzungen Annahmen über die Höhe der potenziellen Reparaturkosten pro Fahrzeug und die Auswirkungen möglicher Zeit- oder Kilometerbeschränkungen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst. Weitere Informationen zu Rückstellungen für sonstige Risiken können [Anmerkung 25](#). Rückstellungen für sonstige Risiken entnommen werden.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren

Der Daimler Truck-Konzern ist mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil des Daimler Truck-Konzerns ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtsstreitigkeiten oder behördlichen Untersuchungen liegen häufig komplexe rechtliche Fragestellungen zugrunde und sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Entsprechend ist die Beurteilung, ob zum Stichtag eine gegenwärtige Verpflichtung als Ergebnis eines Ereignisses in der Vergangenheit besteht, ob ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich und die Verpflichtung verlässlich schätzbar ist, in einem erheblichen Maß mit Einschätzungen durch das Management verbunden. Der Daimler Truck-Konzern beurteilt den jeweiligen Stand eines Verfahrens regelmäßig, auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Es ist auch möglich, dass sich gebildete Rückstellungen nach Abschluss einiger dieser Verfahren als der Höhe nach als unzureichend erweisen oder der Daimler Truck-Konzern zu Zahlungen aus rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben. Es ist auch möglich, dass sich die für bestimmte Gerichtsverfahren gebildeten Rückstellungen nach Abschluss eines solchen Verfahrens als unzureichend erweisen. Der Daimler Truck-Konzern kann auch für Zahlungen in Gerichtsverfahren haftbar gemacht werden, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow des Daimler Truck-Konzerns in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Managements keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben. Weitere

Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren können [Anmerkung 32](#). Rechtliche Verfahren entnommen werden.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die damit zusammenhängenden Pensionsaufwendungen basieren auf versicherungsmathematischen Modellen. Den Bewertungen liegen dabei unterschiedliche Annahmen wie aktuelle versicherungsmathematisch entwickelte Wahrscheinlichkeiten (u.a. Abzinsungsfaktoren, Anstieg der Lebenshaltungskosten), Annahmen über die künftige Fluktuation in Abhängigkeit von Alter und Dienstjahren oder auch erfahrungsbedingte Annahmen über die Eintrittswahrscheinlichkeit von Rentenzahlungen, Ratenzahlung oder Kapitalauszahlung zugrunde. Aufgrund veränderter Markt- und Konjunkturverhältnisse können die den Einflussfaktoren zugrunde gelegten Wahrscheinlichkeiten von aktuellen Entwicklungen abweichen. Mittels Sensitivitätsanalysen werden die finanziellen Auswirkungen der Abweichungen bei den wesentlichen Faktoren ermittelt. Weitere Informationen können [Anmerkung 24](#). Pensionen und ähnliche Verpflichtungen entnommen werden.

Ertragsteuern

Die Berechnung der Ertragsteuern basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss dargestellten Steuerpositionen unterliegen wegen ihrer Komplexität möglicherweise einer abweichenden Interpretation durch Steuerpflichtige einerseits und lokale Finanzbehörden andererseits. Abweichende Interpretationen können sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Ansatz und der Bewertung von Bilanzpositionen sowie der steuerlichen Würdigung von Aufwendungen und Erträgen ergeben. Für die Ermittlung von aktiven latenten Steuern sind die künftig zu versteuernden Ergebnisse sowie die Zeitpunkte, zu denen die aktiven latenten Steuern realisiert werden, einzuschätzen. Dabei werden unter anderem die geplanten operativen Ergebnisse der Tochterunternehmen, die Ergebniswirkungen aus der Umkehrung von zu versteuernden temporären Differenzen sowie realisierbare Steuerstrategien berücksichtigt. Da künftige Geschäftsentwicklungen unsicher sind und sich teilweise der Steuerung durch den Daimler Truck-Konzern entziehen, sind die für die Bilanzierung von Ertragsteuern getroffenen Annahmen im Zusammenhang mit der Bilanzierung von aktiven latenten Steuern in erheblichem Umfang mit Unsicherheiten verbunden.

Der Daimler Truck-Konzern beurteilt zu jedem Bilanzstichtag die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Geschäftsjahren. Aktive latente Steuern werden nur dann bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass künftige zu versteuernde Ergebnisse zur Realisierung von Steuervorteilen zur Verfügung stehen werden.

5. Konsolidierungskreis

Zusammensetzung des Konzerns

Die Zusammensetzung des Konzerns zeigt die Tabelle [7 D.08](#). Eine Zusammensetzung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und des Anteilsbesitzes des Daimler Truck-Konzerns gemäß § 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste dargestellt. Weitere Informationen hierzu sind in [Anmerkung 43](#). Zusätzliche Angaben enthalten.

Die gesamten Bilanzsummen der zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierten Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftlichen Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Daimler Truck-Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von untergeordneter Bedeutung sind, hätten einen Anteil von rund 1 % an der Konzernbilanzsumme; die Summe der Umsatzerlöse und der Ergebnisse nach Steuern würde sich auf rund 1 % der Konzernumsatzerlöse und des Konzernergebnisses belaufen.

D.08

Zusammensetzung des Konzerns

| | 31. Dezember 2021 |
|---|----------------------|
| Konsolidierte Tochterunternehmen | 114 |
| Inland | 14 |
| Ausland | 100 |
| Nicht konsolidierte Tochterunternehmen | 20 |
| Inland | 5 |
| Ausland | 15 |
| At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten | 1 |
| Inland | - |
| Ausland | 1 |
| At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen | 7 |
| Inland | 1 |
| Ausland | 6 |
| At-equity bewertete assoziierte Unternehmen | 6 |
| Inland | 1 |
| Ausland | 5 |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen | 14 |
| Inland | 6 |
| Ausland | 8 |
| Gesamt | 162 |

Strukturierte Unternehmen

Bei den strukturierten Unternehmen des Daimler Truck-Konzerns handelt es sich um Vermietungsgesellschaften und Asset-Backed-Securities (»ABS«)-Gesellschaften. Gegenstand der Vermietungsgesellschaften ist im Wesentlichen der Erwerb sowie die Vermietung und Verwaltung von Vermögenswerten. Die ABS-Gesellschaften werden insbesondere zur Refinanzierung des Daimler Truck-Konzerns genutzt. Im Regelfall werden Forderungen aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft an strukturierte Unternehmen übertragen. Diese refinanzieren den Kaufpreis über die Ausgabe von Wertpapieren.

Zum Bilanzstichtag bestehen im Daimler Truck-Konzern Beziehungen zu 3 beherrschten strukturierten Unternehmen. Darüber hinaus unterhält der Daimler Truck-Konzern Beziehungen zu 6 nicht beherrschten strukturierten Unternehmen.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Gemeinschaftsunternehmen zwischen der Volvo Group und der Daimler Truck AG (cellcentric GmbH & Co. KG)

Im November 2020 haben die Volvo Group und die Daimler Truck AG eine verbindliche Vereinbarung über die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens für Brennstoffzellen-Aktivitäten unterzeichnet. Daher hat die Mercedes-Benz Group im Jahr 2020 die Vermögenswerte und Schulden der Brennstoffzellen-Aktivitäten in die Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG, einem 100%igen Tochterunternehmen der Daimler Truck AG, eingebracht. Im ersten Quartal 2021 erwarb die Volvo Group 50% der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG. Beide Parteien vereinbarten, das Unternehmen in cellcentric GmbH & Co. KG (»cellcentric«) mit Sitz in Kirchheim unter Teck, Deutschland, umzubenennen.

Zum 31. Dezember 2020 betragen die als zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG jeweils weniger als 0,1 Mrd. €. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage des Daimler Truck-Konzerns wurden die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden in der Konzernbilanz nicht gesondert ausgewiesen.

6. Umsatzerlöse

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

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geografische Regionen aufgliedert und in Tabelle [7 D.09](#) dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten, wie in [Anmerkung 36](#). Segmentberichterstattung dargestellt.

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften von 994 Mio. € (2020: 1.012 Mio. €), Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Financial Services von 888 Mio. € (2020: 971 Mio. €) sowie Effekte aus der Währungssicherung. Die Zinsen aus den Finanzdienstleistungen enthalten Finanzerträge auf die Nettoinvestitionen in Leasingverhältnisse von 142 Mio. € (2020: 133 Mio. €).

Die Umsatzerlöse gemäß IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse, die zum 31. Dezember 2020 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, und sich im Laufe des Jahres 2021 auf

814 Mio. € beliefen (Umsatzerlöse in 2020, die zum 1. Januar 2020 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren: 747 Mio. €) sowie Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen von 132 Mio. € (2020: 69 Mio. €), die in früheren Perioden erfüllt oder teilweise erfüllt worden sind.

Zum 31. Dezember 2021 wird erwartet, dass zukünftig Umsatzerlöse von 2.991 Mio. € (2020: 2.708 Mio. €) aus zum Ende der Berichtsperiode nicht (oder teilweise nicht) erfüllten Leistungsverpflichtungen innerhalb der nächsten drei Jahre realisiert werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um langfristige Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantieverträge. Nicht enthalten sind verbleibende Leistungsverpflichtungen aus Kundenverträgen, die eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von maximal einem Jahr haben. Zur Bestimmung der ursprünglichen Laufzeit eines kombinierten Vertrages werden darin enthaltene langfristige Leistungsverpflichtungen, die im Verhältnis zum Gesamtvertragsvolumen von untergeordneter Bedeutung sind, nicht berücksichtigt.

Infolge der COVID-19-Pandemie lag der Umsatz des Daimler Truck-Konzerns im Geschäftsjahr 2020 deutlich unter dem Niveau von 2021.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Segmenten ist in Tabelle [7 D.89](#) und nach Regionen in Tabelle [7 D.91](#) in [Anmerkung 36](#). Segmentberichterstattung dargestellt.

D.09

Umsatzerlöse

| | Trucks North America | Mercedes- Benz | Trucks Asia | Daimler Buses | Financial Services | Summe Segmente | Überleitung | Daimler Truck- Konzern |
|---------------------------|----------------------------|-------------------|----------------|------------------|-----------------------|-------------------|-------------|------------------------------|
| in Millionen € | | | | | | | | |
| 2021 | | | | | | | | |
| Umsatzerlöse nach IFRS 15 | 15.772 | 15.513 | 5.949 | 2.991 | 101 | 40.326 | -2.395 | 37.931 |
| Europa | 88 | 10.248 | 284 | 2.328 | - | 12.948 | -675 | 12.273 |
| Nordamerika | 15.326 | 1.104 | 89 | 150 | 41 | 16.710 | -1.139 | 15.571 |
| Asien | 13 | 1.068 | 4.925 | 51 | 9 | 6.066 | -455 | 5.611 |
| Lateinamerika | 150 | 2.210 | 185 | 384 | 11 | 2.940 | -120 | 2.820 |
| Übrige Märkte | 195 | 883 | 466 | 78 | 40 | 1.662 | -6 | 1.656 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 10 | 600 | 20 | 220 | 1.021 | 1.871 | -38 | 1.833 |
| Umsatzerlöse gesamt | 15.782 | 16.113 | 5.969 | 3.211 | 1.122 | 42.197 | -2.433 | 39.764 |

| | Trucks North America | Mercedes- Benz | Trucks Asia | Daimler Buses | Financial Services | Summe Segmente | Überleitung | Daimler Truck- Konzern |
|---------------------------|----------------------------|-------------------|----------------|------------------|-----------------------|-------------------|-------------|------------------------------|
| in Millionen € | | | | | | | | |
| 2020 | | | | | | | | |
| Umsatzerlöse nach IFRS 15 | 13.788 | 13.193 | 5.550 | 3.210 | 101 | 35.842 | -1.830 | 34.012 |
| Europa | 71 | 8.977 | 224 | 2.502 | - | 11.774 | -533 | 11.241 |
| Nordamerika | 13.482 | 703 | 91 | 129 | 43 | 14.448 | -713 | 13.735 |
| Asien | 40 | 1.313 | 4.870 | 106 | 5 | 6.334 | -424 | 5.910 |
| Lateinamerika | 77 | 1.452 | 91 | 322 | 10 | 1.952 | -114 | 1.838 |
| Übrige Märkte | 118 | 748 | 274 | 151 | 43 | 1.334 | -46 | 1.288 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 59 | 597 | 29 | 228 | 1.106 | 2.019 | -18 | 2.001 |
| Umsatzerlöse gesamt | 13.847 | 13.790 | 5.579 | 3.438 | 1.207 | 37.861 | -1.848 | 36.013 |

7. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle [7 D.10](#) dargestellt.

D.10

Umsatzkosten

| | 2021 | 2020 |
|--|----------------|----------------|
| in Millionen € | | |
| Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse | -30.528 | -27.759 |
| Abschreibungen auf vermietete Gegenstände | -670 | -859 |
| Refinanzierungskosten bei Financial Services | -409 | -555 |
| Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen | -103 | -194 |
| Übrige Umsatzkosten | -809 | -1.164 |
| | -32.519 | -30.531 |

Infolge der COVID-19-Pandemie waren die Umsatzkosten des Konzerns im Jahr 2020 niedriger als im Jahr 2021, was vor allem auf einen Rückgang der Umsatzerlöse und der damit verbundenen direkten Kosten zurückzuführen ist.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 183 Mio. € (2020: 225 Mio. €) sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Im Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse sind unter anderem Kostenoptimierungsprogramme zur Reduktion der Fixkosten enthalten (siehe Tabelle [7 D.11](#)).

Die Umsatzkosten wurden im Jahr 2020 im Segment Financial Services durch erhöhte Aufwendungen für Kreditrisikoversorgen belastet.

Vertriebskosten

Im Jahr 2021 beliefen sich die Vertriebskosten auf 2.722 Mio. € (2020: 2.625 Mio. €). Sie umfassen die angefallenen Vertriebs-einzel- und -gemeinkosten wie etwa Personal-, Material- und übrige Vertriebskosten.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2021 betragen die Allgemeinen Verwaltungskosten 1.635 Mio. € (2020: 1.472 Mio. €). Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb und der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, wie etwa Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten betragen im Jahr 2021 1.398 Mio. € (2020: 1.423 Mio. €) und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

In allen Funktionskostenbereichen wirkten sich Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen im Zusammenhang mit den im Dezember 2019 mit dem Gesamtbetriebsrat der Mercedes-Benz Group AG vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung aus. Die Aufwendungen entfielen im Wesentlichen auf das Segment Mercedes-Benz. Tabelle [7 D.11](#) gibt einen Überblick über die Zusammensetzung dieser Aufwendungen.

D.11

Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen

| | 2021 | 2020 |
|---|------------|------------|
| in Millionen € | | |
| Umsatzkosten | 67 | 85 |
| Vertriebskosten | 18 | 31 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | 39 | 27 |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten | 17 | 23 |
| | 141 | 166 |

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltene Personalaufwand betrug 7.093 Mio. € im Jahr 2021 (2020: 6.554 Mio. €). Darin sind Löhne und Gehälter von 5.404 Mio. € (2020: 4.954 Mio. €), Kosten der sozialen Sicherheit von 1.298 Mio. € (2020: 1.288 Mio. €) sowie Kosten der Altersversorgung von 391 Mio. € (2020: 312 Mio. €) enthalten.

Die Zahl der im Geschäftsjahr im Daimler Truck-Konzern gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 4 HGB durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann Tabelle [7 D.12](#) entnommen werden.

D.12

Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

| | 2021 |
|---|----------------|
| Trucks North America | 25.392 |
| Mercedes-Benz | 42.985 |
| Trucks Asia | 16.255 |
| Daimler Buses | 16.491 |
| Financial Services | 1.281 |
| Zentrale Funktionen & Services ¹ | 1.137 |
| | 103.541 |

¹ Einschließlich Unternehmen, die keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind und Teil der Überleitung in der Segmentberichterstattung sind.

Informationen über die Gesamtbezüge der im Jahr 2021 aktiven Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen sind in [Anmerkung 40](#). Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats angegeben.

8. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge kann Tabelle [7 D.13](#) entnommen werden.

D.13

Sonstige betriebliche Erträge

| | 2021 | 2020 |
|---|--------------|------------|
| in Millionen € | | |
| Gewinn aus dem Verlust der Beherrschung über cellcentric | 1.215 | - |
| Erträge aus weiterverrechneten Kosten | 382 | 353 |
| Fördergelder und Subventionen | 61 | 79 |
| Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen | 48 | 44 |
| Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge | 34 | 31 |
| Übrige sonstige Erträge | 289 | 219 |
| | 2.029 | 726 |

Die Erträge aus weiterverrechneten Kosten beinhalten Erträge aus Lizenzen und Patenten, weiterverrechnete Frachtkosten und andere weiterverrechnete Erträge, denen Aufwendungen vor allem in den Funktionskosten gegenüberstehen.

Die Fördergelder und Subventionen enthalten überwiegend Erstattungen im Zusammenhang mit laufenden Altersteilzeitverträgen und Fördermittel für alternative Antriebe. In 2020 führte die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland zu Ansprüchen auf die Erstattung von Sozialversicherungsbeiträgen, die hier ausgewiesen sind.

Im März 2021 führte der Gewinn aus dem Verlust der Beherrschung über das Gemeinschaftsunternehmen cellcentric GmbH & Co. KG (»cellcentric«) zu einem positiven Ergebniseffekt i.H.v. 1.215 Mio. € in den sonstigen betrieblichen Erträgen, wovon 624 Mio. € insbesondere auf die Neubewertung der vom Daimler Truck-Konzern gehaltenen 50% der Anteile an cellcentric entfallen.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist in Tabelle [7 D.14](#) dargestellt.

D.14

Sonstige betriebliche Aufwendungen

| | 2021 | 2020 |
|--|-------------|-------------|
| in Millionen € | | |
| Wertminderungsaufwand Geschäfts- oder Firmenwert | -40 | - |
| Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen | -22 | -27 |
| Übrige sonstige Aufwendungen | -286 | -173 |
| | -348 | -200 |

Im Geschäftsjahr 2021 bezieht sich der Wertminderungsaufwand des Geschäfts- oder Firmenwerts von 40 Mio. € auf das Segment Financial Services.

In den übrigen sonstigen Aufwendungen sind auch Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren enthalten.

9. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [7 D.15](#) entnommen werden.

D.15

Übriges Finanzergebnis

| | 2021 | 2020 |
|---|-----------|------------|
| in Millionen € | | |
| Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken | 26 | -51 |
| Sonstiges übriges Finanzergebnis | 54 | 7 |
| | 80 | -44 |

10. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle [7 D.16](#) entnommen werden.

D.16

Zinserträge und Zinsaufwendungen

| | 2021 | 2020 |
|--|-------------|-------------|
| in Millionen € | | |
| Zinserträge | | |
| Zinsen und ähnliche Erträge | 73 | 62 |
| | 73 | 62 |
| Zinsaufwendungen | | |
| Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungs-basierten Versorgungsplänen | -48 | -77 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -108 | -142 |
| | -156 | -219 |

11. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung der Ertragsteuern kann Tabelle [7 D.17](#) entnommen werden.

D.17

Aufteilung des Steueraufwands

| | 2021 | 2020 |
|----------------------|-------------|-------------|
| in Millionen € | | |
| Tatsächliche Steuern | -777 | -661 |
| Latente Steuern | -114 | 196 |
| | -891 | -465 |

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steueraufwendungen bei inländischen und ausländischen Tochterunternehmen von 12 Mio. € enthalten (2020: Aufwand von 5 Mio. €).

Der latente Steuerertrag oder -aufwand setzt sich aus den in der Tabelle [7 D.18](#) aufgeführten Komponenten zusammen.

D.18

Zusammensetzung des latenten Steuerertrags (+) oder -aufwands (-)

| | 2021 | 2020 |
|---|-------------|------------|
| in Millionen € | | |
| Latente Steuern aus temporären Differenzen | -139 | 182 |
| Latente Steuern aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften | 25 | 14 |
| | -114 | 196 |

Die Daimler Truck Holding AG hat ihren Sitz in Deutschland mit einem anwendbaren Ertragsteuersatz von 29,8% im Jahr 2021 bzw. 2020. Er setzt sich zusammen aus einem Körperschaftsteuersatz von 15,0%, einem Solidaritätszuschlag von 5,5% auf die jeweilige Körperschaftsteuer und einem Gewerbesteuer-satz von 14,0%. Die latenten Steuern wurden anhand der erwarteten länderspezifischen Steuersätze bewertet.

Der Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Daimler Truck AG und der Mercedes-Benz Group AG ging mit steuerlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2021 auf die Daimler Truck Holding AG über. Im Konzernabschluss wurde die Daimler Truck AG sowohl in 2020 aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise als auch in 2021 aufgrund vertraglicher Vereinbarung als Organgesellschaft der Daimler Truck Holding AG berücksichtigt.

Tabelle [7 D.19](#) zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten Steueraufwand des Geschäftsjahres zum ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von unverändert 29,8% mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

D.19

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

| | 2021 | 2020 |
|---|-------------|-------------|
| in Millionen € | | |
| Erwarteter Steueraufwand | -976 | -100 |
| Abweichende ausländische Steuersätze | 71 | 68 |
| Abweichende Gewerbesteuer | 18 | 3 |
| Effekt aus Steuergesetzänderungen | 20 | 2 |
| Veränderung der nicht bilanzierten aktiven latenten Steuern | 32 | -405 |
| Steuerfreie Erträge und nicht abzugsfähige Aufwendungen | 15 | -1 |
| Sonstiges | -71 | -32 |
| | -891 | -465 |

Die Veränderung der nicht bilanzierten aktiven latenten Steuern im Jahr 2021 resultiert überwiegend aus Gesellschaften, die Teil der deutschen Organschaft der Daimler Truck Holding AG sind sowie aus dem Verlust der Beherrschung an der cellcentric GmbH & Co. KG und deren resultierende at-equity Konsolidierung im ersten Quartal 2021.

In den Effekten aus steuerfreien Erträgen und nicht abzugsfähigen Aufwendungen sind Steuereffekte aus in- und ausländischen Gesellschaften und Betriebsstätten enthalten, z. B. aufgrund von steuerfreien Dividenden und nicht abzugsfähigen Aufwendungen, die im Zusammenhang mit steuerfreien Dividenden angefallen sind.

Die sonstigen Veränderungen beinhalten im Wesentlichen Währungseffekte.

Für temporäre Differenzen aus dem erstmaligen Ansatz des Markennutzungsrechts Mercedes-Benz wurden keine latenten Steuern bilanziert, weil die Ausnahmeregelung beim erstmaligen Ansatz eines Vermögenswertes oder einer Schuld für diese temporäre Differenz Anwendung findet.

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern saldiert, wenn sie sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden, und ein Anspruch auf Verrechnung eines tatsächlichen Steuererstattungsanspruchs mit einer tatsächlichen Steuerschuld besteht. In der Konzernbilanz werden die in Tabelle [7 D.20](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern ausgewiesen.

D.20

Aktive und passive latente Steuern

| | 31. Dezember 2021 | 1. Januar 2020 | 1. Januar 2020 |
|--|-------------------|----------------|----------------|
| in Millionen € | | | |
| Aktive latente Steuern | 1.388 | 1.258 | 1.109 |
| Passive latente Steuern | -68 | -99 | -95 |
| Nettobetrag der aktiven latenten Steuern | 1.320 | 1.159 | 1.014 |

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergeben sich vor Saldierung die in Tabelle 7 D.21 dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

D.21

Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern

| | 31. Dezember 2021 | 2020 | 1. Januar 2020 |
|--|----------------------|---------------|-------------------|
| in Millionen € | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | 67 | 396 | 18 |
| Sachanlagen | 28 | 5 | 12 |
| Vermietete Gegenstände | 47 | 79 | 107 |
| Vorräte | 173 | 154 | 198 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 183 | 122 | 82 |
| Sonstige Vermögenswerte, i.W. übrige finanzielle Vermögenswerte | 1.213 | 1.064 | 1.052 |
| Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften | 521 | 485 | 641 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 227 | 266 | 320 |
| Sonstige Rückstellungen | 800 | 727 | 721 |
| Verbindlichkeiten | 1.056 | 1.188 | 1.338 |
| Passivischer Abgrenzungsposten | 729 | 739 | 764 |
| Sonstige Schulden | 11 | 10 | 13 |
| | 5.055 | 5.235 | 5.266 |
| Nicht bilanzierte aktive latente Steuern | -1.349 | -1.902 | -1.727 |
| <i>davon auf temporäre Differenzen</i> | -858 | -1.434 | -1.090 |
| <i>davon auf steuerliche Verlustvorträge</i> | -491 | -468 | -637 |
| Aktive latente Steuern, unsaldiert | 3.706 | 3.333 | 3.539 |
| Entwicklungskosten | -214 | -216 | -253 |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | -52 | -57 | -62 |
| Sachanlagen | -856 | -769 | -818 |
| Vermietete Gegenstände | -782 | -897 | -993 |
| Vorräte | -30 | -28 | -25 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | -2 | -25 | -47 |
| Sonstige Vermögenswerte | -47 | -43 | -66 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | -374 | -98 | -211 |
| Sonstige Rückstellungen | -16 | -9 | -11 |
| Sonstige Schulden | -13 | -32 | -39 |
| Passive latente Steuern, unsaldiert | -2.386 | -2.174 | -2.525 |
| Nettobetrag der aktiven latenten Steuern | 1.320 | 1.159 | 1.014 |

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle 7 D.22 dargestellt.

D.22

Veränderung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern

| | 2021 | 2020 |
|--|--------------|--------------|
| in Millionen € | | |
| Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar | 1.159 | 1.014 |
| Latenter Steuerertrag/ -aufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | -114 | 196 |
| Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Eigenkapital- instrumente/Fremdkapitalinstrumente | 3 | - |
| Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente | -1 | -16 |
| Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungs- mathematische Gewinne/Verluste aus leistungsbasierten Pensionsplänen | 162 | 85 |
| Sonstige Veränderungen ¹ | 111 | -120 |
| Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember | 1.320 | 1.159 |

¹ Die sonstige Veränderung betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Der im Gesamtergebnis erfasste Steueraufwand ist in der Tabelle 7 D.23 dargestellt.

D.23

Gesamtergebnis

| | 2021 | 2020 |
|---|-------------|-------------|
| in Millionen € | | |
| Steueraufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | -891 | -465 |
| Steueraufwand oder -ertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzerneigenkapital | 164 | 69 |
| | -727 | -396 |

Die nicht bilanzierten aktiven latenten Steuern verringerten sich im Jahr 2021 um 553 Mio. € (2020: Erhöhung um 175 Mio. €). Die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern verringerten sich in dem Jahr 2021 und erhöhten sich im Jahr 2020 ergebniswirksam um 108 Mio. € bzw. 405 Mio. €. Die ergebnisneutral zu erfassenden, nicht bilanzierten aktiven latenten Steuern verringerten sich im Jahr 2021 um 445 Mio. € (2020: Rückgang um 230 Mio. €). Die erfolgsneutralen Veränderungen resultieren hauptsächlich aus der Erfassung bzw. Auflösung von Wertberichtigungen im sonstigen Ergebnis.

Die abzugsfähigen temporären Differenzen, für die keine aktiven latenten Steuern bilanziert wurden, betragen zum 31. Dezember 2021 2.823 Mio. € (31. Dezember 2020: 5.457 Mio. €, 1. Januar 2020: 3.600 Mio. €).

Zum 31. Dezember 2021 bestanden körperschaftsteuerliche Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern bilanziert wurden in Höhe von 1.667 Mio. € (31. Dezember 2020: 1.410 Mio. €; 1. Januar 2020: 1.801 Mio. €), davon 1.388 Mio. € aus zeitlich unbegrenzt vortragsfähigen Verlusten (31. Dezember 2020: 1.288 Mio. €; 1. Januar 2020: 1.751 Mio. €). Innerhalb der nächsten fünf Jahre verfallen körperschaftsteuerliche Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern bilanziert wurden in Höhe von 42 Mio. Euro (31. Dezember 2020: 17 Mio. €; 1. Januar 2020: 14 Mio. €) und innerhalb von sechs bis zehn Jahren verfallen körperschaftsteuerliche Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern bilanziert wurden in Höhe von 14 Mio. € (31. Dezember 2020: 57 Mio. €; 1. Januar 2020: 33 Mio. €). Nach zehn Jahren verfallen körperschaftsteuerliche Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern bilanziert wurden in Höhe von 223 Mio. € (31. Dezember 2020: 47 Mio. €; 1. Januar 2020: 3 Mio. €).

Die unbefristet vortragsfähigen Veräußerungsverluste, für die keine aktiven latenten Steuern bilanziert wurden, betragen 76 Mio. € (31. Dezember 2020: 103 Mio. €; 1. Januar 2020: 140 Mio. €). Darüber hinaus bestanden insgesamt 173 Mio. € (31. Dezember 2020: 136 Mio. €, 1. Januar 2020: 102 Mio. €) unbefristet vortragsfähige gewerbesteuerliche Verlustvorträge sowie bundesstaatenbezogene Verlustvorträge in den USA mit Verfallszeiträumen bis zu 20 Jahren, für die keine aktiven latenten Steuern bilanziert wurden.

Der Daimler Truck-Konzern ist der Auffassung, dass die Nutzung dieser aktiven latenten Steuern nicht wahrscheinlich ist bzw. dass nicht verlässlich nachgewiesen werden kann, dass ein ausreichendes zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können. Da das von IAS 12 »Income Taxes« geforderte Wahrscheinlichkeitskriterium somit nicht erfüllt ist, werden auch in Ländern mit zeitlich unbegrenzt vortragsfähigen Verlustvorträgen keine latenten Steueransprüche angesetzt.

Der Daimler Truck-Konzern hat im Jahr 2021 bzw. 2020 in einigen Tochterunternehmen (vor der Abspaltung: rechtliche Einheiten und Geschäftsbetriebe) steuerliche Verluste erzielt. Nach Saldierung der aktiven mit den passiven latenten Steuern betragen die aktiven latenten Steuern dieser Tochterunternehmen im Daimler Truck-Konzern zum 31. Dezember 2021 netto 388 Mio. € (31. Dezember 2020: 96 Mio. €; 1. Januar 2020: 48 Mio. €). Davon entfallen 194 Mio. € auf die deutsche Organisation der Daimler Truck Holding AG, die aufgrund von positiven Effekten aus bereits eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen bilanziert wurden. Der Daimler Truck-Konzern hält es für wahrscheinlich, dass in Zukunft ausreichend zu versteuerndes Ergebnis zur Nutzung dieser aktiven latenten Steuern vorhanden sein wird. Die gegenwärtige Einschätzung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern, die vom Daimler Truck-Konzern als realisierbar angesehen werden, kann sich in Zukunft ändern und zu höheren oder niedrigeren aktiven latenten Steuern führen.

Aus heutiger Sicht sind die einbehaltenen Gewinne der ausländischen Tochterunternehmen (vor der Abspaltung: rechtliche Einheiten und Geschäftsbetriebe) weitgehend dazu bestimmt, in diese Tochterunternehmen reinvestiert zu werden. Der Daimler Truck-Konzern hat keine passiven latenten Steuern auf einbehaltene Gewinne ausländischer Tochterunternehmen i.H.v. 8.411 Mio. € bilanziert (31. Dezember 2020: 7.448 Mio. €; 1. Januar 2020: 6.529 Mio. €), die reinvestiert werden sollen. Bei Ausschüttung wären die Gewinne zu 5 % der deutschen Besteuerung zu unterwerfen und unterlägen gegebenenfalls einer ausländischen Quellensteuer. Darüber hinaus wären bei Ausschüttung der Gewinne eines ausländischen Tochterunternehmens an eine ausländische Zwischenholding gegebenenfalls weitere ertragsteuerliche Konsequenzen zu beachten. Ausschüttungen würden deshalb in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der zu versteuernden temporären Differenzen hieraus wäre mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Der Daimler Truck-Konzern ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuernachzahlungen kommen kann, welche die im Abschluss gebildete Vorsorge übersteigen.

Zum Ausgleich von steuerlichen Risiken aus der Zeit vor dem Spaltungsstichtag hat sich die Daimler Truck AG verpflichtet, künftige Steuernachzahlungen aus Betriebsprüfungen für diejenigen Zeiträume zu erstatten, in denen das Lkw-Geschäft in einer separaten Gesellschaft betrieben wurde und für die die Mercedes-Benz Group AG keine Steuerverbindlichkeiten gebildet hat. Der Fair Value der Verbindlichkeit wird mit Null bewertet.

12. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in der Tabelle [7 D.26](#) dargestellt.

Zu den immateriellen Vermögenswerten gehören Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wie etwa Geschäfts- oder Firmenwert, Vertriebsrechte und Markenzeichen. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte fortzuführen. Tabelle [7 D.24](#) zeigt die Geschäfts- oder Firmenwerte nach Segmenten und innerhalb der Überleitung in der Segmentberichterstattung. Die immateriellen Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer, mit Ausnahme des Geschäfts- oder Firmenwerts, betragen €1.083 Mio. € zum 31. Dezember 2021 (31. Dezember 2020: 154 Mio. €, 1. Januar 2020: 159 Mio. €).

D.24

Geschäfts- oder Firmenwerte nach Segment

| | 31. Dezember | | 1. Januar |
|-----------------------------------|--------------|------|-----------|
| | 2021 | 2020 | 2020 |
| in Millionen € | | | |
| Trucks North America ¹ | 240 | 198 | 230 |
| Mercedes-Benz | 195 | 195 | 148 |
| Trucks Asia ¹ | 80 | 81 | 82 |
| Daimler Buses ¹ | 4 | 6 | 6 |
| Financial Services | - | 40 | 40 |
| Überleitung ² | 115 | 106 | 116 |
| | 634 | 626 | 622 |

¹ Änderungen resultieren hauptsächlich aus der Währungsumrechnung.

² Der Geschäfts- oder Firmenwert in der Überleitung bezieht sich auf die zahlungsmittelgenerierende Einheit TORC.

Im Laufe des Jahres 2021 verringerte sich der Geschäfts- oder Firmenwert um 40 Mio. € aufgrund einer Wertminderung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit (»ZGE«) Financial Services (2020: 0 Mio. €), wodurch der Buchwert des Geschäfts- oder Firmenwerts für diese ZGE auf 0 Mio. € sank.

Die Daimler Truck AG hat mit der Mercedes-Benz Group verschiedene neue Lizenzverträge über das Recht zur Nutzung an Marken, Patenten und IP-Domains abgeschlossen. Der wichtigste Teil dieser Lizenzvereinbarung ist das Recht zur Nutzung der Marke Mercedes-Benz auf unbegrenzte Zeit und ohne Gegenleistung. Die Vereinbarung wurde am 27. September 2021 unterzeichnet und trat am 1. Dezember 2021 in Kraft. Die Lizenzvereinbarungen wurden als Zugänge zu den übrigen immateriellen Vermögenswerten i.H.v. 990 Mio. € erfasst, wovon 932 Mio. € auf das Recht zur Nutzung der Marke Mercedes-Benz entfallen, das als Eigenkapitaleinlage der Mercedes-Benz Group zum beizulegenden Zeitwert erfasst wurde. Die Zugänge an immateriellen Vermögenswerten über das Recht zur Nutzung an der Marke Mercedes-Benz sind den Segmenten wie folgt zugeordnet: 853 Mio. € entfallen auf das Segment Mercedes-Benz und 79 Mio. € auf Daimler Buses.

Die Bewertung der Marke Mercedes-Benz wurde mittels der relief-from-royalty Methode durchgeführt. Weitere Details hinsichtlich der Bewertungsmethoden finden sich in [Anmerkung 4](#). Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung. Die Nutzungsdauer der Marke ist unbestimmt, da auf absehbare Zeit erwartet wird, dass sie weiterhin Netto-Cash Flows für den Konzern generiert, die Marke selbst gut etabliert ist und ihre Fähigkeit bewiesen hat, Transformation zu überstehen. Ein ordentliches Kündigungsrecht der Mercedes-Benz Group besteht nicht, es sei denn, es liegen außerordentliche Gründe vor. Die Lizenzvereinbarung für die Marke gilt weltweit, mit Ausnahme der USA, Kanada und Mexiko sowie Ländern mit internationalen, staatlichen Sanktionen.

Die Marke ist Bestandteil des jährlichen Wertminderungstest auf Ebene der entsprechenden ZGEs.

Die Tabelle [7 D.25](#) zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

D.25

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

| | 2021 | 2020 |
|---|------------|------|
| in Millionen € | | |
| Umsatzkosten | 213 | 255 |
| Vertriebskosten | 7 | 7 |
| Allgemeine Verwaltungskosten | 7 | 15 |
| Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten | 17 | 6 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 40 | - |
| | 284 | 283 |

D.26**Immaterielle Vermögenswerte**

| in Millionen € | Geschäfts- oder Firmenwerte (erworben) | Entwicklungskosten (selbst geschaffen) | Übrige immaterielle Vermögenswerte ³ | Gesamt |
|---|--|---|--|--------------|
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | | | |
| Stand 1. Januar 2020 | 767 | 2.667 | 1.059 | 4.493 |
| Zugänge durch Unternehmenserwerbe | 45 | - | - | 45 |
| Übrige Zugänge | - | 107 | 33 | 140 |
| Umbuchungen | - | - | - | - |
| Abgänge | - | -91 | -22 | -113 |
| Sonstige Veränderungen ¹ | -52 | -12 | -42 | -106 |
| Stand 31. Dezember 2020 | 760 | 2.671 | 1.028 | 4.459 |
| Zugänge durch Unternehmenserwerbe | - | - | - | - |
| Übrige Zugänge | - | 176 | 1.074 | 1.250 |
| Umbuchungen | - | - | - | - |
| Abgänge | - | -224 | -57 | -281 |
| Sonstige Veränderungen ¹ | 61 | -3 | -4 | 54 |
| Stand 31. Dezember 2021 | 821 | 2.620 | 2.041 | 5.482 |
| Abschreibungen/Wertminderungen | | | | |
| Stand 1. Januar 2020 | 145 | 1.825 | 684 | 2.654 |
| Zugänge | - | 225 | 58 | 283 |
| Umbuchungen | - | - | - | - |
| Abgänge | - | -89 | -21 | -110 |
| Sonstige Veränderungen ¹ | -11 | -11 | -28 | -50 |
| Stand 31. Dezember 2020 | 134 | 1.950 | 693 | 2.777 |
| Zugänge ² | 40 | 183 | 61 | 284 |
| Umbuchungen | - | - | - | - |
| Abgänge | - | -224 | -56 | -280 |
| Sonstige Veränderungen ¹ | 13 | -3 | -9 | 1 |
| Stand 31. Dezember 2021 | 187 | 1.906 | 689 | 2.782 |
| Buchwert zum 1. Januar 2020 | 622 | 842 | 375 | 1.839 |
| Buchwert zum 31. Dezember 2020 | 626 | 721 | 335 | 1.682 |
| Buchwert zum 31. Dezember 2021 | 634 | 714 | 1.352 | 2.700 |

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

2 Beinhaltet eine Wertminderung des Geschäfts- oder Firmenwerts i.H.v. 40 Mio. € im Zusammenhang mit dem Segment Financial Services.

3 Zu den übrigen immateriellen Vermögenswerten gehören erworbene Vermögenswerte, die abgeschrieben werden, und Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen. Das Recht zur Nutzung an der Marke Mercedes-Benz, wie oben beschrieben, wird innerhalb der ZGE Mercedes-Benz und Daimler Buses einem jährlichen Wertminderungstest unterzogen.

13. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2021 von 7.860 Mio. € (31. Dezember 2020: 7.879 Mio. €, 1. Januar 2020: 8.619 Mio. €) enthalten auch Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Die Entwicklung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte kann Tabelle [7 D.27](#) entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 9 Mio. € (31. Dezember 2020: 10 Mio. €) von den übrigen Zugängen innerhalb der Sachanlagen abgesetzt.

D.27

Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)

| | Grundstücke, Bauten und grundstücksgleiche Rechte | Technische Anlagen und Maschinen | Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung | Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | Gesamt |
|---|--|--|---|---|---------------|
| in Millionen € | | | | | |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | | | | |
| Stand 1. Januar 2020 | 4.821 | 6.851 | 7.032 | 834 | 19.538 |
| Zugänge durch Unternehmenserwerbe | 15 | 38 | – | 4 | 57 |
| Übrige Zugänge | 93 | 99 | 152 | 451 | 795 |
| Umbuchungen | 153 | 155 | 240 | -526 | 22 |
| Abgänge | -73 | -135 | -163 | -25 | -396 |
| Sonstige Veränderungen ¹ | -229 | -260 | -396 | -70 | -955 |
| Stand 31. Dezember 2020 | 4.780 | 6.748 | 6.865 | 668 | 19.061 |
| Zugänge durch Unternehmenserwerbe | – | – | – | – | – |
| Übrige Zugänge | 46 | 93 | 155 | 459 | 753 |
| Umbuchungen | 198 | 140 | 200 | -538 | – |
| Abgänge | -31 | -238 | -365 | -9 | -643 |
| Sonstige Veränderungen ¹ | 54 | -5 | 104 | 12 | 165 |
| Stand 31. Dezember 2021 | 5.047 | 6.738 | 6.959 | 592 | 19.336 |
| Abschreibungen/Wertminderungen | | | | | |
| Stand 1. Januar 2020 | 2.363 | 4.796 | 5.297 | – | 12.456 |
| Zugänge | 110 | 325 | 411 | 9 | 855 |
| Umbuchungen | – | 1 | -1 | – | – |
| Abgänge | -32 | -124 | -146 | – | -302 |
| Sonstige Veränderungen ¹ | -98 | -149 | -268 | -2 | -517 |
| Stand 31. Dezember 2020 | 2.343 | 4.849 | 5.293 | 7 | 12.492 |
| Zugänge | 107 | 276 | 296 | 4 | 683 |
| Umbuchungen | – | 2 | – | -2 | – |
| Abgänge | -16 | -229 | -308 | – | -553 |
| Sonstige Veränderungen ¹ | 23 | -33 | 71 | 2 | 63 |
| Stand 31. Dezember 2021 | 2.457 | 4.865 | 5.352 | 11 | 12.685 |
| Buchwert zum 1. Januar 2020 | 2.458 | 2.055 | 1.735 | 834 | 7.082 |
| Buchwert zum 31. Dezember 2020 | 2.437 | 1.899 | 1.572 | 661 | 6.569 |
| Buchwert zum 31. Dezember 2021 | 2.590 | 1.873 | 1.607 | 581 | 6.651 |

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Tabelle 7 D.28 zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

| | 31. Dezember | | 1. Januar |
|--|--------------|--------------|--------------|
| | 2021 | 2020 | 2020 |
| in Millionen € | | | |
| D.28 Nutzungsrechte | | | |
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten | 1.166 | 1.272 | 1.493 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 3 | 2 | 1 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 40 | 36 | 43 |
| | 1.209 | 1.310 | 1.537 |

Die Tabellen 7 D.29 und 7 D.30 beinhalten ergänzende Angaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung.

| | 2021 | 2020 |
|---|----------------|------------|
| | in Millionen € | |
| D.29 Zugänge und Abschreibungen für Nutzungsrechte | | |
| Zugänge zu Nutzungsrechten | 201 | 156 |
| Abschreibungen für | | |
| Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten | 175 | 180 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 1 | 1 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 17 | 16 |
| | 193 | 197 |

| | 2021 | 2020 |
|--|----------------|------|
| | in Millionen € | |
| D.30 Aufwendungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung | | |
| Zinsaufwand aus Leasingverhältnissen | 28 | 31 |
| Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen | 18 | 19 |
| Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte | 5 | 6 |
| Aufwendungen für variable Leasingzahlungen | 6 | 5 |

Die Tabelle 7 D.31 enthält Zahlungsmittelabflüsse im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung. Der gesamte Mittelabfluss für Leasingverträge umfasst Auszahlungen für Zinsaufwendungen und andere Ausgaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung, wie in Tabelle 7 D.30 dargestellt. Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeit unberücksichtigt geblieben sind, beziehen sich auf Verlängerungsoptionen, die potenziell vom Konzern in Anspruch genommen werden.

| | 2021 | 2020 |
|--|----------------|-------|
| | in Millionen € | |
| D.31 Zahlungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung | | |
| Gesamter Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen | 251 | 277 |
| Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht in der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden | 953 | 1.076 |

Weitere Informationen zur Leasingnehmerbilanzierung sind in [Anmerkung 3](#). Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze, [Anmerkung 26](#). Finanzierungsverbindlichkeiten und [Anmerkung 35](#). Management von Finanzrisiken enthalten.

14. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle 7 D.32 entnommen werden.

| | 2021 | 2020 |
|--|----------------|--------|
| | in Millionen € | |
| D.32 Vermietete Gegenstände | | |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | |
| Stand 1. Januar | 5.655 | 5.919 |
| Zugänge | 1.077 | 1.131 |
| Abgänge | -1.341 | -1.322 |
| Sonstige Veränderungen ¹ | -4 | -73 |
| Stand 31. Dezember | 5.387 | 5.655 |
| Abschreibungen/Wertminderungen | | |
| Stand 1. Januar | 1.909 | 1.776 |
| Zugänge | 670 | 859 |
| Abgänge | -725 | -706 |
| Sonstige Veränderungen ¹ | -9 | -20 |
| Stand 31. Dezember | 1.845 | 1.909 |
| Buchwert zum 1. Januar | 3.746 | 4.143 |
| Buchwert zum 31. Dezember | 3.542 | 3.746 |

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsrechnungen.

Leasingzahlungen

Die Fälligkeiten der zukünftigen an den Daimler Truck-Konzern zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen können Tabelle [7 D.33](#) entnommen werden.

D.33

Fälligkeiten der undiskontierten Leasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

| | 31. Dezember 2021 | 2020 | 1. Januar 2020 |
|--------------------------------|----------------------|-------|-------------------|
| in Millionen € | | | |
| Fällig | | | |
| Innerhalb eines Jahres | 742 | 614 | 670 |
| Zwischen einem und zwei Jahren | 480 | 512 | 602 |
| Zwischen zwei und drei Jahren | 367 | 409 | 444 |
| Zwischen drei und vier Jahren | 255 | 248 | 261 |
| Zwischen vier und fünf Jahren | 155 | 63 | 63 |
| Nach mehr als fünf Jahren | 82 | 49 | 49 |
| | 2.081 | 1.895 | 2.089 |

15. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [7 D.34](#) zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle [7 D.35](#) zeigt die Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss des Daimler Truck-Konzerns einbezogen werden.

D.34

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

| | Assoziierte Unternehmen ² | Gemeinschafts- unternehmen | Gemein- schaftliche Tätigkeiten | Gesamt |
|---------------------------------|---|-------------------------------|---------------------------------------|--------|
| in Millionen € | | | | |
| 31. Dezember 2021 | | | | |
| At-equity-Buchwert ¹ | 120 | 1.233 | 16 | 1.369 |
| At-equity-Ergebnis ¹ | -28 | 129 | 5 | 106 |
| 31. Dezember 2020 | | | | |
| At-equity-Buchwert ¹ | 169 | 352 | 13 | 534 |
| At-equity-Ergebnis ¹ | -7 | 50 | 4 | 47 |
| 1. Januar 2020 | | | | |
| At-equity-Buchwert ¹ | 200 | 329 | 18 | 547 |

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Im September 2021 veräußerte die DTAG ihre 15%ige Beteiligung an KAMAZ. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt »KAMAZ« weiter unten.

D.35

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

| | Cellcentric ^{2,3} | BFDA ² | Übrige | Gesamt |
|---------------------------------|----------------------------|-------------------|--------|--------|
| in Millionen € | | | | |
| 31. Dezember 2021 | | | | |
| Höhe des Anteils (in %) | 50,0 | 50,0 | | |
| At-equity-Buchwert ¹ | 654 | 474 | 105 | 1.233 |
| At-equity-Ergebnis ¹ | -51 | 151 | 29 | 129 |
| 31. Dezember 2020 | | | | |
| Höhe des Anteils (in %) | – | 50,0 | | |
| At-equity-Buchwert ¹ | – | 281 | 71 | 352 |
| At-equity-Ergebnis ¹ | – | 43 | 7 | 50 |
| 1. Januar 2020 | | | | |
| Höhe des Anteils (in %) | – | 50,0 | | |
| At-equity-Buchwert ¹ | – | 245 | 84 | 329 |

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Es wurden keine Dividenden an den Daimler Truck-Konzern in einer der dargestellten Perioden gezahlt.

3 Die Zahlen für das at-equity-Ergebnis beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. März bis 31. Dezember 2021.

BFDA

Die Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd (»BFDA«) ist ein Gemeinschaftsunternehmen des Daimler Truck-Konzerns (50%) und der Beiqi Foton Motor Co. Ltd. (50%). Das Unternehmen wurde im Dezember 2011 gegründet und nahm seine Tätigkeit im Juli 2012 auf. Die Hauptaktivitäten der BFDA sind Design, Entwicklung, Produktion/Montage und Verkauf von Mittelschwer- bis Schwerlastkraftwagen, Motoren und Produktionsteilen. Die Beteiligung ist dem Segment Trucks Asia zugeordnet.

Im Jahr 2021 enthält das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen für die BFDA eine Wertaufholung i.H.v. 75 Mio. € (2020: 0 Mio. €), die durch die Freigabe zur Produktion und des Vertriebs von Schwerlastkraftwagen der Marke Mercedes-Benz in China ab dem vierten Quartal 2022 auslöst wurde.

Cellcentric

Im November 2020 haben die Volvo Group und die Daimler Truck AG eine verbindliche Vereinbarung über die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens für Brennstoffzellen-Aktivitäten unterzeichnet. Die Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG war ein 100%iges Tochterunternehmen der Daimler Truck AG, in der die Vermögenswerte und Schulden der Brennstoffzellen-Aktivitäten gebündelt wurden. Die Volvo Group hat 50 % der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG zu einem Kaufpreis von 639 Mio. € erworben. Die beiden Parteien kamen überein, das Unternehmen in cellcentric GmbH & Co. KG (»cellcentric«) mit Hauptgeschäftssitz in Kirchheim unter Teck, Deutschland, umzubenennen.

Mit Abschluss der Transaktion im März 2021 wurde ein Ergebnis vor Steuern i.H.v. 1.215 Mio. €, wovon 624 Mio. € auf die Neubewertung des von dem Daimler Truck-Konzern gehaltenen Anteils an cellcentric entfallen, sowie ein Mittelzufluss i.H.v. 634 Mio. € erfasst. Cellcentric-bezogene Aktivitäten werden keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet, sondern in der Segmentberichterstattung der Überleitung zugeordnet.

Nach der Transaktion und bis zum 31. Dezember 2021 haben der Daimler Truck-Konzern und die Volvo Group Kapitaleinlagen i.H.v. insgesamt 132 Mio. € in cellcentric eingebracht, was zu einer Erhöhung der at-equity bewerteten Finanzinvestition des Daimler Truck-Konzerns um 66 Mio. € führte.

Übrige

KAMAZ

Im September 2021 verkaufte die Daimler Truck AG ihre 15%ige Beteiligung an der KAMAZ PAO (»KAMAZ«) für eine zahlungswirksame Gegenleistung i.H.v. 132 Mio. € an die Mercedes-Benz Group AG, die in der Konzern-Kapitalflussrechnung unter Erlöse aus dem Verkauf von Beteiligungen ausgewiesen ist. Zum 31. Dezember 2021 hält der Daimler Truck-Konzern 0% der Anteile an KAMAZ. Der Buchwert der Beteiligung belief sich zum Zeitpunkt der Veräußerung auf 131 Mio. €, einschließlich des at-equity-Ergebnisses und der Wertaufholung von historischen Wertminderungsaufwendungen.

Das at-equity-Ergebnis aus KAMAZ betrug bis zum Zeitpunkt der Veräußerung -40 Mio. € und wird im Segment Mercedes-Benz ausgewiesen. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus: (1) einem positiven Effekt aus der Wertaufholung i.H.v. 58 Mio. € (aufgrund des gestiegenen Aktienkurses); (2) dem positiven Effekt aus dem anteiligen at-equity-Ergebnis der ersten neun Monate i.H.v. 11 Mio. €; (3) dem Veräußerungsgewinn i.H.v. 1 Mio. € aus der Verrechnung der zahlungswirksamen Gegenleistung mit dem Buchwert; und (4) einem Veräußerungsverlust im Zusammenhang mit der Umgliederung der kumulierten Umrechnungsdifferenzen i.H.v. 110 Mio. € aus dem sonstigen Ergebnis.

Gemeinschaftsunternehmen für ein europäisches Hochleistungs-Ladenetz

Im Dezember 2021 unterzeichnete der Daimler Truck-Konzern eine verbindliche Vereinbarung mit der TRATON Group und der Volvo Group über die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens im Jahr 2022 zur Errichtung und zum Betrieb eines europäischen Hochleistungs-Ladenetzes für batterieelektrische Fernverkehrs-Schwerlastkraftwagen und Reisebusse. Das Gemeinschaftsunternehmen wird sich zu gleichen Teilen im Besitz der drei Parteien befinden und soll im Jahr 2022 den Betrieb aufnehmen. Der Daimler Truck-Konzern, die TRATON Group und die Volvo Group haben sich verpflichtet, jeweils eine Kapitaleinlage von 167 Mio. € zu leisten.

In Tabelle [7 D.36](#) sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der nach der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen nach Kaufpreisallokation dargestellt, die Basis für die at-equity-Bewertung im Daimler Truck-Konzern waren.

Tabelle [7 D.37](#) zeigt die zusammengefassten aggregierten Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen nach Kaufpreisallokation auf quotierter Basis.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in [Anmerkung 39](#). Beziehungen zu nahe- stehenden Unternehmen und Personen enthalten.

D.36

Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen

| in Millionen € | Cellcentric | | BFDA | |
|---|----------------------|-------|----------------------|-------------------|
| | 31. Dezember 2021 | 2021 | 31. Dezember 2020 | 1. Januar 2020 |
| Angaben zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung | | | | |
| Umsatzerlöse | 9 | 4.245 | 5.153 | |
| Planmäßige Abschreibung | -37 | -54 | -55 | |
| Zinsaufwendungen | - | -1 | -10 | |
| Aufwendungen/Erträge aus Steuern vom Einkommen und Ertrag | - | -36 | -12 | |
| Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften | -103 | 152 | 98 | |
| Gesamtergebnis | -103 | 152 | 98 | |

Angaben zur Konzernbilanz¹

| | | | | |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Langfristige Vermögenswerte | 1.271 | 1.368 | 1.220 | 1.175 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 64 | 1.075 | 1.391 | 1.079 |
| Langfristige Schulden | 21 | 324 | 185 | 327 |
| Kurzfristige Schulden | 26 | 1.239 | 1.763 | 1.336 |
| Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile) | 1.288 | 880 | 663 | 591 |

Überleitung vom anteiligen IFRS-Eigenkapital¹ zum at-equity-Buchwert im Konzern

| | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|
| Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Daimler Truck-Konzern zuzuordnen ist | 654 | 440 | 332 | 295 |
| Sonstige Überleitungseffekte inkl. Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor wie z.B. Geschäfts- oder Firmenwerte aus at-equity-Bewertung und Wertminderungen sowie Wertaufholungen auf die Beteiligung | - | 34 | -51 | -50 |
| At-equity-Buchwert | 654 | 474 | 281 | 245 |

¹ Ohne die Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

D.37

Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen

| in Millionen € | Assoziierte Unternehmen | | Gemeinschaftsunternehmen | |
|--|-------------------------|------|--------------------------|------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 |
| Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert) | | | | |
| Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften | -28 | -4 | 29 | 8 |
| Sonstiges Ergebnis | - | 1 | - | - |
| Gesamtergebnis | -28 | -3 | 29 | 8 |

16. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Tabelle [7 D.39](#) zeigt die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

Forderungstypen

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden enthalten Forderungen aus Kreditfinanzierungen gegenüber Kunden, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt vom Daimler Truck-Konzern bezogen haben.

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern umfassen Darlehensforderungen, die aus der Bestandsfinanzierung der durch das Industriegeschäft verkauften Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung von anderen Vermögenswerten, welche die Händler von Dritten gekauft haben, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (zum Beispiel Verkaufsräume).

Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen umfassen Forderungen aus Leasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

Sämtliche Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Tabelle [7 D.38](#) zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen zukünftigen Leasingzahlungen sowie die Entwicklung der Leasingzahlungen zum Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen.

D.38

Entwicklung der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

| | 31. Dezember | | 1. Januar |
|--|--------------|-------|-----------|
| | 2021 | 2020 | 2020 |
| in Millionen € | | | |
| Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen | 2.650 | 2.553 | 2.652 |
| davon fällig | | | |
| innerhalb eines Jahres | 1.024 | 995 | 954 |
| zwischen einem und zwei Jahren | 672 | 614 | 653 |
| zwischen zwei und drei Jahren | 456 | 448 | 478 |
| zwischen drei und vier Jahren | 309 | 316 | 348 |
| zwischen vier und fünf Jahren | 142 | 157 | 189 |
| nach mehr als fünf Jahren | 47 | 23 | 30 |
| Nicht garantierte Restbuchwerte | 56 | 5 | 7 |
| Bruttoinvestition | 2.706 | 2.558 | 2.659 |
| Nicht realisierter Finanzertrag | -261 | -252 | -288 |
| Buchwert (brutto) | 2.445 | 2.306 | 2.371 |
| Wertberichtigungen | -79 | -54 | -32 |
| Buchwert (netto) | 2.366 | 2.252 | 2.339 |

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste ist in Tabelle [7 D.40](#) dargestellt.

In 2021 wurden im Segment Financial Services Wertberichtigungen i.H.v. 0,1 Mrd. € ergebniswirksam erfasst (2020: 0,2 Mrd. €). Wenngleich der Effekt im Vergleich zu 2020 geringer ausfiel, wurde der Wert der Wertberichtigungen durch die andauernden Unsicherheiten im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie bestimmt. Darüber hinaus wurde bei der Ermittlung der Kreditrisikovorsorge unter anderem auch berücksichtigt, dass in 2020 die Zahlungsfähigkeit der Kunden noch durch die im Rahmen von staatlichen und seitens Financial Services angebotenen Programmen positiv beeinflusst wurde. In 2021 wurden diese Programme im Vergleich zu 2020 in geringerem Umfang angeboten.

Die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die in Stufe 2 bzw. 3 ausgewiesen wurden und deren Vertrag angepasst wurde, beliefen sich zum 31. Dezember 2021 auf 165 Mio. € (31. Dezember 2020: 511 Mio. €). Darüber hinaus wurden zum 31. Dezember 2021 aufgrund von Vertragsanpassungen Buchwerte von 129 Mio. € von den Stufen 2 und 3 in Stufe 1 umgegliedert (31. Dezember 2020: 87 Mio. €).

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [7 D.41](#) enthalten.

Ein Anstieg der Überfälligkeit führt regelmäßig zu einer Erhöhung der gebildeten Wertberichtigung.

Die Buchwerte sind durch die den Verträgen zugrundeliegenden Fahrzeuge gesichert. Die Nettobuchwerte der Forderungen sind so regelmäßig fast vollständig abgedeckt. Über die Laufzeit der Verträge wird die Wertentwicklung der Sicherheiten kontinuierlich bei der Berechnung der zu bildenden Risikovorsorge einbezogen, so dass die Nettobuchwerte der bonitätsbeeinträchtigten Verträge durch die Fahrzeuge im Wesentlichen abgesichert sind.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [Anmerkung 35](#). Management von Finanzrisiken enthalten.

Zum 31. Dezember 2021 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 1.072 Mio. € (31. Dezember 2020: 1.303 Mio. €) als verpfändete Sicherheiten größtenteils für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch [Anmerkung 26](#). Finanzierungsverbindlichkeiten).

D.39

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

| | 31. Dezember 2021 | | | 31. Dezember 2020 | | | 1. Januar 2020 | | |
|----------------------------------|-------------------|-------------|--------|-------------------|-------------|--------|----------------|-------------|--------|
| | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen € | | | | | | | | | |
| Buchwert (brutto) | 7.278 | 9.218 | 16.496 | 7.063 | 8.577 | 15.640 | 9.465 | 9.505 | 18.970 |
| Absatzfinanzierung mit Endkunden | 3.481 | 6.989 | 10.470 | 3.457 | 6.624 | 10.081 | 3.989 | 7.332 | 11.321 |
| Absatzfinanzierung mit Händlern | 2.858 | 722 | 3.580 | 2.702 | 550 | 3.252 | 4.618 | 659 | 5.277 |
| Finanzierungsleasing-Verträge | 939 | 1.507 | 2.446 | 904 | 1.403 | 2.307 | 858 | 1.514 | 2.372 |
| Wertberichtigungen | -123 | -275 | -398 | -112 | -259 | -371 | -120 | -171 | -291 |
| Buchwert (netto) | 7.155 | 8.943 | 16.098 | 6.951 | 8.318 | 15.269 | 9.345 | 9.334 | 18.679 |

D.40

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste

| | 12-Monatsverluste (Stufe 1) | Gesamtlaufzeitverluste | | Gesamt |
|---|--------------------------------|--|---|--------|
| | | nicht bonitäts- beein- trächtigt (Stufe 2) | bonitäts- beein- trächtigt (Stufe 3) | |
| in Millionen € | | | | |
| Stand zum 1. Januar 2020 | 95 | 49 | 147 | 291 |
| Zuführungen | 41 | 16 | 90 | 147 |
| Bewertungsänderungen | 3 | 21 | 129 | 153 |
| Inanspruchnahmen | -1 | -7 | -39 | -47 |
| Auflösungen | -41 | -12 | -71 | -124 |
| Übertragung nach Stufe 1 | 16 | -13 | -3 | - |
| Übertragung nach Stufe 2 | -4 | 6 | -2 | - |
| Übertragung nach Stufe 3 | -3 | -9 | 12 | - |
| Wechselkurseffekte und andere Veränderungen | -13 | -4 | -32 | -49 |
| Stand zum 31. Dezember 2020 | 93 | 47 | 231 | 371 |
| Zuführungen | 40 | 10 | 119 | 169 |
| Bewertungsänderungen | -23 | 5 | 86 | 68 |
| Inanspruchnahmen | -1 | -4 | -68 | -73 |
| Auflösungen | -49 | -18 | -89 | -156 |
| Übertragung nach Stufe 1 | 30 | -12 | -18 | - |
| Übertragung nach Stufe 2 | -3 | 9 | -6 | - |
| Übertragung nach Stufe 3 | -1 | -5 | 6 | - |
| Wechselkurseffekte und andere Veränderungen | 8 | - | 11 | 19 |
| Stand zum 31. Dezember 2021 | 94 | 32 | 272 | 398 |

D.41

Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen

| | 12-Monatsverluste (Stufe 1) | Gesamtlaufzeitverluste nicht bonitäts- beein- trächtig (Stufe 2) | bonitäts- beein- trächtig (Stufe 3) | Gesamt |
|--------------------------------|--------------------------------|---|--|---------------|
| in Millionen € | | | | |
| 31. Dezember 2021 | | | | |
| Brutto-Buchwert | 15.590 | 404 | 502 | 16.496 |
| davon | | | | |
| nicht überfällig | 15.368 | 184 | 153 | 15.705 |
| 30 Tage und weniger überfällig | 222 | 83 | 81 | 386 |
| 31 bis 60 Tage überfällig | - | 96 | 48 | 144 |
| 61 bis 90 Tage überfällig | - | 40 | 66 | 106 |
| 91 bis 180 Tage überfällig | - | 1 | 64 | 65 |
| mehr als 180 Tage überfällig | - | - | 90 | 90 |
| 31. Dezember 2020 | | | | |
| Brutto-Buchwert | 14.580 | 593 | 467 | 15.640 |
| davon | | | | |
| nicht überfällig | 14.353 | 182 | 141 | 14.676 |
| 30 Tage und weniger überfällig | 227 | 186 | 40 | 453 |
| 31 bis 60 Tage überfällig | - | 164 | 31 | 195 |
| 61 bis 90 Tage überfällig | - | 60 | 43 | 103 |
| 91 bis 180 Tage überfällig | - | 1 | 92 | 93 |
| mehr als 180 Tage überfällig | - | - | 120 | 120 |
| 1. Januar 2020 | | | | |
| Brutto-Buchwert | 17.763 | 794 | 413 | 18.970 |
| davon | | | | |
| nicht überfällig | 17.409 | 253 | 113 | 17.775 |
| 30 Tage und weniger überfällig | 354 | 189 | 52 | 595 |
| 31 bis 60 Tage überfällig | - | 269 | 13 | 282 |
| 61 bis 90 Tage überfällig | - | 81 | 20 | 101 |
| 91 bis 180 Tage überfällig | - | 2 | 129 | 131 |
| mehr als 180 Tage überfällig | - | - | 86 | 86 |

17. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen mit einem Buchwert von 139 Mio. € zum 31. Dezember 2021 (31. Dezember 2020: 5.841 Mio. €, 1. Januar 2020: 4.729 Mio. €) sind Teil des Liquiditätsmanagements des Daimler Truck-Konzerns, das seit der Konzerntrennung Anfang Dezember 2021 eigenständig ist. Der Posten beinhaltet Finanzinstrumente, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert, erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Der deutliche Rückgang der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen im Jahr 2021 gegenüber dem Jahr 2020 ist in erster Linie auf die Beendigung der Cash-Pooling-Vereinbarungen mit der Mercedes-Benz Group zurückzuführen. Weitere Informationen dazu sind nachstehend angeführt.

Cash-Pooling

Zum 31. Dezember 2020 waren in dem Posten verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen Cash-Pooling-Forderungen gegenüber der Mercedes-Benz Group, gehalten zu fortgeführten Anschaffungskosten, mit einem Betrag von 5.734 Mio. € (1. Januar 2020: 4.569 Mio. €) enthalten. Zur Beendigung der Cash-Pooling Vereinbarungen siehe [👁 Anmerkung 31](#). Konzern-Kapitalflussrechnung.

Zu den Cash-Pooling-Forderungen siehe auch [👁 Anmerkung 39](#). Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen.

Soweit ein kurzfristiger Liquiditätsbedarf durch börsennotierte Wertpapiere gedeckt wird, werden diese als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

Weitere Informationen zu verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen sind in [👁 Anmerkung 34](#). Finanzinstrumente enthalten.

18. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in Tabelle [7 D.42](#) dargestellt zusammen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Die sonstigen finanziellen Forderungen und übrigen finanziellen Vermögenswerte enthalten Forderungen gegenüber nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie zum 31. Dezember 2021 Forderungen aus nachträglichen Kaufpreisanpassungen von Phase 1 Gesellschaften, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden.

Zum 31. Dezember 2021 waren Vermögenswerte mit einem Buchwert von 71 Mio. € (31. Dezember 2020: 57 Mio. € 1. Januar 2020: 63 Mio. €) als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt (siehe auch [👁 Anmerkung 26](#). Finanzierungsverbindlichkeiten).

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in [👁 Anmerkung 34](#). Finanzinstrumente.

D.42

Übrige finanzielle Vermögenswerte

| | 31. Dezember 2021 | | | 31. Dezember 2020 | | | 1. Januar 2020 | | |
|---|-------------------|-------------|--------------|-------------------|-------------|--------------|----------------|-------------|--------------|
| | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen € | | | | | | | | | |
| Eigen- und Fremdkapitalanteile | - | 482 | 482 | - | 241 | 241 | - | 224 | 224 |
| erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet | - | 85 | 85 | - | 96 | 96 | - | 104 | 104 |
| erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet | - | 244 | 244 | - | 95 | 95 | - | 77 | 77 |
| Zu Anschaffungskosten bewertet | - | 153 | 153 | - | 50 | 50 | - | 43 | 43 |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind | 42 | 21 | 63 | 142 | 55 | 197 | 54 | 22 | 76 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte | 3 | 2 | 5 | 19 | 9 | 28 | 1 | 11 | 12 |
| Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte | 609 | 201 | 810 | 287 | 499 | 786 | 546 | 570 | 1.116 |
| | 654 | 706 | 1.360 | 448 | 804 | 1.252 | 601 | 827 | 1.428 |

19. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle [7 D.43](#) entnommen werden.

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien. Bei den sonstigen übrigen nicht finanziellen Vermögenswerten handelt es sich hauptsächlich um Vermögenswerte, die im Zusammenhang mit Verkäufen mit Rückgaberecht bilanziert werden.

D.43

Übrige Vermögenswerte

| | 31. Dezember 2021 | | | 31. Dezember 2020 | | | 1. Januar 2020 | | |
|--|-------------------|-------------|--------------|-------------------|-------------|--------------|----------------|-------------|--------------|
| | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen € | | | | | | | | | |
| Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern | 111 | 58 | 169 | 60 | 79 | 139 | 110 | 87 | 197 |
| Erstattungsansprüche aus verkaufsbezogenen und sonstigen Steuern | 470 | 24 | 494 | 334 | 50 | 384 | 470 | 223 | 693 |
| Erwartete sonstige Erstattungsansprüche | 82 | 52 | 134 | 67 | 52 | 119 | 103 | 55 | 158 |
| Aktivischer Abgrenzungsposten | 178 | 13 | 191 | 152 | 12 | 164 | 172 | 9 | 181 |
| Sonstige übrige Vermögenswerte | 195 | 162 | 357 | 159 | 135 | 294 | 184 | 155 | 339 |
| | 1.036 | 309 | 1.345 | 772 | 328 | 1.100 | 1.039 | 529 | 1.568 |

20. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle [7 D.44](#) entnommen werden.

D.44

Vorräte

| | 31. Dezember | | 1. Januar |
|--|--------------|-------|-----------|
| | 2021 | 2020 | 2020 |
| in Millionen € | | | |
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 1.314 | 1.095 | 1.380 |
| Unfertige Erzeugnisse und Leistungen | 2.642 | 1.530 | 1.690 |
| Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren | 3.832 | 3.651 | 4.475 |
| Geleistete Anzahlungen | 5 | 2 | 6 |
| | 7.793 | 6.278 | 7.551 |

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung der Vorräte auf den Nettoveräußerungswert betrug im Jahr 2021 103 Mio. € (2020: 95 Mio. €). Die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, betragen zum 31. Dezember 2021 244 Mio. € (31. Dezember 2020: 226 Mio. €, 1. Januar 2020: 314 Mio. €) hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Die unfertigen Erzeugnisse und Leistungen stiegen im Jahr 2021 um 1.112 Mio. € im Wesentlichen aufgrund von Lieferengpässen bei Halbleitern. Die Fertigstellung einer beträchtlichen Anzahl von Lkws verzögert sich dadurch.

Zur Sicherung bestimmter Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten in Deutschland ist dem Daimler Truck Pension Trust e.V. ein in den Vorräten enthaltener Bestand an Fahrzeugen i.H.v. 384 Mio. € zum 31. Dezember 2021 sicherungsübereignet worden. Vor der Abspaltung wurden keine Vorräte als Sicherheiten gestellt.

21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann Tabelle [7 D.45](#) entnommen werden.

D.45

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

| | 31. Dezember | | 1. Januar |
|--------------------|--------------|-------|-----------|
| | 2021 | 2020 | 2020 |
| in Millionen € | | | |
| Buchwert (brutto) | 4.014 | 3.549 | 4.136 |
| Wertberichtigungen | -52 | -62 | -75 |
| Buchwert (netto) | 3.962 | 3.487 | 4.061 |

Zum 31. Dezember 2021 weisen 21 Mio. € der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf (31. Dezember 2020: 27 Mio. €, 1. Januar 2020: 27 Mio. €).

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind Forderungen aus Verträgen mit Kunden im Anwendungsbereich des IFRS 15.

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist in Tabelle [D.46](#) dargestellt.

D.46

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste

| | Gesamtlaufzeitverluste | | Gesamt |
|---|------------------------------|------------------------|--------|
| | nicht bonitätsbeeinträchtigt | bonitätsbeeinträchtigt | |
| | (Stufe 2) | (Stufe 3) | |
| in Millionen € | | | |
| Stand zum 1. Januar 2020 | 24 | 51 | 75 |
| Zuführungen | 10 | 8 | 18 |
| Bewertungsänderungen | 5 | -4 | 1 |
| Inanspruchnahmen | -2 | -4 | -6 |
| Auflösungen | -5 | -11 | -16 |
| Übertragung nach Stufe 2 | - | - | - |
| Übertragung nach Stufe 3 | - | - | - |
| Wechselkurseffekte und andere Veränderungen | - | -10 | -10 |
| Stand zum 31. Dezember 2020 | 32 | 30 | 62 |
| Zuführungen | 9 | 1 | 10 |
| Bewertungsänderungen | -2 | - | -2 |
| Inanspruchnahmen | -6 | - | -6 |
| Auflösungen | -5 | -2 | -7 |
| Übertragung nach Stufe 2 | - | - | - |
| Übertragung nach Stufe 3 | - | - | - |
| Wechselkurseffekte und andere Veränderungen | - | -5 | -5 |
| Stand zum 31. Dezember 2021 | 28 | 24 | 52 |

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [D.47](#) enthalten.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [Anmerkung 35](#). Management von Finanzrisiken enthalten.

D.47

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

| | Gesamtlaufzeitverluste | | Gesamt |
|--------------------------------|------------------------------|------------------------|--------|
| | nicht bonitätsbeeinträchtigt | bonitätsbeeinträchtigt | |
| | (Stufe 2) | (Stufe 3) | |
| in Millionen € | | | |
| 31. Dezember 2021 | | | |
| Brutto-Buchwert | 3.961 | 53 | 4.014 |
| davon | | | |
| nicht überfällig | 3.360 | 15 | 3.375 |
| 30 Tage und weniger überfällig | 320 | 9 | 329 |
| 31 bis 60 Tage überfällig | 85 | 3 | 88 |
| 61 bis 90 Tage überfällig | 37 | - | 37 |
| 91 bis 180 Tage überfällig | 81 | 1 | 82 |
| mehr als 180 Tage überfällig | 78 | 25 | 103 |
| 31. Dezember 2020 | | | |
| Brutto-Buchwert | 3.490 | 59 | 3.549 |
| davon | | | |
| nicht überfällig | 3.005 | 14 | 3.019 |
| 30 Tage und weniger überfällig | 291 | 7 | 298 |
| 31 bis 60 Tage überfällig | 69 | 4 | 73 |
| 61 bis 90 Tage überfällig | 29 | 1 | 30 |
| 91 bis 180 Tage überfällig | 35 | 1 | 36 |
| mehr als 180 Tage überfällig | 61 | 32 | 93 |
| 1. Januar 2020 | | | |
| Brutto-Buchwert | 4.048 | 88 | 4.136 |
| davon | | | |
| nicht überfällig | 3.389 | 20 | 3.409 |
| 30 Tage und weniger überfällig | 399 | 11 | 410 |
| 31 bis 60 Tage überfällig | 56 | 4 | 60 |
| 61 bis 90 Tage überfällig | 39 | 2 | 41 |
| 91 bis 180 Tage überfällig | 69 | 2 | 71 |
| mehr als 180 Tage überfällig | 96 | 49 | 145 |

22. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [↗ D.05](#).

Die einzelnen Bestandteile des Eigenkapitals und ihre Entwicklung in den Jahren 2021 und 2020 sind in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals des Daimler Truck-Konzerns dargestellt.

Wie weiter oben ausgeführt, war das Daimler Truck-Business in der Vergangenheit kein Konzern im Sinne des IFRS 10. Die jeweiligen Besonderheiten bei der Darstellung der einzelnen Eigenkapitalbestandteile werden in [👁 Anmerkung 2](#). Grundlagen der Erstellung erläutert. Weitere Einzelheiten zu den »Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group« finden Sie weiter unten.

Gezeichnetes Kapital

Das Gezeichnete Kapital (Grundkapital) ist in 822.951.882 nennwertlose Stückaktien eingeteilt. Im Rahmen der Gründung der Daimler Truck Holding AG wurden 50.000 dieser Aktien voll eingezahlt. Mit Wirkung vom 9. Dezember 2021 wurden mit der Durchführung der Abspaltung, Ausgliederung und Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage (siehe [👁 Anmerkung 1](#). Allgemeine Angaben) weitere 822.901.882 neue Aktien ausgegeben, die wie folgt zugeteilt wurden: 534.918.723 Aktien wurden an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG ausgegeben, 233.936.002 Aktien wurden an die Daimler AG (heutige Mercedes-Benz Group AG) ausgegeben und 54.047.157 Aktien wurden an die Daimler Grund ausgegeben. Der Handel mit den Aktien der Daimler Truck Holding AG wurde am 10. Dezember 2021 an der Frankfurter Wertpapierbörse aufgenommen. Die neuen Aktien sind ab dem 1. Januar 2022 gewinnberechtigt.

Die Kapitalerhöhungen durch Ausgabe neuer Aktien wurden durch die außerordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 5. November 2021 beschlossen, die gleichzeitig den Spaltungsvertrag zustimmte.

Die Anzahl der Aktien war zum 31. Dezember 2021 unverändert.

In der Regel gewährt jede Aktie in der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG eine Stimme und gegebenenfalls den gleichen Anteil am Gewinn, wie er sich aus der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung ergibt. Jede Aktie repräsentiert einen anteiligen Betrag von 1,00 € des Grundkapitals.

Jedoch sind nur die mit der Gründung der Gesellschaft im März 2021 geschaffenen Aktien für das Geschäftsjahr 2021 gewinnberechtigt, während alle neuen Aktien der Gesellschaft, die mit dem Vollzug des Spaltungsvertrags ausgegeben wurden, erst für die Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2022 dividendenberechtigt sind.

Zum 31. Dezember 2021 hielt die Gesellschaft keine eigenen Anteile.

Zur Darstellung des Ergebnisses je Aktie in Übereinstimmung mit IAS 33 »Earnings per Share« siehe [👁 Anmerkung 38](#). Ergebnis je Aktie.

Kapitalrücklage

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB der Daimler Truck Holding AG, die das Agio aus der Ausgabe der neuen Aktien enthält.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen umfassen das kumulierte Ergebnis nach Steuern der DTH und aller in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen, abzüglich ausgeschütteter Gewinne, die Effekte aus der Neubewertung leistungsorientierter Pensionspläne abzüglich Steuern, die Kapitalzuführung der Mercedes-Benz Group AG im Rahmen der Eigenkapital- und Liquiditätsmaßnahmen gemäß Spaltungsvertrag, die in die Kapitalrücklage der Daimler Truck AG gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB eingestellt wurden, sowie das verbleibende investierte Eigenkapital (d.h. soweit es nicht aus kumulierten Gewinnen und Verlusten und der Neubewertung von leistungsorientierten Plänen resultiert und keiner Rücklage zugeführt wurde).

Dividende

Nach dem Aktiengesetz wird die Dividende aus dem handelsrechtlichen Bilanzgewinn im Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG (Einzelabschluss) ausgeschüttet. Da die erste handelsrechtliche Bilanz der Daimler Truck Holding AG zum 31. Dezember 2021 vor Verwendung des Jahresergebnisses aufgestellt wurde, wird bisher kein Bilanzgewinn ausgewiesen. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Jahresüberschuss vollständig zur Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen bei der Daimler Truck Holding AG zu verwenden und keine Dividendenausschüttung zu beschließen.

Übrige Rücklagen

In den übrigen Rücklagen sind die kumulierten Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung der in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse ausländischer Tochterunternehmen sowie die kumulierten Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, derivativen Finanzinstrumenten sowie aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen sind im sonstigen Ergebnis enthalten und werden in Tabelle [↗ D.02](#) dargestellt.

Nettoinvestition der Mercedes-Benz Group

Das der Mercedes-Benz Group zustehende investierte Eigenkapital wurde ermittelt, indem die Vermögenswerte und Schulden (Nettobuchvermögen) der Geschäftsbereiche und Gesellschaften des Daimler Truck-Business, bis zum Zeitpunkt der Phase 1-Übertragungen bzw. des Vollzugs der Spaltung innerhalb der Mercedes-Benz Group AG, aggregiert wurden.

Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group, wie in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals dargestellt

Im Geschäftsjahr 2021 beliefen sich die Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group auf 3.556 Mio. € (2020: -416 Mio. €).

Die »Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group« umfassen im Wesentlichen die Bareinlage der Mercedes-Benz Group AG im Rahmen der Eigenkapital- und Liquiditätsmaßnahmen gemäß Spaltungsvertrag (siehe [Anmerkung 1](#). Allgemeine Angaben), die Kaufpreiszahlungen für Phase 1-Übertragungen von Gesellschaften, deren Vermögenswerte und Schulden bereits für Berichtszeiträume vor der tatsächlichen Übertragung direkt zugeordnet bzw. auf Basis der Ziel-Eigenkapitalquote (Target Equity Ratio) allokiert wurden (siehe [Anmerkung 2](#). Grundlagen der Erstellung und [Anmerkung 26](#). Finanzierungsverbindlichkeiten), die Einbringung des Rechts zur Nutzung der Marke Mercedes-Benz (siehe [Anmerkung 3](#). Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze und [Anmerkung 12](#). Immaterielle Vermögenswerte) sowie sonstige Effekte, z. B. aus der Kostenallokation (siehe [Anmerkung 2](#). Grundlagen der Erstellung), Dividendenausschüttungen und sonstige direkt im Eigenkapital erfasste Transaktionen.

Für weitere Informationen siehe Tabelle [D.48](#).

D.48

Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group

| | 2021 |
|--|--------------|
| in Millionen € | |
| Eigenkapital- und Liquiditätsmaßnahmen gemäß § 17.4 des Spaltungsvertrages | 5.380 |
| Kaufpreis für Phase 1 Übertragungen | |
| Kaufpreis abzüglich refinanzierter finanzieller Verbindlichkeiten für den Erwerb der Gesellschaften und Geschäftsbereiche der Financial Services | -1.435 |
| Kaufpreis für den Erwerb der Gesellschaften und Geschäftsbereiche des Industriegeschäfts | -1.431 |
| Recht zur Nutzung der Marke Mercedes-Benz | 932 |
| Sonstiges | 226 |
| | 3.672 |

23. Aktienbasierte Vergütung

Die Auswirkungen der aktienbasierten Vergütung auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und die Konzern-Bilanz vor Steuern sind in der Tabelle [D.49](#) dargestellt.

Performance-Phantom-Share-Plan

Die Mercedes-Benz Group führte einen Performance-Phantom-Share-Plan (»PPSP«) für Mitarbeiter und Vorstandsmitglieder ein. Der PPSP ist ein aktienbasiertes Vergütungsinstrument mit Barausgleich und wird mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet. Die aktienbasierten Vergütungen werden nach Ablauf eines vierjährigen Haltezeitraums ausbezahlt.

Die Bedingungen des PPSP enthalten besondere Regelungen für den Fall, dass ein Teilnehmer nicht mehr bei einer Gesellschaft der Mercedes-Benz Group beschäftigt ist. Dies ist auch anwendbar, wenn die Gesellschaft, bei der der Teilnehmer beschäftigt ist, die Mercedes-Benz Group verlässt. Grundsätzlich wird der PPSP in diesem Fall pro rata temporis ausbezahlt.

Im Zusammenhang mit der Abspaltung wurden die Bedingungen des PPSP jedoch geändert. Mit Zustimmung der Teilnehmer wird der PPSP nicht pro rata temporis ausbezahlt, sondern vom Daimler Truck-Konzern fortgeführt.

Zum Zeitpunkt der Abspaltung waren die PPSP für die Jahre 2018 bis 2021 ausstehend. Die geänderten Bedingungen werden nachstehend im Einzelnen beschrieben.

Für den Fall, dass Teilnehmer von einer Gesellschaft der Mercedes-Benz Group zu einer Gesellschaft des Daimler Truck-Konzerns oder umgekehrt gewechselt sind, wurde die entsprechende Rückstellung, soweit möglich, gegen Zahlung eines Betrages in Höhe der Rückstellung mit übertragen. Der PPSP wird letztendlich von dem neuen Arbeitgeber ausbezahlt. Für den Fall, dass die Rückstellung nicht übertragen werden konnte, besteht eine Erstattungsvereinbarung für den Teil des PPSP, der vor der Abspaltung in einer Gesellschaft des jeweils anderen Konzerns verdient wurde.

Ursprüngliche Bedingungen des PPSP

Teilnehmer erhalten eine Anzahl vorläufiger Performance-Phantom-Shares, die sie nach einem vierjährigen Haltezeitraum zum Erhalt einer Barzahlung berechtigen. Die Barzahlung basiert auf der endgültigen Anzahl der Performance-Phantom-Shares multipliziert mit dem Kurs der Stammaktie der Mercedes-Benz Group AG. Der Kurs wird als Durchschnitt über einen bestimmten Zeitraum am Ende des Haltezeitraums berechnet und ist auf das 2,5-fache des Kurses zu Beginn des Haltezeitraums begrenzt. Die Performance-Phantom-Shares sind während des Haltezeitraums in Höhe der tatsächlich gezahlten Dividende auf Stammaktien der Mercedes-Benz Group AG dividendenberechtigigt.

Die endgültige Anzahl der Performance-Phantom-Shares hängt von der Leistung während eines dreijährigen Leistungszeitraums ab. Die Leistung umfasst zwei Komponenten. Zum einen die relative Aktienperformance, die die Kursentwicklung eines

Aktienkursindex auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich der Mercedes-Benz Group AG misst, und zum anderen die Umsatzrendite (»RoS«) im Vergleich zum durchschnittlichen RoS einer Wettbewerbergruppe. Der durchschnittliche RoS der Wettbewerbergruppe ist umsatzgewichtet.

Für den Vorstand gelten besondere Regeln. Bei gleichem durchschnittlichen RoS der Wettbewerber muss ein höherer RoS erreicht werden, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die Mitarbeiter. Darüber hinaus wurde eine Begrenzung der Zielerreichung für den RoS vereinbart. Im Falle einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % erfolgt ein zusätzlicher Vergleich auf Basis des absolut erzielten RoS. Liegt demnach im dritten Jahr des Leistungszeitraums der RoS für das Automobilgeschäft der Mercedes-Benz Group unter dem strategischen Rendite-Zielwert (derzeit 9 %) ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt. Die Auszahlung für den Vorstand ist zusätzlich auf das 2,5-fache des Zuteilungswerts begrenzt, der für die Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Performance-Phantom-Shares herangezogen wurde. Diese Begrenzung schließt das Dividendenäquivalent ein.

Geänderte Bedingungen des PPSP 2018

Für den PPSP 2018 endete der Leistungszeitraum 2020. Damit steht die endgültige Anzahl der Performance-Phantom-Shares bereits fest.

Abweichend von den ursprünglichen Bedingungen des PPSP errechnet sich der Kurs, mit dem die endgültige Anzahl der Performance-Phantom-Shares multipliziert wird, aus den Durchschnittskursen der Stammaktien der Mercedes-Benz Group AG und der Stammaktien der Daimler Truck Holding AG über einen bestimmten Zeitraum zu Beginn des Jahres 2022 und dem für die Aktionäre festgelegten Zuteilungsverhältnis.

Geänderte Bedingungen der PPSP 2019 bis 2021

Für die PPSP 2019 bis 2021 betreffen die Änderungen insbesondere die vorläufige Anzahl der Performance-Phantom-Shares, den angewandten Kurs am Ende des Halbezeitraums, die Ermittlung der relevanten Dividendenäquivalente und die für die Ermittlung der endgültigen Anzahl der Performance-Phantom-Shares relevante Leistung.

Die vorläufige Anzahl der Performance-Phantom-Shares wurde anhand eines Umrechnungsfaktors angepasst. Der Umrechnungsfaktor stellt zum einen eine Zuteilung von Aktien der Daimler Truck Holding AG auf Basis des für die Aktionäre definierten Zuteilungsverhältnisses und zum anderen den Tausch von auf Stammaktien der Mercedes-Benz Group AG bezogenen Performance-Phantom-Shares gegen auf Stammaktien der Daimler Truck Holding AG bezogene Performance-Phantom-Shares dar.

Die Zahlung eines Dividendenäquivalents richtet sich nach der angepassten Anzahl der Performance-Phantom-Shares und der tatsächlich gezahlten Dividende auf Stammaktien der Daimler Truck Holding AG.

Die Barzahlung am Ende des Halbezeitraums wird auf der Basis der Stammaktien der Daimler Truck Holding AG ermittelt.

Für den PPSP 2019 endete der Leistungszeitraum 2021. Der RoS wird anhand der ursprünglichen Bedingungen des PPSP, d.h. der Geschäftsjahre 2019 bis 2021 der Mercedes-Benz Group AG, ermittelt. Für die relative Aktienperformance wird der Durchschnitt der Kurse der Stammaktien der Mercedes-Benz Group AG und der Daimler Truck Holding AG vom ersten Handelstag bis zum 31. Dezember 2021 als Wert am Ende des Leistungszeitraums herangezogen.

Für die PPSP 2020 und 2021 wird die relative Aktienperformance und der RoS für die Zeiträume bis zur Abspaltung auf Basis der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz Group und für die Zeiträume nach der Abspaltung auf Basis der Daimler Truck Holding AG und des Daimler Truck-Konzerns ermittelt.

Die oben beschriebenen Sonderregelungen für den Vorstand gelten nur für diejenigen Mitglieder des Vorstands der Daimler Truck Holding AG, die zuvor dem Vorstand der Mercedes-Benz Group AG angehört haben.

Mittelfristige Komponente des Jahresbonus (»Deferrak«)

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG wird als Management in Schlüsselpositionen des Daimler Truck-Konzerns bis zum Zeitpunkt der Abspaltung klassifiziert. Daher wurde bis zur Abspaltung ein Teil ihrer Arbeitsleistung an den Daimler Truck-Konzern weiterbelastet bzw. der Aufwand für erbrachte Arbeitsleistung bis zum Zeitpunkt der Abspaltung zugeordnet.

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG erhält einen Jahresbonus, von dem 50 % nach einer Wartezeit von einem Jahr ausgezahlt werden. Der Betrag orientiert sich an der Entwicklung der Stammaktien der Mercedes-Benz Group AG im Vergleich zu einem Automobilindex (STOXX Europe Auto Index).

Bei dieser mittelfristigen Komponente des Jahresbonus handelt es sich um ein aktienbasiertes Vergütungsinstrument mit Barausgleich. Sie wird anhand des inneren Wertes zum Berichtszeitpunkt bewertet.

Ab Dezember 2021 erhält der Vorstand der Daimler Truck Holding AG einen Jahresbonus, der nach einer Wartezeit von einem Jahr zu 50 % ausgezahlt wird. Der Betrag orientiert sich an der Entwicklung der Stammaktien der Daimler Truck Holding AG im Vergleich zu einem Automobilindex (STOXX Europe Auto Index). Lediglich bei denjenigen Vorstandsmitgliedern der Daimler Truck Holding AG, die zuvor dem Vorstand der Mercedes-Benz Group AG angehörten, orientiert sich die mittelfristige Komponente des Jahresbonus 2021 noch an der Entwicklung der Stammaktien der Mercedes-Benz Group AG.

D.49

Effekte aus aktienbasierter Vergütung

| | Aufwand | | Rückstellung | |
|--|-------------|------------|-------------------|----------------|
| | 2021 | 2020 | 31. Dezember 2021 | 1. Januar 2020 |
| in Millionen € | | | | |
| PPSP ¹ | -174 | -30 | 223 | 59 |
| Mittelfristige Komponente des Jahresbonus des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG und Daimler Truck Holding AG ² | -2 | -2 | 1 | 1 |
| | -176 | -32 | 224 | 60 |

1 Der Anstieg beim PPSP ist auf die Neueinschätzung der Zielerreichung als Ergebnis der Abspaltung zurückzuführen.

2 Bis zum Zeitpunkt der Abspaltung wurde der Aufwand des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG entsprechend dem Anteil, der an die Daimler Truck-AG weiterbelastet bzw. als Arbeitsleistung zugeordnet wurde, berücksichtigt.

24. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle [D.50](#) dargestellt.

Im Daimler Truck-Konzern bestehen landesspezifisch sowohl leistungsorientierte Pensionszusagen sowie, in geringem Umfang, Beitragszusagen. Darüber hinaus werden vor allem in den USA kleinere Verpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen ausgewiesen.

D.50

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

| | 31. Dezember | | 1. Januar |
|---|--------------|--------------|--------------|
| | 2021 | 2020 | 2020 |
| in Millionen € | | | |
| Pensionsverpflichtungen | 1.850 | 2.915 | 2.505 |
| Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen | 621 | 615 | 673 |
| | 2.471 | 3.530 | 3.178 |

Leistungsorientierte Pensionspläne

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden im Zusammenhang mit leistungsorientierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiter des Daimler Truck-Konzerns sowie deren Hinterbliebene gebildet. Grundsätzlich variieren die leistungsorientierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Die leistungsorientierten Pensionszusagen umfassen in der Regel auch Leistungen bei Invalidität und Todesfall.

Nachfolgend werden die wesentlichen Pensionspläne des Konzerns beschrieben.

Inländische Pensionspläne und Planvermögen

In Deutschland haben die Mitarbeiter vor allem leistungsorientierte Pensionszusagen; der überwiegende Teil der Pensionszusagen für die aktive Belegschaft basiert auf individuellen Versorgungskonten, für die das Unternehmen jährlich einen Beitrag bereitstellt. Die Höhe der Beiträge ist bei den Tarifmitarbeitern abhängig von der tariflichen Einstufung im jeweiligen Jahr oder vom jeweiligen Einkommen und bei den leitenden Führungskräften vom jeweiligen Einkommen. Für die vor dem Jahr 2011 erteilten Zusagen werden die Beiträge über feste Faktoren, die vom Alter des Mitarbeiters abhängen, in Kapitalkonten umgerechnet und dem individuellen Versorgungskonto gutgeschrieben. Die Faktoren zur Umrechnung beinhalten eine feste Wertsteigerung. Für die ab dem Jahr 2011 erteilten Zusagen garantiert der Daimler Truck-Konzern mindestens die in einen Kapitalkontenplan eingezahlten Beiträge. Die Auszahlung im Versorgungsfall erfolgt als lebenslange Rente, in zwölf Jahresraten oder als Einmalkapital.

Darüber hinaus bestehen bereits geschlossene reine Leistungszusagen, die größtenteils von der tariflichen Einstufung der Mitarbeiter bei Übergang in die Leistungsphase abhängen und die eine lebenslange Rentenzahlung vorsehen.

Neben den von den inländischen Unternehmen gewährten arbeitgeberfinanzierten Zusagen werden den Beschäftigten von einigen Gesellschaften auch verschiedene Entgeltumwandlungsmodelle angeboten.

Die inländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum überwiegenden Teil durch Fondsvermögen gedeckt. Vor der Abspaltung wurde das Vermögen im Rahmen von Contractual Trust Arrangements (»CTA«) zwischen dem Daimler Pension Trust e.V. und der Daimler Truck AG sowie der EvoBus GmbH gehalten. Diese wurden nun in CTA Verträge zwischen dem Daimler Truck Pension Trust e.V. und der Daimler Truck AG, EvoBus GmbH, sowie der Daimler Truck Financial Services GmbH in Deutschland überführt.

In Deutschland bestehen keine gesetzlichen oder regulatorischen Mindestdotierungsverpflichtungen.

US-Pensionspläne und Planvermögen

In den USA gibt es mehrere leistungsorientierte Pensionszusagen, die Alters- und Invaliditätsleistungen abdecken und ein Guthaben im Rentenalter oder monatliche Leistungen versprechen. Bei der Mehrheit der Pläne handelt es sich um beitragsorientierte Leistungszusagen, deren Höhe vom Gehalt des Arbeitnehmers, von den anrechenbaren Dienstjahren oder von beidem abhängen. Die meisten arbeitnehmerfinanzierten Pläne sind für Neueintritte offen, während die meisten arbeitgeberfinanzierten Pläne für Neueintritte geschlossen sind oder keine weiteren Leistungsansprüche mehr erworben werden können. Die Beiträge werden direkt vom Gehalt des Arbeitnehmers abgezogen und teilweise vom Arbeitgeber aufgestockt. Die zugesagten Leistungen haben eine implizite Rendite auf das Planvermögen. Die meisten US-Pensionspläne werden durch Beiträge finanziert, die in einen Trust eingezahlt werden.

Pensionspläne und Planvermögen anderer Länder

Andere wesentliche Pläne existieren vor allem in Japan, wo die meisten Pläne eingefroren sind und keine signifikanten neuen Ansprüche erworben werden können. Die Pläne beziehen sich sowohl auf das Endgehalt als auch auf gehaltsabhängige Komponenten. Der Großteil der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen außerhalb Deutschlands wird durch Investmentfonds finanziert.

Risiken aus leistungsbasierten Pensionsplänen und Planvermögen

Die allgemeinen Anforderungen an die Altersversorgungsmodelle sind in konzernweit gültigen Richtlinien festgehalten. Danach sollen die zugesagten Leistungen zu einer zusätzlichen Absicherung im Ruhestand und im Todes- oder Invaliditätsfall beitragen, für das jeweilige Konzernunternehmen plan-, erfüllbar und risikoarm ausgestaltet sein. Darüber hinaus existiert ein Gremium, das neue Pensionspläne bzw. Änderungen an bestehenden Pensionsplänen genehmigt sowie die Richtlinien im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung freigibt.

Sowohl die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionszusagen als auch die Planvermögen können im Zeitablauf Schwankungen unterliegen. Dadurch kann der Finanzierungstatus negativ oder positiv beeinflusst werden. Die Schwankungen bei den leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen resultieren im Daimler Truck-Konzern insbesondere aus der Änderung von finanziellen Annahmen wie den Abzinsungsfaktoren und dem Anstieg der Lebenshaltungskosten, aber auch aus der Änderung demografischer Annahmen wie einer veränderten Lebenserwartung. Beim überwiegenden Anteil der Pläne haben erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten keinen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich durch die Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern auf Basis quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Der Konzern führt den Planvermögen regelmäßig zusätzliches Vermögen zu, um die künftigen Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen zu decken.

Grundsätzlich ist der Konzern bestrebt, bei der Neueinführung von betrieblichen Altersversorgungsleistungen diese als leistungsorientierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragszusagen auszugestalten.

Überleitung der Nettoschuld aus leistungsbasierten Verpflichtungen

Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle [D.51](#) dargestellt.

D.51**Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen**

| | 2021 | | | | 2020 | | | |
|---|---------------|---------------------------|------------------|-------------|--------|---------------------------|------------------|--------|
| | Gesamt | Inländische Pensionspläne | US-Pensionspläne | Übrige | Gesamt | Inländische Pensionspläne | US-Pensionspläne | Übrige |
| in Millionen € | | | | | | | | |
| Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 1. Januar | 8.555 | 6.064 | 1.961 | 530 | 7.793 | 5.275 | 1.956 | 562 |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 222 | 165 | 47 | 10 | 214 | 155 | 47 | 12 |
| Zinsaufwand | 96 | 29 | 60 | 7 | 137 | 55 | 73 | 9 |
| Beiträge der Teilnehmer des Plans | 7 | 5 | - | 2 | 9 | 8 | - | 1 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste | -765 | -677 | -80 | -8 | 775 | 631 | 137 | 7 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen | -3 | - | - | -3 | -52 | 2 | -51 | -3 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen | -751 | -670 | -73 | -8 | 811 | 619 | 189 | 3 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen | -11 | -7 | -7 | 3 | 16 | 10 | -1 | 7 |
| Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen | -1 | - | - | -1 | 1 | - | - | 1 |
| Geleistete Pensionszahlungen | -189 | -79 | -79 | -31 | -166 | -62 | -74 | -30 |
| Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen | 26 | -106 | 160 | -28 | -208 | 2 | -178 | -32 |
| Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 31. Dezember | 7.951 | 5.401 | 2.069 | 481 | 8.555 | 6.064 | 1.961 | 530 |
| Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar | 5.644 | 3.822 | 1.554 | 268 | 5.293 | 3.579 | 1.456 | 258 |
| Tatsächliches Ergebnis der Planvermögen | 325 | 178 | 125 | 22 | 416 | 152 | 256 | 8 |
| Verzinsung der Planvermögen | 64 | 18 | 43 | 3 | 88 | 37 | 48 | 3 |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste (-) | 261 | 160 | 82 | 19 | 328 | 115 | 208 | 5 |
| Beiträge des Arbeitgebers | 225 | 140 | 61 | 24 | 226 | 143 | 46 | 37 |
| Beiträge der Teilnehmer des Plans | 6 | 5 | - | 1 | 9 | 8 | - | 1 |
| Planabgeltungen | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen | -171 | -78 | -69 | -24 | -151 | -62 | -65 | -24 |
| Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen | 80 | -43 | 134 | -11 | -149 | 2 | -139 | -12 |
| Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember | 6.109 | 4.024 | 1.805 | 280 | 5.644 | 3.822 | 1.554 | 268 |
| Finanzierungsstatus zum 31. Dezember | -1.842 | -1.377 | -264 | -201 | -2.911 | -2.242 | -407 | -262 |
| Bilanzbetrag | -1.842 | -1.377 | -264 | -201 | -2.911 | -2.242 | -407 | -262 |
| davon in: Übrige Vermögenswerte | 8 | 1 | - | 7 | 4 | - | - | 4 |
| davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | -1.850 | -1.378 | -264 | -208 | -2.915 | -2.242 | -407 | -266 |

Zusammensetzung der Planvermögen

Das Planvermögen ist ausschließlich für die Erfüllung der Pensionsverpflichtungen sowie für die Deckung der Aufwendungen für die Verwaltung der Vermögensanlagen vorgesehen. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns ist in der Tabelle [7 D.52](#) dargestellt.

Für Eigenkapitalinstrumente und Anleihen stehen infolge ihrer jeweiligen Notierung an einem aktiven Markt in der Regel Marktpreise zur Verfügung. Die Anleihen haben zum weitaus überwiegenden Teil ein Investment-Grade-Rating. Darin enthalten sind Staatsanleihen sehr guter Bonität.

Die Investmentstrategie wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Verabschiedung der Investmentstrategie erfolgt durch Investment Komitees, die vor der Abspaltung in der Regel aus Vertretern der Finanz- und Personalabteilungen der Mercedes-Benz Group AG zusammengesetzt waren und nun in der Regel aus Vertretern der Finanz- und Personalabteilungen der Daimler Truck AG, Daimler Truck Financial Services GmbH und Evobus GmbH zusammengesetzt sind. Grundsätzlich orientiert sich die Vermögensanlage an der Struktur der Pensionsverpflichtungen.

D.52

Zusammensetzung der Planvermögen

| | 31. Dezember 2021 | | | | 31. Dezember 2020 | | | | 1. Januar 2020 | | | |
|--|-------------------|---------------------------|------------------|------------|-------------------|---------------------------|------------------|------------|----------------|---------------------------|------------------|------------|
| | Gesamt | Inländische Pensionspläne | US-Pensionspläne | Übrige | Gesamt | Inländische Pensionspläne | US-Pensionspläne | Übrige | Gesamt | Inländische Pensionspläne | US-Pensionspläne | Übrige |
| in Millionen € | | | | | | | | | | | | |
| Eigenkapitalinstrumente | 1.758 | 1.230 | 445 | 83 | 1.905 | 1.267 | 552 | 86 | 1.723 | 1.132 | 508 | 83 |
| Anleihen | 3.669 | 2.387 | 1.098 | 184 | 2.892 | 1.969 | 782 | 141 | 2.863 | 1.997 | 727 | 139 |
| Staatsanleihen | 955 | 485 | 384 | 86 | 576 | 416 | 103 | 57 | 752 | 382 | 304 | 66 |
| Unternehmensanleihen | 2.705 | 1.901 | 714 | 90 | 2.302 | 1.541 | 679 | 82 | 2.099 | 1.607 | 423 | 69 |
| Forderungsbesicherte Anleihen | 9 | 1 | - | 8 | 14 | 12 | - | 2 | 12 | 8 | - | 4 |
| Sonstige börsennotierte Anlagen | 1 | - | - | 1 | 2 | 1 | - | 1 | - | - | - | - |
| Börsennotierte Anlagen | 5.428 | 3.617 | 1.543 | 268 | 4.799 | 3.237 | 1.334 | 228 | 4.586 | 3.129 | 1.235 | 222 |
| Alternative Investments | 175 | - | 173 | 2 | 161 | 24 | 136 | 1 | 155 | 21 | 134 | - |
| Immobilien | 57 | - | 46 | 11 | 61 | 14 | 41 | 6 | 66 | 14 | 44 | 8 |
| Sonstige nicht börsennotierte Anlagen | 122 | 132 | - | -10 | 187 | 165 | - | 22 | 142 | 122 | - | 20 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 327 | 275 | 43 | 9 | 436 | 382 | 43 | 11 | 344 | 293 | 43 | 8 |
| Nicht börsennotierte Anlagen | 681 | 407 | 262 | 12 | 845 | 585 | 220 | 40 | 707 | 450 | 221 | 36 |
| Beizulegender Zeitwert der Planvermögen | 6.109 | 4.024 | 1.805 | 280 | 5.644 | 3.822 | 1.554 | 268 | 5.293 | 3.579 | 1.456 | 258 |

Pensionsaufwendungen

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Nettopensionsaufwendungen kann Tabelle [7 D.53](#) entnommen werden.

D.53

Pensionsaufwendungen

| | 2021 | | | | 2020 | | | |
|--|-------------|---------------------------|------------------|------------|-------------|---------------------------|------------------|------------|
| | Gesamt | Inländische Pensionspläne | US-Pensionspläne | Übrige | Gesamt | Inländische Pensionspläne | US-Pensionspläne | Übrige |
| in Millionen € | | | | | | | | |
| Laufender Dienstzeitaufwand | -222 | -165 | -47 | -10 | -214 | -155 | -47 | -12 |
| Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen | 1 | - | - | 1 | -1 | - | - | -1 |
| Nettozinsaufwand | -32 | -11 | -17 | -4 | -49 | -18 | -25 | -6 |
| | -253 | -176 | -64 | -13 | -264 | -173 | -72 | -19 |

Bewertungsprämissen

Der Stichtag für die Bewertung der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bemessungsstichtag für die laufenden Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen unterstellten Prämissen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem die Pensionspläne aufgestellt wurden. Bei der Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht die

Lebenserwartung bei den inländischen Plänen auf den Heubeck-Richttafeln 2018 G. Die Tabellen geben die neuesten Statistiken der gesetzlichen Rentenversicherung und des deutschen Statistischen Bundesamtes wieder. Für die ausländischen Pensionspläne werden vergleichbare landesübliche Bewertungsgrundlagen herangezogen.

Tabelle [7 D.54](#) enthält die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen verwendeten wesentlichen, gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren.

D.54

Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen

| | 31. Dezember | | | 1. Januar | | | 31. Dezember | | | 1. Januar | | |
|---|---------------------------|---------------------------|---------------------------|------------------|------------------|------------------|--------------|--------|--------|-----------|--------|--|
| | 2021 | 2020 | 2020 | 2021 | 2020 | 2020 | 2021 | 2020 | 2020 | 2021 | 2020 | |
| | Inländische pensionspläne | Inländische pensionspläne | Inländische pensionspläne | US-Pensionspläne | US-Pensionspläne | US-Pensionspläne | Übrige | Übrige | Übrige | Übrige | Übrige | |
| In % | | | | | | | | | | | | |
| Abzinsungsfaktoren | 1,2 | 0,5 | 1,1 | 2,9 | 2,7 | 3,3 | 2,0 | 2,1 | 1,9 | | | |
| Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ¹ | 1,8 | 1,8 | 1,7 | - | - | - | - | - | - | - | - | |

¹ Die erwarteten Lebenshaltungskostensteigerungen können sich bei den inländischen Pensionsplänen – abhängig von der einzelnen Planausgestaltung – sowohl auf die Verpflichtung der aktiven als auch der ehemaligen Mitarbeiter des Konzerns sowie deren Hinterbliebene auswirken. Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne haben erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Sensitivitätsanalyse

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der leistungs-basierten Verpflichtung die in Tabelle [7 D.55](#) dargestellten Auswirkungen.

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestufteten Bewertungsparameter isoliert vorgenommen, d.h. bei einer

gleichzeitigen Änderung mehrerer Parameter können die einzelnen Auswirkungen aufgrund von Korrelationseffekten nicht aufsummiert werden. Aus den angegebenen Sensitivitäten kann bei einer Änderung der Parameter keine lineare Entwicklung für die leistungs-basierte Verpflichtung abgeleitet werden.

Bei der Berechnung der Sensitivität für die Lebenserwartung wird durch pauschale (altersunabhängige) Faktoren für eine Referenzperson eine um ein Jahr höhere bzw. um ein Jahr niedrigere Lebenserwartung erreicht.

D.55

Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungs-basierten Verpflichtungen

| | | 31. Dezember 2021 | | | | 31. Dezember 2020 | | | | 1. Januar 2020 | | | |
|---|----------|-------------------|--|---------------------------|--------|-------------------|--|---------------------------|--------|----------------|--|---------------------------|--------|
| | | Gesamt | Inlän- dische pensions- pläne | US- Pensions- pläne | Übrige | Gesamt | Inlän- dische pensions- pläne | US- Pensions- pläne | Übrige | Gesamt | Inlän- dische pensions- pläne | US- Pensions- pläne | Übrige |
| in Millionen € | | | | | | | | | | | | | |
| Sensitivität für Abzinsungsfaktoren | 0,25 % | -308 | -224 | -73 | -11 | -361 | -275 | -72 | -14 | -324 | -232 | -79 | -13 |
| Sensitivität für Abzinsungsfaktoren | -0,25 % | 330 | 239 | 78 | 13 | 387 | 295 | 77 | 15 | 333 | 249 | 69 | 15 |
| Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen | 0,10 % | 10 | 7 | - | 3 | 10 | 10 | - | - | 8 | 8 | - | - |
| Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen | -0,10 % | -8 | -7 | - | -1 | -10 | -10 | - | - | -8 | -8 | - | - |
| Sensitivität für Lebenserwartung | + 1 Jahr | 99 | 26 | 69 | 4 | 99 | 28 | 67 | 4 | 72 | 21 | 47 | 4 |
| Sensitivität für Lebenserwartung | - 1 Jahr | -95 | -23 | -69 | -3 | -97 | -25 | -68 | -4 | -87 | -18 | -65 | -4 |

Auswirkungen auf zukünftige Zahlungsströme

Für das Jahr 2022 plant der Daimler Truck-Konzern derzeit Zuwendungen an die Planvermögen in Höhe von 401 Mio. €. Davon entfallen 250 Mio. € auf eine Sonderzuwendung im Rahmen der Kapital- und Finanzierungsmaßnahmen gemäß Abschnitt 17.4 des Spaltungsvertrages und 151 Mio. € auf geplante Regelzuwendungen; die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Geschäftsjahres. Der Daimler Truck-Konzern erwartet Pensionszahlungen in Höhe von 213 Mio. € im Jahr 2022.

Die gewichteten durchschnittlichen Laufzeiten der leistungsba- sierten Verpflichtungen können Tabelle [D.56](#) entnommen werden.

D.56

Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungs- basierten Verpflichtungen

| | 31. Dezember 2021 | 31. Dezember 2020 | 1. Januar 2020 |
|---------------------------|----------------------|----------------------|-------------------|
| in Jahren | | | |
| Inländische Pensionspläne | 18 | 19 | 19 |
| US-Pensionspläne | 15 | 16 | 16 |
| Übrige Pensionspläne | 12 | 12 | 12 |

Beitragszusagen

Im Rahmen der Beitragszusagen werden festgelegte Beiträge an externe Versicherungen oder Fonds entrichtet. Über die Bezahlung der festgelegten Beiträge hinaus bestehen für den Daimler Truck-Konzern grundsätzlich keine weiteren Leistungs- verpflichtungen oder Risiken aus diesen Pensionsplänen. Zudem entrichtet der Konzern Beiträge an gesetzliche Renten- versicherungsträger. Im Jahr 2021 betrugen die Aufwendungen im Zusammenhang Beitragszusagen insgesamt 609 Mio. € (2020: 515 Mio. €). Von diesen Zahlungen entfielen 456 Mio. € (2020: 426 Mio. €) auf die Beiträge an gesetzliche Rentenver- sicherungsträger.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheits- fürsorgeleistungen

Bestimmte ausländische Tochterunternehmen, insbesondere in den USA, gewähren ihren Mitarbeitern für den Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheits- fürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungs- basierte Pläne zu bilanzieren sind. Da die Pläne nicht durch Planvermögen gedeckt sind, entspricht die Rückstellung in der Bilanz dem Barwert der leistungsorientierten Verpflich- tungen von 621 Mio. € (31. Dezember 2020: 615 Mio. €, 1. Januar 2020: 673 Mio. €). Der Nettoaufwand beträgt 23 Mio. € (2020: 36 Mio. €).

Wesentliche Risiken im Zusammenhang mit Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen bestehen aus steigenden Gesundheitsfürsorgekosten sowie einer geringeren Beteiligung der öffentlichen Hand an diesen Kosten. Darüber hinaus sind diese Pläne den für leistungs- basierte Zusagen üblichen Risiken, insbesondere dem Risiko aus der Veränderung von Abzin- sungsfaktoren, ausgesetzt.

25. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7 D.57](#) entnommen werden.

Produktgarantien

Der Daimler Truck-Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen und Rückrufaktionen. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2024 erwartet.

Personal- und Sozialbereich

Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Daimler Truck-Konzerns für Jubiläumsgelder, Mitarbeiter- und Managementprämien sowie Frühpensionierungsmodelle. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Ergebnisbeteiligungen und Managementprämien führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen. Die Zahlungsmittelabflüsse der

langfristigen Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2032 erwartet.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren

In den Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren werden Aufwendungen für verschiedene Gerichtsverfahren, Ansprüche und behördliche Untersuchungen abgebildet, die insbesondere zu Schadens- und Strafschadensersatzzahlungen, Bußgeldern oder sonstigen kostenintensiven Maßnahmen führen können. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2024 erwartet.

Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördlichen Verfahren können [Anmerkung 32](#). Rechtliche Verfahren entnommen werden.

Übrige

Rückstellungen für übrige Risiken enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen für Rückstellungen für Umweltschutzrisiken, für sonstige Steuern und Restrukturierungsmaßnahmen (inklusive Ausgleichszahlungen). Darüber hinaus enthalten sie Rückstellungen für Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften und diverse Einzelsachverhalte, die sich keiner anderen Gruppe von Rückstellungen zuordnen lassen.

D.57

Rückstellungen für sonstige Risiken

| | Produktgarantien | Personal- und Sozialbereich | Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren | Übrige | Gesamt |
|--|------------------|-----------------------------|---|--------|--------|
| in Millionen € | | | | | |
| Stand zum 1. Januar 2020 | 1.627 | 1.116 | 1.066 | 457 | 4.266 |
| davon kurzfristig | 775 | 466 | 200 | 340 | 1.781 |
| davon langfristig | 852 | 650 | 866 | 117 | 2.485 |
| Zuführungen | 1.145 | 513 | 150 | 191 | 1.999 |
| Inanspruchnahmen | -879 | -410 | -113 | -135 | -1.537 |
| Auflösungen | -131 | -76 | -37 | -44 | -288 |
| Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren | 14 | 30 | 6 | 1 | 51 |
| Wechselkurseffekte und andere Veränderungen | -83 | -30 | -53 | -38 | -204 |
| Stand zum 31. Dezember 2020 | 1.693 | 1.143 | 1.019 | 432 | 4.287 |
| davon kurzfristig | 816 | 436 | 145 | 322 | 1.719 |
| davon langfristig | 877 | 707 | 874 | 110 | 2.568 |
| Zuführungen | 1.037 | 870 | 130 | 227 | 2.264 |
| Inanspruchnahmen | -847 | -389 | -63 | -88 | -1.387 |
| Auflösungen | -259 | -70 | -24 | -59 | -412 |
| Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren | 3 | -29 | 2 | -2 | -26 |
| Wechselkurseffekte und andere Veränderungen | 61 | -36 | 6 | -67 | -36 |
| Stand zum 31. Dezember 2021 | 1.688 | 1.489 | 1.070 | 443 | 4.690 |
| davon kurzfristig | 811 | 689 | 201 | 344 | 2.045 |
| davon langfristig | 877 | 800 | 869 | 99 | 2.645 |

26. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle [7 D.59](#) entnommen werden.

Informationen über die Fälligkeit von Leasingverbindlichkeiten sind in [Anmerkung 35](#). Management von Finanzrisiken.

Zum 31. Dezember 2021 umfassen die Finanzierungsverbindlichkeiten die nicht beherrschenden Anteile an den Gamma OHGs sowie der EvoBus OHG mit einem Betrag von 209 Mio. €. Weitere Informationen finden sich in [Anmerkung 34](#). Finanzinstrumente.

Zum 31. Dezember 2020 sind in den Finanzierungsverbindlichkeiten Cash-Pooling-Verbindlichkeiten und Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der Mercedes-Benz Group i.H.v. 3.322 Mio. € (1. Januar 2020: 1.969 Mio. €) enthalten. Darin nicht enthalten sind die Finanzierungsverbindlichkeiten, die für Financial Services basierend auf einer Ziel-Eigenkapitalquote (Target Equity Ratio) allokiert wurden, wie weiter unten ausgeführt.

Da die entsprechenden Cash-Pooling- und Darlehensverträge im Vorfeld der Spaltung zum 30. November 2021 beendet wurden, wurden die entsprechenden Cash-Pooling-Verbindlichkeiten und Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der Mercedes-Benz Group (die nicht auf Basis der Ziel-Eigenkapitalquote allokiert wurden) mit den Cash-Pooling- und Darlehensforderungen (siehe [Anmerkung 17](#). Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen) separat pro Währung des jeweiligen Cash-Pools verrechnet und beglichen. Bezüglich der Cash-Pooling- und Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten siehe auch [Anmerkung 39](#). Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen.

Financial Services

Zum 31. Dezember 2020 (und entsprechend zum 1. Januar 2020) wird die Refinanzierung der Financial Services (gegenüber Dritten sowie der Mercedes-Benz Group), die aufgrund der Vertragsbedingungen nicht auf den Daimler Truck-Konzern übertragen werden konnte, auf Basis einer Ziel-Eigenkapitalquote allokiert (siehe [Anmerkung 2](#). Grundlagen der Erstellung). Mit der Durchführung des Phase 1-Transfers der Financial Services wurden diese allokierten Verbindlichkeiten (Target equity ratio), wie nachfolgend erläutert, durch tatsächliche Finanzierungsverbindlichkeiten ersetzt.

Anfang Dezember 2021 wurden alle Vermögenswerte und bestimmte Verbindlichkeiten (z. B. in Verbindung mit ABS-Transaktionen) der Financial Services in den USA, Kanada, Australien und Südafrika tatsächlich auf den Daimler Truck-Konzern übertragen. Ausgenommen hiervon waren diejenigen Schulden, für die im Konzernabschluss die allokierten Finanzierungsverbindlichkeiten (Target equity ratio) ausgewiesen waren. Die Kaufpreise wurden auf Basis des jeweiligen beizulegenden Zeitwerts ermittelt, wobei die allokierten Verbindlichkeiten (Target equity ratio) nicht zu berücksichtigen waren. Die Finanzierung der Kaufpreise erfolgte zum Teil aus Zahlungsmitteln und im Übrigen durch die Aufnahme entsprechender Fremdfinanzierung.

Die Fremdfinanzierung der Kaufpreise für die Financial Services in den USA und Kanada wurde bis zum 14. Dezember 2021 durch Überbrückungskredite der Mercedes-Benz Group sichergestellt. Im Anschluss wurden diese Überbrückungskredite durch externe Refinanzierungen mit Dritten abgelöst. Diese Refinanzierungen erfolgten durch die Ausgabe von Schuldverschreibungen als Privatplatzierungen in den USA und in Kanada sowie zusätzlich durch die Inanspruchnahme des Konsortialkreditvertrags, der am 6. August 2021 mit mehreren Banken abgeschlossen wurde.

Die Fremdfinanzierung der Kaufpreise für die Financial Services in Südafrika und Australien erfolgte durch externe Bankkredite und nicht im Rahmen des Konsortialkreditvertrages. Informationen in Bezug auf die Refinanzierung der Financial Services in Japan finden sich in [Anmerkung 2](#). Grundlagen der Erstellung.

Die entsprechenden Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2021 sind in den Positionen Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten. Die auf Grundlage der Ziel-Eigenkapitalquote (Target Equity Ratio) allokierten Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2020 sowie zum 1. Januar 2020 sind in den Positionen Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bzw. Darlehen/Verbindlichkeiten aus Cash-Pooling enthalten. Die Veränderungen im Geschäftsjahr 2021, abzüglich der Währungsumrechnungseffekte, werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung in den entsprechenden Positionen ausgewiesen und in [Anmerkung 31](#). Konzern-Kapitalflussrechnung als entweder zahlungswirksame oder zahlungsunwirksame Geschäftsvorfälle erläutert.

Die Auswirkungen auf das Eigenkapital werden unter den Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group in [Anmerkung 22](#). Eigenkapital erläutert.

Weitere Einzelheiten zu den Verbindlichkeiten, die auf der Grundlage einer Ziel-Eigenkapitalquote (Target Equity Ratio) im Jahr 2020 allokiert wurden, finden sich in Tabelle [7 D.58](#).

D.58

Allokation von Finanzierungsverbindlichkeiten auf der Grundlage einer Ziel-Eigenkapitalquote

| | 31. Dezember 2020 | 1. Januar 2020 |
|---|----------------------|-------------------|
| in Millionen € | | |
| Langfristig | | |
| Verbindlichkeiten gegenüber externen Finanzinstituten | 699 | 753 |
| Verbindlichkeiten gegenüber der Mercedes-Benz Group | 4.523 | 5.328 |
| Kurzfristig | | |
| Verbindlichkeiten gegenüber externen Finanzinstituten | 575 | 539 |
| Verbindlichkeiten gegenüber der Mercedes-Benz Group | 4.918 | 6.009 |

D.59

Finanzierungsverbindlichkeiten

| in Millionen € | 31. Dezember 2021 | | | 31. Dezember 2020 | | | 1. Januar 2020 | | |
|--|-------------------|---------------|---------------|-------------------|--------------|---------------|----------------|---------------|---------------|
| | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt |
| Anleihen/Bonds | 470 | 6.837 | 7.307 | 574 | 685 | 1.259 | 334 | 665 | 999 |
| Geldmarktpapiere | - | - | - | 82 | - | 82 | 105 | - | 105 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 4.016 | 2.225 | 6.241 | 2.334 | 1.324 | 3.658 | 2.612 | 2.984 | 5.596 |
| Einlagen aus Direktbank-Geschäft | 191 | 361 | 552 | 28 | 236 | 264 | 15 | 180 | 195 |
| Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen | 501 | 250 | 751 | 501 | 370 | 871 | 636 | 355 | 991 |
| Leasingverbindlichkeiten ¹ | 174 | 1.061 | 1.235 | 177 | 1.163 | 1.340 | 193 | 1.355 | 1.548 |
| Darlehen/ Verbindlichkeiten aus Cash-Pooling ^{1, 2} | 127 | 177 | 304 | 8.109 | 4.966 | 13.075 | 7.906 | 5.956 | 13.862 |
| Nicht-beherrschende Anteile (kündbare Instrumente gemäß IAS 32) ¹ | - | 209 | 209 | - | - | - | - | - | - |
| | 5.479 | 11.120 | 16.599 | 11.805 | 8.744 | 20.549 | 11.801 | 11.495 | 23.296 |

¹ Für Einzelheiten zu Verbindlichkeiten mit der Mercedes-Benz Group siehe Anmerkung 39. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen.

² Betrifft zum 31. Dezember 2021 nur Verbindlichkeiten gegenüber Dritten. Zum 31. Dezember 2020 und zum 1. Januar 2020 betrifft die Position Verbindlichkeiten gegenüber Dritten und gegenüber der Mercedes-Benz Group, einschließlich Cash-Pooling.

27. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten ist in Tabelle [7 D.60](#) dargestellt.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

In den sonstigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten sind verschiedene finanzielle Verpflichtungen enthalten, wie z. B. Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung, Zinsabgrenzungen und erhaltene Kautionen.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen in [Anmerkung 34](#). Finanzinstrumente.

D.60

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

| | 31. Dezember 2021 | | | 31. Dezember 2020 | | | 1. Januar 2020 | | |
|---|-------------------|-------------|--------|-------------------|-------------|--------|----------------|-------------|--------|
| | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen € | | | | | | | | | |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind | - | 17 | 17 | 31 | 26 | 57 | 70 | 35 | 105 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | 3 | - | 3 | 2 | - | 2 | 5 | 1 | 6 |
| Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 2.495 | 1.785 | 4.280 | 2.241 | 2.004 | 4.245 | 3.263 | 2.133 | 5.396 |
| Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien | 874 | 1.574 | 2.448 | 900 | 1.791 | 2.691 | 1.000 | 1.964 | 2.964 |
| Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung | 554 | 40 | 594 | 518 | 32 | 550 | 475 | 25 | 500 |
| Zinsabgrenzungen | 138 | - | 138 | 163 | - | 163 | 251 | - | 251 |
| Erhaltene Kautionen | 289 | 26 | 315 | 205 | 30 | 235 | 228 | 32 | 260 |
| Übrige | 640 | 145 | 785 | 455 | 151 | 606 | 1.309 | 112 | 1.421 |
| | 2.498 | 1.802 | 4.300 | 2.274 | 2.030 | 4.304 | 3.338 | 2.169 | 5.507 |

28. Passivischer Abgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des passivischen Abgrenzungspostens ist in Tabelle [7 D.61](#) dargestellt.

D.61

Passivischer Abgrenzungsposten

| | 31. Dezember 2021 | | | 31. Dezember 2020 | | | 1. Januar 2020 | | |
|---|-------------------|--------------|--------------|-------------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|
| | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen € | | | | | | | | | |
| Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien | 623 | 1.085 | 1.708 | 617 | 1.238 | 1.855 | 683 | 1.332 | 2.015 |
| Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen | 6 | 3 | 9 | 2 | 11 | 13 | 2 | 12 | 14 |
| Übrige passivische Abgrenzungen | 35 | 23 | 58 | 46 | 34 | 80 | 24 | 30 | 54 |
| | 664 | 1.111 | 1.775 | 665 | 1.283 | 1.948 | 709 | 1.374 | 2.083 |

29. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Tabelle [7 D.62](#) zeigt die Zusammensetzung der Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten.

Die sonstigen Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten umfassen in erster Linie Vorauszahlungen bzw. Verkäufe mit Rückgaberecht.

D.62

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

| | 31. Dezember | | 1. Januar |
|--|--------------|-------|-----------|
| | 2021 | 2020 | 2020 |
| in Millionen € | | | |
| Vertragsverbindlichkeiten | 2.909 | 2.425 | 2.518 |
| Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantien | 2.423 | 2.181 | 2.310 |
| Sonstige Vertragsverbindlichkeiten | 486 | 244 | 208 |
| Rückerstattungsverbindlichkeiten | 510 | 509 | 525 |
| Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften | 353 | 363 | 366 |
| Sonstige Rückerstattungsverbindlichkeiten | 157 | 146 | 159 |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten | 3.419 | 2.934 | 3.043 |
| davon langfristig | 1.785 | 1.639 | 1.790 |
| davon kurzfristig | 1.634 | 1.295 | 1.253 |

30. Übrige Verbindlichkeiten

Tabelle [7 D.63](#) zeigt die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten.

D.63

Übrige Verbindlichkeiten

| | 31. Dezember 2021 | | | 31. Dezember 2020 | | | 1. Januar 2020 | | |
|--|-------------------|-------------|------------|-------------------|-------------|--------|----------------|-------------|--------|
| | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt | Kurzfristig | Langfristig | Gesamt |
| in Millionen € | | | | | | | | | |
| Verbindlichkeiten für Ertragsteuern | 243 | 15 | 258 | 104 | 12 | 116 | 135 | 11 | 146 |
| Verbindlichkeiten für sonstige Steuern | 352 | - | 352 | 416 | - | 416 | 303 | - | 303 |
| Sonstige übrige Verbindlichkeiten | 70 | 16 | 86 | 36 | 19 | 55 | 47 | - | 47 |
| | 665 | 31 | 696 | 556 | 31 | 587 | 485 | 11 | 496 |

31. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung

Zum 31. Dezember 2021 beinhalten die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente verfügbare beschränkte Finanzmittel von 123 Mio. € (31. Dezember 2020: 70 Mio. €, 1. Januar 2020: 0 Mio. €). Die verfügbare beschränkten Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Daimler Truck-Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

Der Anstieg der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um 5.581 Mio. € resultiert aus den Eigenkapital- und Liquiditätsmaßnahmen gemäß Spaltungsvertrag (siehe [Anmerkung 22](#), Eigenkapital) sowie den weiteren Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group und den damit verbundenen Mittelzuflüssen aus der Finanzierungstätigkeit mit Dritten, der Beendigung und Abrechnung der Cash-Pooling-Konten und Darlehen mit der Mercedes-Benz Group sowie dem Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden ist in Tabelle [7 D.64](#) dargestellt.

Tabelle [7 D.65](#) zeigt im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme.

D.64

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden

| | 2021 | 2020 |
|---|-------------|------|
| in Millionen € | | |
| Rückstellungen | 304 | 219 |
| Finanzinstrumente | -30 | -14 |
| Sonstige übrige Vermögenswerte und Schulden | -392 | 113 |
| | -118 | 318 |

D.65

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

| | 2021 | 2020 |
|---|------|------|
| in Millionen € | | |
| Gezahlte Zinsen | -117 | -159 |
| Erhaltene Zinsen | 66 | 62 |
| Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 12 | 9 |
| Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz | 18 | 9 |

Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

Im Cash Flow aus Investitionstätigkeit sind Mittelzuflüsse i.H.v. 634 Mio. € im Zusammenhang mit der Veräußerung von 50 % der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co KG an die Volvo Group im März 2021 enthalten.

Die Cash-Pooling-Konten und Darlehen mit der Mercedes-Benz Group und ihre Beendigung sind in [Anmerkung 17](#). Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen und [Anmerkung 26](#). Finanzierungsverbindlichkeiten erläutert. Der Zahlungsausgleich im Rahmen der Beendigung Anfang Dezember 2021 erfolgte nach Verrechnung von Forderungen und Verbindlichkeiten separat pro Währung gegenüber der jeweiligen Cash-Pooling führenden Gesellschaft, die entweder der Mercedes-Benz Group oder der Daimler Truck Group angehört. Der Zahlungsausgleich wirkt sich abhängig vom Saldo nach der Verrechnung (entweder Forderung oder Verbindlichkeit) im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit oder im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit aus.

Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit

Zahlungsströme aus der Absicherung von Fremdwährungsrisiken der Finanzierungsverbindlichkeiten sind im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit berücksichtigt. Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthielt Auszahlungen durch die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten von 193 Mio. € (2020: 200 Mio. €).

Wie in [Anmerkung 26](#). Finanzierungsverbindlichkeiten erläutert, spiegeln sich im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit darüber hinaus die Auswirkungen der Übertragung von Financial Services und der anschließenden Refinanzierung wider.

Für weitere Informationen zu den Auswirkungen der Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group siehe Tabelle [D.66](#).

Die Tabelle [D.67](#) enthält die Veränderung der Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit unterteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Komponenten.

D.66

Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group

| | 2021 |
|--|---------------|
| in Millionen € | |
| Kapital- und Finanzierungsmaßnahmen gemäß § 17.4 des Spaltungsvertrages | 5.380 |
| Gezahlter Kaufpreis für den Erwerb der Gesellschaften und Geschäftsbereiche der Financial Services | -11.157 |
| Gezahlter Kaufpreis für den Erwerb der Gesellschaften und Geschäftsbereiche des Industriegeschäfts | -1.431 |
| Sonstiges | -50 |
| | -7.258 |

D.67

Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten¹

| | 2021 | 2020 |
|---|--------|--------|
| in Millionen € | | |
| Cash Flows | 6.415 | -517 |
| Zahlungsunwirksamer Effekt der Auflösung der den Financial Services zugewiesenen Finanzierungsverbindlichkeiten | -9.767 | - |
| Zahlungsunwirksamer Effekt der Abwicklung der Cash-Pool-Konten und Darlehen auf Nettobasis | -1.386 | - |
| Wechselkursänderungen | 818 | -2.137 |
| Marktwertänderungen | -2 | -211 |
| Sonstige Änderungen | 64 | 63 |

¹ Die Veränderungen der Verbindlichkeiten aus der Finanzierungsaktivitäten enthalten Cash Flows aus Sicherungsgeschäften im Zusammenhang mit Finanzierungsmaßnahmen. Im Jahr 2021 führten diese zu einem Zugang i.H.v. 92 Mio. € (2020: Abgang i.H.v. 55 Mio. €).

32. Rechtliche Verfahren

Die Tochtergesellschaften der Daimler Truck Holding AG (insbesondere die Daimler Truck AG) sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche sowie kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen). Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil des Daimler Truck-Konzerns ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Insbesondere Fahrzeughersteller wie der Konzern können behördlichen Untersuchungen und Bußgeldern wegen Nichteinhaltung verschiedener behördlicher Normen oder Vorschriften sowie Kundenansprüchen und Rechtsstreitigkeiten ausgesetzt sein, die sich aus Mängeln und daraus resultierenden Folgen für die Produktnutzung oder -sicherheit ergeben. Sammelklagen, sofern vorhanden, und insbesondere Produkthaftung können erhebliche finanzielle Folgen haben.

Der Konzern erfasst im Allgemeinen Gewährleistungsrückstellungen in seinen Abschlüssen auf der Grundlage von Erfahrungen aus der Vergangenheit und bekannten Schadensfällen, aber solche Rückstellungen könnten sich möglicherweise als unzureichend für etwaige Verbindlichkeiten erweisen, die sich letztendlich aus potenziellen Fahrzeugmängeln ergeben. Darüber hinaus könnten fehlerhafte Produkte, Produkthaftungsansprüche, Gewährleistungsansprüche, Produktrückrufe und ähnliche Verfahren den Ruf des Konzerns schädigen.

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

Die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) war als ehemalige Muttergesellschaft der Daimler Truck AG Adressatin eines von der Europäischen Kommission eingeleiteten Kartellverfahrens. Im Juli 2016 erließ die Europäische Kommission einen Vergleichsbeschluss gegen die damalige Daimler AG und vier andere europäische Lkw-Hersteller wegen ihrer Beteiligung an wettbewerbswidrigem Verhalten, das im Hinblick auf die Preisgestaltung und die Weitergabe der Kosten für die Einhaltung strengerer Emissionsvorschriften für Lkw einen Verstoß gegen europäische Kartellvorschriften darstellte. Die Europäische Kommission stellte fest, dass die Daimler AG vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 an den betreffenden Vereinbarungen beteiligt war. Die in der Vergleichsentscheidung der Europäischen Kommission gegen die Daimler AG verhängte Geldbuße belief sich auf rund 1,09 Mrd. € und wurde im Jahr 2016 vollständig bezahlt.

Im Anschluss an die Vergleichsentscheidung der Europäischen Kommission wurden in mehreren Rechtsordnungen Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel zur Geltendmachung von Schäden durch direkte und indirekte Lkw-Kunden eingereicht oder eingeleitet. Eingeklagte Schadensersatzansprüche könnten zu einer erheblichen Haftung des Daimler Truck-Konzerns sowie zu erheblichen Kosten für erforderliche Verteidigungsmaßnahmen führen. Dies könnte erhebliche negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die Finanzlage des Unternehmens haben.

Im Zusammenhang mit den oben beschriebenen Kartellverstößen sind die wesentlichen Klagen (einschließlich bestimmter Arten von Sammel- oder Gruppenklagen) in Deutschland, dem Vereinigten Königreich, den Niederlanden und Spanien anhängig oder eingeleitet worden. Auch in einigen anderen europäischen Ländern und in Israel (insgesamt in etwa 20 Ländern) sind Klagen anhängig.

Der Daimler Truck-Konzern ergreift geeignete Rechtsmittel, um sich gegen die Klagen zu verteidigen.

In Übereinstimmung mit IAS 37 »Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets«, Textziffer 92, werden keine weiteren Angaben dazu gemacht, ob und in welcher Höhe Rückstellungen gebildet und/oder Eventualverbindlichkeiten offengelegt werden, um die Position des Konzerns nicht zu beeinträchtigen.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen bezüglich aller rechtlichen Verfahren

Der Konzern bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Konzernabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren sind im Konzernabschluss angegeben, wenn sie bewertbar sind. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Es bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von möglichen Zahlungsmittelabflüssen. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow des Daimler Truck-Konzerns in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Daimler Truck-Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben.

33. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Eventualverbindlichkeiten

Zum 31. Dezember 2021 betrug der bestmögliche Schätzwert der Eventualverbindlichkeiten 612 Mio. € (31. Dezember 2020: 589 Mio. €, 1. Januar 2020: 574 Mio. €). Die Eventualverbindlichkeiten umfassen hauptsächlich rechtliche Verfahren.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2021 bestehen vertragliche Verpflichtungen aus dem Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen von 290 Mio. € (31. Dezember 2020: 165 Mio. €, 1. Januar 2020: 291 Mio. €).

Darüber hinaus hat der Daimler Truck-Konzern zum 31. Dezember 2021 und 2020 unwiderrufliche Kreditzusagen gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Weitere Informationen über die unwiderruflichen Kreditzusagen können  [Anmerkung 35. Management von Finanzrisiken](#) entnommen werden.

Im Rahmen des Spaltungsvertrages hat sich der Daimler Truck-Konzern verpflichtet, das Geschäft bestimmter Phase 2-Gesellschaften von der Mercedes-Benz Group zu erwerben, um die Reorganisationsmaßnahmen abzuschließen. Die Transaktionen werden entweder in Form von Share Deals oder Asset Deals zum Marktwert oder zum beizulegenden Zeitwert mit einem erwarteten Gesamtkaufpreis von 1,3 Mrd. € durchgeführt. Eine Übersicht der »Phase 2«-Unternehmen und der voraussichtlichen Übertragungszeitpunkte finden sich in Tabelle [7 D.68](#).

D.68

Phase 2 – Reorganisationsmaßnahmen

| Phase-2-Unternehmen | Land | Transaktionsart | Voraussichtliches Erwerbsdatum |
|--|------------------------|-----------------|--------------------------------|
| Mercedes-Benz Roma S.p.A. | Italien | Share deal | Q2 2022 |
| Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. | Argentinien | Share deal | Q2 2022 |
| Mercedes-Benz Financial Services BeLux SA/NV ¹ | Belgien | Share deal | Q2 2022 |
| Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A.U. ¹ | Spanien | Share deal | Q2 2022 |
| Mercedes-Benz Financial Services Italia S.p.A. ¹ | Italien | Share deal | Q2 2022 |
| Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V. ¹ | Niederlande | Share deal | Q2 2022 |
| Mercedes-Benz Financial Services UK Ltd | Vereinigtes Königreich | Asset Deal | Q3 2022 |
| Mercedes-Benz Finansman Türk A.S. ¹ | Türkei | Share deal | Q4 2022 |
| Mercedes-Benz Renting, S.A.U. | Spanien | Asset Deal | Q2 2022 |
| Mercedes-Benz Retail S.A. | Spanien | Share deal | Q4 2022 |
| Mercedes-Benz Retail, Unipessoal Lda. | Portugal | Asset Deal | Q2 2022 |
| Mercedes-Benz Servicios S.A.U (incl. Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.) | Argentinien | Share deal | Q2 2022 |
| Mercedes-Benz Slovakia s.r.o. | Slowakei | Asset deal | Q1 2023 |
| Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o. | Polen | Asset deal | Q1 2023 |
| Mercedes-Benz Taiwan Ltd. | Taiwan | Asset deal | Q1 2022 |
| Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o. | Polen | Asset Deal | Q1 2023 |
| Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd | Südafrika | Share deal | Q3 2022 |

¹ Die Daimler Truck Financial Services Geschäftsaktivitäten werden von der Mercedes-Benz Group auf neu gegründete Gesellschaften ausgegliedert, die von dem Daimler Truck-Konzern im Rahmen von Share Deals erworben werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen nach der Ausgliederung 2019

2019 gliederte die Mercedes-Benz Group AG Teile ihres Geschäftsbetriebs in die Daimler Truck AG und die Mercedes-Benz AG aus. Gemäß §133 Umwandlungsgesetz (»UmwG«) haften alle drei Rechtsträger gesamtschuldnerisch für alle Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG, die zum Zeitpunkt der Eintragung der damaligen Ausgliederung in das Handelsregister bestanden.

Für diese Verbindlichkeiten, die zum Zeitpunkt der Bekanntgabe der Eintragung bestanden, haftet die DTAG für einen Zeitraum von fünf Jahren, beginnend mit der Bekanntmachung der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG beim Amtsgericht Stuttgart. Für Pensionsverpflichtungen nach dem Betriebsrentengesetz beträgt der Haftungszeitraum zehn Jahre.

Die DTAG betrachtet die aus der Ausgliederung resultierenden Verpflichtungen nicht als Eventualverbindlichkeiten und geht davon aus, dass damit verbundene Mittelabflüsse unwahrscheinlich sind.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen nach der Spaltung 2021

Im Dezember 2021 hat die Mercedes-Benz Group AG alle Anteile der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG abgespalten und ausgegliedert. Die DTH haftet mit der Mercedes-Benz Group AG gemäß § 133 UmwG als Gesamtschuldnerin für alle Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG, die zum Zeitpunkt der Eintragung der Abspaltung in das Handelsregister bestehen, einschließlich jener der Ausgliederung 2019.

Die DTH haftet für diese Verbindlichkeiten, die vor dem Inkrafttreten der Abspaltung bzw. Ausgliederung bestanden, für einen Zeitraum von fünf Jahren, beginnend mit der Bekanntgabe der Eintragung der Abspaltung bzw. Ausgliederung im Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG. Für Pensionsverpflichtungen nach dem Betriebsrentengesetz beträgt der Haftungszeitraum zehn Jahre.

Die DTH betrachtet die aus der Abspaltung resultierenden Verpflichtungen nicht als Eventualverbindlichkeiten und geht davon aus, dass damit verbundene Mittelabflüsse unwahrscheinlich sind. Pensionszusagen sind durch Planvermögen gedeckt (siehe [Anmerkung 24](#). Pensionen und ähnliche Verpflichtungen) und sind nicht in den potenziellen Verpflichtungen enthalten.

Die sich aus § 133 UmwG ergebenden potenziellen Verpflichtungen für den Daimler Truck-Konzern aufgrund der Ausgliederung 2019 und der Spaltung 2021 belaufen sich auf 54.138 Mio. € zum 31. Dezember 2021 (fällig 2022: 30.303 Mio. € (31. Dezember 2020: 37.725 Mio. €, danach fällig im Jahr 2021: 9.765 Mio. €, 1. Januar 2020: 65.883 Mio. €, danach fällig im Jahr 2020: 28.985 Mio. €).

34. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle 7 D.69 stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen von Finanzinstrumenten des Konzerns dar, mit Ausnahme von Eigenkapitalinstrumenten die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden und nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 9 fallen, sowie Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen.

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

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt. Dabei wurden folgende Methoden und Prämissen angewandt:

D.69

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

| | 31. Dezember 2021 | | 31. Dezember 2020 | | 1. Januar 2020 | |
|---|-------------------|------------------------|-------------------|------------------------|----------------|------------------------|
| | Buchwert | beizulegender Zeitwert | Buchwert | beizulegender Zeitwert | Buchwert | beizulegender Zeitwert |
| in Millionen € | | | | | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | | | | | | |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 16.098 | 16.173 | 15.269 | 15.466 | 18.679 | 18.878 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 3.962 | 3.962 | 3.487 | 3.487 | 4.061 | 4.061 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 7.244 | 7.244 | 1.663 | 1.663 | 1.094 | 1.094 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 139 | 139 | 5.841 | 5.841 | 4.729 | 4.729 |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet | 116 | 116 | 108 | 108 | 146 | 146 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet | 14 | 14 | – | – | – | – |
| Zu Anschaffungskosten bewertet | 9 | 9 | 5.733 | 5.733 | 4.583 | 4.583 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | | | | | | |
| Eigen- und Fremdkapitalanteile | 329 | 329 | 191 | 191 | 181 | 181 |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet | 85 | 85 | 96 | 96 | 104 | 104 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet | 244 | 244 | 95 | 95 | 77 | 77 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte | 5 | 5 | 28 | 28 | 12 | 12 |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind | 63 | 63 | 197 | 197 | 76 | 76 |
| Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte | 810 | 810 | 787 | 787 | 1.116 | 1.116 |
| | 28.650 | 28.725 | 27.463 | 27.660 | 29.948 | 30.147 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | |
| Finanzierungsverbindlichkeiten | 15.364 | 15.445 | 19.209 | 19.246 | 21.748 | 21.765 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 4.359 | 4.359 | 3.043 | 3.043 | 3.058 | 3.058 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | 3 | 3 | 2 | 2 | 6 | 6 |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind | 17 | 17 | 57 | 57 | 105 | 105 |
| Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 4.280 | 4.280 | 4.245 | 4.245 | 5.396 | 5.396 |
| Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten | | | | | | |
| Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften | 353 | 353 | 363 | 363 | 366 | 366 |
| | 24.376 | 24.457 | 26.919 | 26.956 | 30.679 | 30.696 |

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet.

Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2021, 31. Dezember 2020 bzw. 1. Januar 2020 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Aufgrund der kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich geringeren Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen und Übrige finanzielle Vermögenswerte

Die *Verzinslichen Wertpapiere* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die *ähnlichen Geldanlagen* (einschließlich Forderungen aus Cash-Pooling gegenüber der Mercedes-Benz Group im Jahr 2020) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet und keiner Bemessungshierarchie zugeordnet, da der Buchwert aufgrund der kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

Die *Eigenkapitalanteile* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Eigenkapitalanteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind in Tabelle [7 D.70](#) angegeben und umfassen mehrere Investitionen, die einzeln betrachtet nicht wesentlich sind. Für die zum 31. Dezember 2021 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht. Eigenkapitalinstrumenten die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden und nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 9 fallen wurden ausgeschlossen.

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

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

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

Die *sonstigen finanziellen Forderungen und übrigen finanziellen Vermögenswerte* werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Finanzierungsverbindlichkeiten

Die beizulegenden Zeitwerte von Krediten, Geldmarktpapieren, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet. Finanzierungsverbindlichkeiten umfassen keine Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen.

Unter den zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten finanziellen Verbindlichkeiten werden die von der DGS gehaltenen nicht beherrschenden Anteile an den Gamma OHGs und an der EvoBus OHG ausgewiesen. Diese nicht beherrschenden Anteile werden als kündbare Instrumente klassifiziert, da die nicht beherrschende Gesellschafterin DGS (siehe [Anmerkung 1](#). Allgemeine Angaben), das Recht hat, ihren Anteil gegen eine Abfindung zu kündigen und zurückzugeben. Daher werden die nicht beherrschenden Anteile gemäß IAS 32 als finanzielle Verbindlichkeiten bilanziert. Die Verbindlichkeiten sind mit dem Barwert des Rückzahlungsbetrages im Falle der Beendigung der Beteiligung der DGS bewertet, wobei die beizulegenden Zeitwerte annähernd den Buchwerten entsprechen.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Zum 31. Dezember 2021 unterliegen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 163 Mio. € einer Reverse-Factoring-Vereinbarung (31. Dezember 2020: 98 Mio. €, 1. Januar 2020: 79 Mio. €).

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Verbindlichkeiten betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Für Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten, sowie zu derivativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, wird auf die Ausführungen unter verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte verwiesen.

Die sonstigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

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.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Der Daimler Truck-Konzern schließt seit dem 1. Dezember 2021 Derivategeschäfte gemäß den Global-Netting-Vereinbarungen (Rahmenvertrag) der International Swaps and Derivatives Association (»ISDA«) und anderen vergleichbaren nationalen Rahmenvereinbarungen ab. Diese Vereinbarungen erfüllen jedoch nicht die Kriterien für eine Saldierung in der Konzernbilanz, da sie das Recht zur Saldierung nur im Falle zukünftiger Ereignisse, wie dem Ausfall oder der Insolvenz des Konzerns oder der Kontrahenten gewähren.

Vor der Abspaltung schloss die Mercedes-Benz Group im Namen des Daimler Truck-Konzerns die Derivatgeschäfte in Übereinstimmung mit den Global-Netting-Vereinbarungen ab.

Die Tabelle 7 D.70 legt die Buchwerte der erfassten derivativen Finanzinstrumente dar, die den dargestellten Vereinbarungen unterliegen und zeigt die möglichen finanziellen Auswirkungen einer Saldierung gemäß den bestehenden Global-Netting-Vereinbarungen. Diese Tabelle umfasst nur Bilanzpositionen für den 31. Dezember 2021, da der Daimler Truck-Konzern vor der Abspaltung kein eigenständiger Konzern war.

Bemessungshierarchie

Die Tabelle 7 D.71 zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13 »Fair Value Measurement«) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind.

Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind. Aufgrund eines Börsengangs wurde die Beteiligung an Proterra Inc. im zweiten Quartal 2021 von der Stufe 3 in die Stufe 1 umklassifiziert.

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

Die Tabelle 7 D.72 zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die in der Konzernbilanz nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

D.70

Angaben zu bilanzierten derivativen Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Global-Netting-Vereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen¹

| | 31. Dezember 2021 | | |
|---|--|---|--------------|
| | Brutto- und Nettobeträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz | Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen | Nettobeträge |
| in Millionen € | | | |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte ² | 63 | -4 | 59 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ³ | 15 | -4 | 11 |

1 Diese Tabelle gilt nur für den 31. Dezember 2021, da der Daimler Truck-Konzern vor der Abspaltung kein eigenständiger Konzern war.

2 Die übrigen finanziellen Vermögenswerte, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (siehe Anmerkung 18. Übrige finanzielle Vermögenswerte).

3 Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (siehe Anmerkung 27. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten).

D.71

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

| | 31. Dezember 2021 | | | | 31. Dezember 2020 | | | | 1. Januar 2020 | | | |
|---|-------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | Gesamt | Stufe 1 ¹ | Stufe 2 ² | Stufe 3 ³ | 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 | 130 | 33 | 96 | 1 | 108 | 26 | 82 | - | 146 | - | 146 | - |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet | 116 | 33 | 83 | - | 108 | 26 | 82 | - | 146 | - | 146 | - |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet | 14 | - | 13 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Eigen- und Fremdkapitalanteile | 329 | 185 | 20 | 124 | 191 | 108 | 77 | 6 | 181 | 109 | 66 | 6 |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet | 85 | 76 | - | 9 | 96 | 90 | - | 6 | 104 | 98 | - | 6 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet | 244 | 109 | 20 | 115 | 95 | 18 | 77 | - | 77 | 11 | 66 | - |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte | 5 | - | 5 | - | 28 | - | 28 | - | 12 | - | 12 | - |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind | 63 | - | 63 | - | 197 | - | 197 | - | 76 | - | 76 | - |
| | 527 | 218 | 184 | 125 | 524 | 134 | 384 | 6 | 415 | 109 | 300 | 6 |
| Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten | | | | | | | | | | | | |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | 3 | - | 3 | - | 2 | - | 2 | - | 6 | - | 6 | - |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind | 17 | - | 17 | - | 57 | - | 57 | - | 105 | - | 105 | - |
| | 20 | - | 20 | - | 59 | - | 59 | - | 111 | - | 111 | - |

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

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

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

D.72

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

| | 31. Dezember 2021 | | | | 31. Dezember 2020 | | | | 1. Januar 2020 | | | |
|--|-------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | Gesamt | Stufe 1 ¹ | Stufe 2 ² | Stufe 3 ³ | Gesamt | Stufe 1 ¹ | Stufe 2 ² | Stufe 3 ³ | Gesamt | Stufe 1 ¹ | Stufe 2 ² | Stufe 3 ³ |
| in Millionen € | | | | | | | | | | | | |
| Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte | | | | | | | | | | | | |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 16.173 | - | 16.173 | - | 15.466 | - | 15.466 | - | 18.878 | - | 18.878 | - |
| Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten | | | | | | | | | | | | |
| Finanzierungsverbindlichkeiten | 15.236 | 6.712 | 8.524 | - | 19.246 | - | 19.246 | - | 21.765 | - | 21.765 | - |
| davon Anleihen | 7.377 | 6.712 | 665 | - | 1.275 | - | 1.275 | - | 1.002 | - | 1.002 | - |
| davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen | 755 | - | 755 | - | 883 | - | 883 | - | 999 | - | 999 | - |
| davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten | 7.104 | - | 7.104 | - | 17.088 | - | 17.088 | - | 19.764 | - | 19.764 | - |
| Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 4.280 | - | 4.200 | 80 | 4.245 | - | 4.164 | 81 | 5.396 | - | 5.307 | 89 |

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

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

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

Bewertungskategorien

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien, sind in der Tabelle [D.73](#) dargestellt.

Die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der Tabelle [D.73](#) nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

D.73

Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien

| | 31. Dezember 2021 | 2020 | 1. Januar 2020 |
|--|----------------------|--------|-------------------|
| in Millionen € | | | |
| Vermögenswerte | | | |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte | 25.757 | 24.687 | 27.194 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹ | 13.732 | 13.017 | 16.340 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 3.962 | 3.487 | 4.061 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 7.244 | 1.663 | 1.094 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 9 | 5.733 | 4.583 |
| Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte | 810 | 787 | 1.116 |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte | 201 | 204 | 250 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 116 | 108 | 146 |
| Eigen- und Fremdkapital- anteile | 85 | 96 | 104 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte | 263 | 123 | 89 |
| Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen | 14 | – | – |
| Eigen- und Fremdkapital- anteile | 244 | 95 | 77 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte ² | 5 | 28 | 12 |
| Schulden | | | |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | 24.318 | 26.812 | 30.537 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 4.359 | 3.043 | 3.058 |
| Finanzierungs- verbindlichkeiten ³ | 15.364 | 19.209 | 21.748 |
| Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴ | 4.242 | 4.197 | 5.365 |
| Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften | 353 | 363 | 366 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ² | 3 | 2 | 6 |

1 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen von 2.366 Mio. € (31. Dezember 2020: 2.252 Mio. €, 1. Januar 2020: 2.339 Mio. €), da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

2 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

3 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen von 1.235 Mio. € (31. Dezember 2020: 1.340 Mio. €, 1. Januar 2020: 1.548 Mio. €), da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

4 Hierin nicht enthalten sind Finanzgarantien von 38 Mio. € (31. Dezember 2020: 48 Mio. €, 1. Januar 2020: 31 Mio. €), da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

Nettogewinne oder -verluste

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Nettogewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind) können Tabelle [7 D.74](#) entnommen werden.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beinhalten im Wesentlichen Gewinne und Verluste aus der Bewertung dieser Instrumente.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalinstrumente enthalten Dividendenausschüttungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere Wechselkurseffekte.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen (inklusive Wertaufholungen) von 104 Mio. € (2020: 211 Mio. €), die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Daneben sind Währungskursgewinne und -verluste enthalten.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) umfassen im Wesentlichen Wechselkurseffekte.

D.74

Nettogewinne/-verluste

| | 2021 | 2020 |
|--|------|------|
| in Millionen € | | |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigen- und Fremdkapitalinstrumente | 28 | 12 |
| Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹ | -32 | 40 |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente | - | - |
| Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte | - | -1 |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte | -38 | -306 |
| Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten | -89 | 41 |

¹ Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

Tabelle [7 D.75](#) stellt die Gesamtzinserträge und -aufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten dar, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) sind in [3 Anmerkung](#). Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze enthalten.

D.75

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

| | 2021 | 2020 |
|---|------|-------|
| in Millionen € | | |
| Gesamtzinserträge | 933 | 1.027 |
| davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet | 929 | 1.023 |
| davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet | 4 | 4 |
| Gesamtzinsaufwendungen | -453 | -637 |
| davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet | -453 | -637 |

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Einsatz von Derivaten

Derivative Finanzinstrumente werden im Daimler Truck-Konzern ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft, aus Refinanzierungsaktivitäten oder aus dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Zinsrisiken und Währungsrisiken, die als Risikokategorien definiert wurden. Zur Absicherung setzt der Daimler Truck-Konzern vor allem Devisentermingeschäfte, Zins-Währungsswaps und Zinsswaps ein.

Tabelle **7 D.76** zeigt die Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte.

D.76

Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte

| | Währungsrisiko | Cash Flow Hedges ² | Zinsrisiko | Rohstoffpreisrisiko |
|---|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| | Cash Flow Hedges ¹ | | Fair Value Hedges ² | Cash Flow Hedges ¹ |
| in Millionen € | | | | |
| 31. Dezember 2021 | | | | |
| Buchwert der Sicherungsinstrumente | | | | |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig | 5 | 7 | 24 | - |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig | 1 | 15 | 5 | - |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig | - | 7 | 1 | - |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig | - | - | 16 | - |
| Änderungen des beizulegenden Zeitwerts ³ | -60 | 41 | -11 | 1 |
| 31. Dezember 2020 | | | | |
| Buchwert der Sicherungsinstrumente | | | | |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig | 52 | 8 | 79 | 4 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig | 31 | 4 | 19 | 1 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig | 20 | 3 | 7 | - |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig | 2 | 24 | - | - |
| Änderungen des beizulegenden Zeitwerts ³ | 107 | 3 | 190 | -3 |
| 1. Januar 2020 | | | | |
| Buchwert der Sicherungsinstrumente | | | | |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig | 3 | - | 49 | 2 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig | 10 | - | 9 | 3 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig | 68 | 1 | - | 1 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig | 13 | 19 | 3 | - |
| Änderungen des beizulegenden Zeitwerts ³ | -154 | -19 | 42 | 17 |

1 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Devisentermingeschäfte, Währungsoptionen und Währungsswaps sowie Warentermingeschäfte.

2 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Zinsswaps, Zins-Währungsswaps.

3 Sicherungsgewinne/-verluste, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

Fair Value Hedges

Der Daimler Truck-Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken.

Die Beträge der mit Fair Value Hedges gesicherten Grundgeschäfte können Tabelle [D.77](#) entnommen werden.

Die Effekte, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung entfielen (hedge-ineffektiver Teil), können Tabelle [D.78](#) entnommen werden.

D.77

Fair Value Hedges

| | 31. Dezember | | Zinsrisiko |
|--|--------------|------|----------------|
| | 2021 | 2020 | 1. Januar 2020 |
| in Millionen € | | | |
| Buchwerte der gesicherten Grundgeschäfte | | | |
| Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig | 221 | 312 | 467 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig | 4.095 | 176 | 391 |
| davon sicherungsbedingte Anpassungen | | | |
| Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig | -1 | -71 | 54 |
| Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig | -17 | -12 | 10 |
| Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹ | -2 | -190 | -41 |

¹ Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

D.78

Ineffektivität von Fair Value Hedges

| | 2021 | Zinsrisiko |
|------------------|------|------------|
| | | 2020 |
| in Millionen € | | |
| Zinsaufwendungen | -13 | - |

Cash Flow Hedges

Der Daimler Truck-Konzern designiert Cash Flow Hedges im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Die Gewinne und Verluste aus Cash Flow Hedges sowie die Effekte, die auf den unwirksamen Teil (hedge-ineffektiver Teil) der Absicherungen entfielen, sind in Tabelle [7 D.80](#) aufgeführt.

Die Beträge, die sich auf die als Cash Flow Hedges bezeichneten Posten beziehen, sind in Tabelle [7 D.79](#) aufgeführt.

D.79

Cash Flow Hedges

| | 31. Dezember 2021 | | | 31. Dezember 2020 | | | 1. Januar 2020 | | |
|--|-------------------|------------|---------------------|-------------------|------------|---------------------|----------------|---------------------|-----|
| | Währungsrisiko | Zinsrisiko | Rohstoffpreisrisiko | Währungsrisiko | Zinsrisiko | Rohstoffpreisrisiko | Zinsrisiko | Rohstoffpreisrisiko | |
| in Millionen € | | | | | | | | | |
| Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹ | 60 | -41 | - | -100 | -3 | 2 | 147 | 19 | -18 |
| Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern) | | | | | | | | | |
| Laufende Absicherungen | 3 | 22 | - | 58 | -26 | 6 | -63 | -18 | 7 |
| davon Absicherungen von Währungsrisiken aus dem Fahrzeuggeschäft | - | - | - | 1 | - | - | -2 | - | -1 |
| Abgebrochene/ abgelaufene Absicherungen | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - |

1 Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

D.80

Gewinne und Verluste von Cash Flow Hedges

| | Währungsrisiko | | Zinsrisiko | | Rohstoffpreisrisiko | |
|---|----------------|--------------|------------------------|--------------|---------------------|--------------|
| | Umsatzerlöse | Umsatzkosten | Übriges Finanzergebnis | Umsatzkosten | Zinsaufwendungen | Umsatzkosten |
| in Millionen € | | | | | | |
| Posten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, in dem die Ineffektivität und die Umbuchungen enthalten sind | | | | | | |
| 2021 | | | | | | |
| Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden | -40 | -21 | - | 22 | 19 | - |
| Hedge Ineffektivität, die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten ist | - | - | - | - | - | - |
| Aus dem Eigenkapital in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste | | | | | | |
| Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird | - | - | - | - | 10 | - |
| Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat | 13 | - | - | - | -4 | - |
| 2020 | | | | | | |
| Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden | 55 | 44 | - | -2 | 5 | -2 |
| Hedge Ineffektivität, die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten ist | 5 | 3 | - | - | - | -1 |
| Aus dem Eigenkapital in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste | | | | | | |
| Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird | 3 | 2 | - | - | - | - |
| Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat | 1 | - | - | - | -14 | - |

Im Jahr 2020 wurden bei Cash Flow Hedges mit einem Nominalvolumen von 566 Mio. € die Designation abgebrochen, da die mit diesen Instrumenten gesicherten Zahlungsströme nicht mehr als hochwahrscheinlich eingestuft werden konnten. Der zum überwiegenden Teil auf die COVID-19-Pandemie entfallende Abbruch dieser Derivate betrifft im Wesentlichen Zahlungsströme in US-Dollar und Britischen Pfund und führte zu einer Umgliederung aus der Rücklage für derivative Finanzinstrumente in die Umsatzerlöse von 1 Mio. € (Verluste) und in die Umsatzkosten i.H.v. 4 Mio. € (Verluste).

Die Auflösung von Derivaten zwischen dem Daimler Truck-Konzern und der Mercedes-Benz Group AG Ende November 2021 führte zur Beendigung von Hedge Accounting. Das Recycling des sonstigen Ergebnisses führte zu einer Umgliederung aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente und zu einem Konzern-Ergebniseffekt zum Zeitpunkt des Eintritts der abgesicherten Grundgeschäfte oder des vorzeitigen Wegfalls dieser. Die Auflösung führte zu einer Umgliederung aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Umsatzerlöse i.H.v. 20 Mio. € (Gewinne) und in die Umsatzkosten i.H.v. 19 Mio. € (Verluste).

Tabelle 7 D.81 zeigt die Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente.

D.81

Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente

| | 2021 | 2020 |
|--|-----------|------------|
| in Millionen € | | |
| Stand 1. Januar | 28 | -66 |
| Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern) | -28 | 104 |
| Währungsrisiko | -69 | 102 |
| Zinsrisiko | 41 | 3 |
| Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten | - | -1 |
| Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern) | 19 | -12 |
| Währungsrisiko | 22 | 2 |
| Zinsrisiko | -3 | -14 |
| Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte (vor Steuern) | -19 | 18 |
| Währungsrisiko – Beschaffungsvorgänge | -13 | 17 |
| Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten | -6 | 1 |
| Sonstige Veränderungen | 14 | - |
| Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen | -1 | -16 |
| Stand 31. Dezember | 13 | 28 |

Die Rücklagen für derivative Finanzinstrumente enthalten Rücklagen für Hedgekosten in unwesentlicher Höhe.

Die Fälligkeiten der derivativen Finanzinstrumente entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Die Realisierung der Grundgeschäfte wird korrespondierend zu den in Tabelle 7 D.83 ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Zum 31. Dezember 2021 hatte der Daimler Truck-Konzern derivative Finanzinstrumente mit einer maximalen Laufzeit von 20 Monaten (31. Dezember 2020: 38 Monaten, 1. Januar 2020: 38 Monaten) im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen operativen Cash Flows abzusichern.

Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente

Tabelle 7 D.83 zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern eingesetzt hat, um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

Tabelle 7 D.82 zeigt die Durchschnittspreise der Sicherungsinstrumente nach Risikokategorie für die wesentlichen Risiken.

Absicherungen, bei denen sich die Bewertungseffekte aus Grund- und Sicherungsgeschäft in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung weitestgehend ausgleichen, wurden größtenteils nicht in ein Hedge Accounting einbezogen.

Derivate, die nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen werden, dienen unverändert der Absicherung eines finanzwirtschaftlichen Risikos aus dem operativen Geschäft. Das Sicherungsinstrument wird glattgestellt, wenn das operative Grundgeschäft nicht mehr besteht oder nicht mehr erwartet wird.

Erläuterungen zur Absicherung von Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken finden sich in [Anmerkung 35](#). Management von Finanzrisiken.

D.82

Durchschnittspreise Sicherungsinstrumente für wesentliche Risiken

| | 31. Dezember | |
|-----------------------------------|--------------|---------|
| | 2021 | 2020 |
| Währungsrisiko | | |
| USD je € | 1,14 | 1,15 |
| GBP je € | - | 0,89 |
| Zinsrisiko | | |
| Fair Value Hedges | | |
| Durchschnittlicher Zinssatz – BRL | -8,11 % | 0,24 % |
| Durchschnittlicher Zinssatz – MXN | 2,34 % | 0,94 % |
| Durchschnittlicher Zinssatz – CAD | 1,22 % | - |
| Durchschnittlicher Zinssatz – USD | 0,71 % | - |
| Cash Flow Hedges | | |
| Durchschnittlicher Zinssatz – MXN | -1,01 % | -2,53 % |
| Durchschnittlicher Zinssatz – CAD | -0,68 % | - |
| Durchschnittlicher Zinssatz – USD | -0,21 % | -0,30 % |
| Durchschnittlicher Zinssatz – BRL | 1,07 % | -3,14 % |
| Rohstoffpreisrisiko | | |
| Platin (in € je Feinunze) | - | 898 |

D.83

Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente

| | 31. Dezember 2021 | | | | 31. Dezember 2020 | | | | 1. Januar 2020 | | | |
|---|---------------------------------|-----------|----------|--------|---------------------------------|-----------|----------|--------|---------------------------------|-----------|----------|--------|
| | Fälligkeiten der Nominalbeträge | | | | Fälligkeiten der Nominalbeträge | | | | Fälligkeiten der Nominalbeträge | | | |
| | <1 Jahr | 1-5 Jahre | >5 Jahre | Gesamt | <1 Jahr | 1-5 Jahre | >5 Jahre | Gesamt | <1 Jahr | 1-5 Jahre | >5 Jahre | Gesamt |
| in Millionen € | | | | | | | | | | | | |
| Währungsrisiko | 1.224 | 188 | - | 1.412 | 1.433 | 658 | - | 2.091 | 2.378 | 1.207 | - | 3.585 |
| Derivate außerhalb des Hedge Accounting | 377 | - | - | 377 | 342 | - | - | 342 | 74 | 9 | - | 83 |
| Cash Flow Hedges | 847 | 188 | - | 1.035 | 1.091 | 658 | - | 1.749 | 2.304 | 1.198 | - | 3.502 |
| Zinsrisiko | 3.861 | 6.642 | 1.324 | 11.827 | 841 | 780 | - | 1.621 | 1.237 | 991 | - | 2.228 |
| Derivate außerhalb des Hedge Accounting | 1.509 | 1.829 | - | 3.338 | 107 | 55 | - | 162 | 20 | 162 | - | 182 |
| Fair Value Hedges | 242 | 2.777 | 1.324 | 4.343 | 312 | 177 | - | 489 | 909 | 383 | - | 1.292 |
| davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind | | | | | | | | | | | | |
| in USD | 265 | 649 | - | 914 | 383 | 122 | - | 505 | 472 | 312 | - | 784 |
| Cash Flow Hedges | 2.110 | 2.036 | - | 4.146 | 422 | 548 | - | 970 | 308 | 446 | - | 754 |
| davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind ¹ | | | | | | | | | | | | |
| in USD | 44 | - | - | 44 | 41 | 244 | - | 285 | - | 267 | - | 267 |
| Rohstoffpreisisiko ² | - | - | - | - | 24 | 9 | - | 33 | 35 | 32 | - | 67 |

1 Die Höhe des von der Reform der Benchmark-Zinssätze direkt betroffenen Risiko-Exposures in Cash Flow Hedges stimmt wegen der grundsätzlichen Sicherungsquote von 1 im Wesentlichen mit den ausgewiesenen Nominalwerten der Sicherungsinstrumente überein. Weitere Informationen zur Reform der Benchmark-Zinssätze können Anmerkung 35. Management von Finanzrisiken entnommen werden.

2 Keine Rohstoffderivate zum 31. Dezember 2021.

35. Management von Finanzrisiken

Einführung

Bis Anfang Dezember 2021 wurden die Risikomanagement- und Treasury-Prozesse zentral vom Konzern-Risikomanagement und Konzern-Treasury der Mercedes-Benz Group im Auftrag des Daimler Truck-Business durchgeführt. Zum Dezember 2021 hat der Daimler Truck-Konzern eine eigene Treasury-Funktion eingeführt.

Der Daimler Truck-Konzern führt weiterhin ein vergleichbares Finanzierungs-, Liquiditäts- und Marktpreisrisikomanagement wie die Mercedes-Benz Group durch.

Allgemeine Informationen über Finanzrisiken

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der globalen Ausrichtung ist der Daimler Truck-Konzern Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Rohstoffpreisrisiken resultiert im Wesentlichen aus den Beschaffungsvorgängen. Ein Aktienkursrisiko ergibt sich aus Beteiligungen in börsennotierte Unternehmen. Darüber hinaus ist der Daimler Truck-Konzern Kreditrisiken aus seinem Leasing- und Finanzdienstleistungsgeschäft sowie aus dem sonstigen operativen Geschäft (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) ausgesetzt. Ferner bestehen Liquiditäts- und Länderrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts bzw. mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Sofern diese Finanzrisiken eintreten, wird die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Der Daimler Truck-Konzern hat interne Richtlinien, die die Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben, den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung der Finanzaktivitäten, ihrer Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen für die Finanzrisiken des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausgerichtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analysiert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Begrenzung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mithilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Informationssysteme. Die Leitlinien sowie Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Daimler Truck-Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente ein. Diese werden bei dem Daimler Truck-Konzern ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Ohne deren Verwendung wäre der Daimler Truck-Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt. Die Daimler Truck AG hat alle internen Währungssicherungen und Rohstoffpreissicherungen mit der Mercedes-Benz Group AG bis zum 30. November 2021 beendet. Nach der Abspaltung hat der Daimler Truck-Konzern damit begonnen, neue Devisensicherungsgeschäfte aufzubauen. Für die Absicherung von Rohstoffen bestehen langfristige Lieferverträge, so dass es nicht notwendig war, vor dem 31. Dezember 2021 sofort neue Absicherungen zu bilden. Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere über das Volumen der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente sind in [Anmerkung 34](#). Finanzinstrumente enthalten. Der Daimler Truck-Konzern bewertet regelmäßig seine Finanzrisiken unter Berücksichtigung von Veränderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren und aktuellen Marktinformationen.

Die von den Planvermögen zur Abdeckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, die auch Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere umfassen, sind nicht Bestandteil der nachfolgenden quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen des Konzerns enthält [Anmerkung 24](#). Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

Kreditrisiko

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

Die maximalen Risikopositionen aus finanziellen Vermögenswerten, die grundsätzlich einem Kreditrisiko unterliegen, entsprechen deren Buchwerten zum Bilanzstichtag (ohne Berücksichtigung gegebenenfalls vorhandener Kreditsicherheiten). Des Weiteren besteht ein Ausfallrisiko aus unwiderruflichen Kreditzusagen, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Anspruch genommen sind, sowie aus Finanzgarantien. Die maximale Risikoposition entspricht in diesen Fällen den erwarteten künftigen Auszahlungen. Aus der Tabelle [7 D.84](#) sind die maximalen Risikopositionen zum Bilanzstichtag ersichtlich.

D.84

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten, unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien

| Anmerkung | 31. Dezember | | 1. Januar |
|--|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 2021 | 2020 | 2020 |
| | Maximale Risikoposition | Maximale Risikoposition | Maximale Risikoposition |
| in Millionen € | | | |
| Liquide Mittel | 7.383 | 7.504 | 5.823 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 16 16.098 | 15.269 | 18.679 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 21 3.962 | 3.487 | 4.061 |
| Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte) | 18 63 | 197 | 76 |
| Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte) | 18 5 | 28 | 12 |
| Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte | 18 810 | 787 | 1.116 |
| Unwiderrufliche Kreditzusagen | 114 | 148 | 105 |
| Finanzgarantien | 304 | 287 | 333 |

Liquide Mittel

Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen. Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Bei den Investitionsentscheidungen wird auf eine sehr gute Bonität des Schuldners und eine ausgewogene Risikodiversifizierung geachtet. Die Limits und ihre Inanspruchnahme werden laufend neu bewertet. Bei dieser Beurteilung berücksichtigt der Daimler Truck-Konzern auch die Bewertung des Kreditrisikos seiner Kontrahenten durch die Kapitalmärkte. In Übereinstimmung mit der Risikopolitik des Daimler Truck-Konzerns werden der vorwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von Investment-Grade gehalten. Damit unterliegen die liquiden Mittel keinem wesentlichen Kreditrisiko und werden im Rahmen des auf dem erwarteten Kreditrisiko basierenden Wertminderungsmodells der Stufe 1 zugeordnet.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns sind vor allem auf die Absatzunterstützung der Fahrzeugprodukte des Daimler Truck-Konzerns ausgerichtet. Hieraus resultieren Kreditrisiken, die anhand von definierten Standards, Leitlinien und Prozessen überwacht und gesteuert werden. Der Daimler Truck-Konzern steuert sein Kreditrisiko sowohl für Finanzierungs- als auch für Operating-Lease- und Finance-Lease-Verträge. Aus diesem Grund beziehen sich die Angaben zum Kreditrisiko von Financial Services auf das gesamte Finanzierungs- und Leasinggeschäft, sofern nicht anders angegeben.

Das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten wird auf der Grundlage des kreditrisikobehafteten Portfolios überwacht. Das kreditrisikobehaftete Portfolio setzt sich aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegenüber Händlern und Endkunden sowie dem kreditrisikobehafteten Teil des Operating-Lease-Portfolios zusammen. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen selbst umfassen Ansprüche aus Finance-Lease-Verträgen und Rückzahlungsansprüche aus Finanzierungsdarlehen. Das Operating-Lease-Portfolio wird in den vermieteten Gegenständen in der Konzernbilanz berichtet. Fällige Leasingraten aus Operating-Lease-Verträgen werden unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen.

Seit dem 6. Dezember 2021 verfügt das Segment Financial Services des Daimler Truck-Konzerns über Richtlinien, die den Rahmen für ein effektives Risikomanagement sowohl auf globaler als auch auf lokaler Ebene vorgeben. Gegenstand der Richtlinien sind insbesondere Mindestanforderungen für alle risikorelevanten Prozesse im Kreditgeschäft, die Definition der angebotenen Finanzierungsprodukte, die Einschätzung der Kreditwürdigkeit der Kunden, die Einforderung von Sicherheiten sowie das Vorgehen bei unbesicherten Krediten und bei notleidenden Ansprüchen. Die Begrenzung von Konzentrationsrisiken erfolgt primär über globale Limits, die sich auf Einzelkundenengagements beziehen. Zum 31. Dezember 2021 betrug die Kreditposition der 15 größten Kunden nicht mehr als 20,09% des Gesamtportfolios (31. Dezember 2020: 18,09%, 1. Januar 2020: 16,97%).

Im Rahmen seiner Finanzierungs- und Leasingaktivitäten hält der Daimler Truck-Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten, deren Marktwert das tatsächliche Kreditrisiko begrenzt. Der Wert der Kreditsicherheiten hängt in der Regel vom Betrag der finanzierten Vermögenswerte ab. Die finanzierten Fahrzeuge dienen in der Regel als Kreditsicherheit. Darüber hinaus begrenzt der Bereich Financial Services das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, beispielsweise durch Anzahlungen von Kunden.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung der Bonität von Privatkunden und Kleinunternehmen Scoringssysteme eingesetzt. Die Bewertung von Großkunden erfolgt durch interne Ratinginstrumente. Beide Bewertungsverfahren benutzen, falls verfügbar, Informationen externer Kreditagenturen. Die Ergebnisse des Scorings und Ratings, ebenso wie die Verfügbarkeit von Sicherheiten und von anderen risikomindernden Instrumenten, wie z. B. Anzahlungen, Garantien und in geringerem Umfang Restschuldversicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditentscheidung.

Sofern bei Verträgen eine Verschlechterung des Zahlungsverhaltens oder andere Ursachen eines erhöhten Kreditrisikos erkannt werden, werden durch das Forderungsmanagement entweder Maßnahmen mit dem Ziel eingeleitet, die rückständigen Zahlungen des Kunden einzufordern, den finanzierten oder verleasten Gegenstand wieder in Besitz zu nehmen oder den wertgeminderten Vertrag neu zu verhandeln. Interne Richtlinien zur Durchführung einer Neustrukturierung des Kredit- bzw. Leasingvertrags knüpfen dabei an das Vorliegen von Indikatoren bzw. Kriterien an, die nach der Einschätzung des lokalen Managements weitere Zahlungen in einem Umfang erwarten lassen, so dass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen.

Aufgrund der COVID-19-Pandemie kam es im Jahr 2020 insbesondere bedingt durch staatliche und seitens des Segments Financial Services angebotene Unterstützungsprogramme für Kunden in einigen Märkten zu Modifikationen von finanziellen Vermögenswerten bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Ausgestaltung der Programme führte dazu, dass diese Modifikationen jedoch als nicht wesentlich eingestuft wurden. Im Jahr 2021 liefen einige der Unterstützungsprogramme aus. Darüber hinaus ist das Gesamtvolumen der Modifikationen zurückgegangen und wird als nicht erheblich eingestuft.

Zu Beginn der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 wurde sehr zeitnah eine Krisenonderrichtlinie herausgegeben, die Regelungen darüber beinhaltet, wie die Kunden möglichst flexibel, aber risikomanagementorientiert, mit Stundungen während der Krise unterstützt werden können. Die Entwicklung des Kreditrisikos war Gegenstand aller Krisenstabsitzungen bei Financial Services seit Beginn der Pandemie. Für den Daimler Truck-Konzern wurden diese Risikomanagementprozesse vor der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG durchgeführt. Darüber hinaus hat eine Collection Task Force die bestmögliche Vorbereitung der Inkasso-Aktivitäten gesteuert. Vor der Abspaltung führte die Mercedes-Benz Group AG diese Risikomanagementprozesse für den Daimler Truck-Konzern durch. Ab Dezember 2021 wurden die damit verbundenen Aktivitäten in das Standard-Regelwerk und die Prozesse des Daimler Truck-Konzerns überführt, da sich die COVID-19-Krise hinsichtlich der Kreditrisikoprozesse normalisiert hat.

Im Jahr 2020 war der Anstieg der Wertberichtigungsquote für Kreditrisiken auf die verschlechterten wirtschaftlichen Aussichten im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie und die angebotenen Programme zur Unterstützung der Kunden zurückzuführen. Im Jahr 2021 blieb die Wertberichtigungsquote aufgrund der anhaltenden Unsicherheit über die Pandemieentwicklung im Vergleich zu 2020 relativ stabil.

Für Informationen über Kreditrisiken, die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthalten sind, siehe [Anmerkung 16](#). Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Informationen über die Bewertung der erwarteten Kreditverluste sind in [Anmerkung 3](#). Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze enthalten.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus dem weltweiten Verkauf von Fahrzeugen und Ersatzteilen. Das Kreditrisiko aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen umfasst das Ausfallrisiko von Kunden, z. B. von Vertragshändlern und Generalvertretern sowie von sonstigen Firmen- und Privatkunden. Um Kreditrisiken zu identifizieren, prüft der Daimler Truck-Konzern die Bonität von Kunden. Der Daimler Truck-Konzern steuert Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen system- und datenbankgestützt auf Basis von weltweit gültigen internen Richtlinien.

Im jeweiligen Inlandsgeschäft wird ein Großteil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch verschiedene, gegebenenfalls länderspezifische Sicherungsformen abgesichert. Die Sicherungen umfassen z. B. den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundenanzahlungen.

Im Exportgeschäft beurteilt der Daimler Truck-Konzern unter Berücksichtigung des spezifischen Länderrisikos die Bonität der Kunden über einen internen Ratingprozess. In diesem Zusammenhang werden Jahresabschlüsse und andere relevante Informationen, wie z. B. das Zahlungsverhalten der Generalvertretungen, herangezogen und ausgewertet.

Abhängig von der Bonität der Kunden etabliert der Daimler Truck-Konzern Kreditlimits und begrenzt das Kreditrisiko durch folgende Sicherheiten:

- Kreditversicherungen,
- erstklassige Bankgarantien und
- Akkreditive.

Diese Vorgehensweisen sind in einer konzernweit gültigen Exportkreditrichtlinie definiert.

Bei der Bildung einer Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen der Stufe 2 zugeordnet werden und damit die über die gesamte Laufzeit erwarteten Kreditverluste bereits bei der erstmaligen Erfassung berücksichtigt werden.

Weitere Informationen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den Stand der erfassten Wertberichtigungen können  [Anmerkung 21](#). Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entnommen werden.

Derivative Finanzinstrumente

Der Daimler Truck-Konzern setzt derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken ein, die aus dem operativen Geschäft, aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Das Kreditrisiko im Zusammenhang mit Derivaten wird mittels eines Limitsystems gesteuert, das auf der Überprüfung der kontrahentenspezifischen Finanzkraft basiert. Diese Limitierung begrenzt und diversifiziert das Kreditrisiko. Infolgedessen ist der Daimler Truck-Konzern einem Kreditrisiko aus den derivativen Finanzinstrumenten nur in geringem Ausmaß ausgesetzt. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wurde der Großteil der Derivate mit Kontrahenten abgeschlossen, die ein externes Rating von Investment-Grade aufweisen.

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Bezogen auf die in den übrigen finanziellen Vermögenswerten enthaltenen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Jahre 2021 und 2020 ist der Daimler Truck-Konzern nur in geringem Ausmaß einem Kreditrisiko ausgesetzt.

Unwiderrufliche Kreditzusagen

Insbesondere das Segment Financial Services ist Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2021 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 114 Mio. € (31. Dezember 2020: 148 Mio. €, 1. Januar 2020: 105 Mio. €). Diese Kreditzusagen weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr aus und unterliegen keinem wesentlichen Kreditrisiko.

Finanzgarantien

Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2021 auf 304 Mio. € (31. Dezember 2020: 287 Mio. €, 1. Januar 2020: 333 Mio. €) und beinhalten zum 31. Dezember 2021 Verbindlichkeiten i.H.v. 38 Mio. € (31. Dezember 2020: 48 Mio. €, 1. Januar 2020: 31 Mio. €). Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar; dabei garantiert der Konzern als Garantiegeber im Allgemeinen, dass er im Fall der Nichterfüllung der Zahlungsverpflichtung durch den Hauptschuldner dem Garantienehmer den entstandenen Verlust bis zu einer, in der Regel, vertraglich vereinbarten Höhe erstattet.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann. Der Daimler Truck-Konzern steuert seine Liquidität, indem der Konzern ergänzend zum Zahlungsmittelzufluss aus dem operativen Geschäft in ausreichendem Umfang liquide Mittel vorhält und Kreditlinien bei Banken unterhält. Zusätzlich reduziert auch die Möglichkeit der Verbriefung von Forderungen (ABS-Transaktionen) das Liquiditätsrisiko des Konzerns. Bei den liquiden Mitteln handelt es sich um Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie um verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, über die der Konzern kurzfristig verfügen kann.

Die liquiden Mittel dienen dazu, das Working Capital und die Investitionen zu finanzieren sowie den Finanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts und einen unerwarteten Liquiditätsbedarf abzudecken. Entsprechend interner Richtlinien wird das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft grundsätzlich so refinanziert, dass die Finanzierungen eine kongruente Fälligkeitsstruktur zu den vermieteten Gegenständen und Forderungen aus Finanzdienstleistungen aufweisen.

Zum 31. Dezember 2021 beliefen sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente auf 7.244 Mio. € (31. Dezember 2020: 1.663 Mio. €, 1. Januar 2020: 1.094 Mio. €). Im Jahr 2021 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse aus dem operativen Geschäft des Industriegeschäfts sowie Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit den Barmitteln aus Finanzierungstätigkeit. Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus den getätigten Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen und den gezahlten Ertragsteuern. Der insbesondere durch die COVID-19-Krise bedingte Rückgang des Portfolios führte bei Financial Services zu Zahlungsmittelzuflüssen (netto) aus den Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Pooling-Prozess, durch den täglich die liquiden Mittel zusammengeführt werden. Dieser wurde zum 1. Dezember 2021 eingeführt. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Daimler Truck-Konzerns gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt der Daimler Truck-Konzern grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit vom Finanzmittelbedarf und den Marktkonditionen emittiert der Daimler Truck-Konzern Geldmarktpapiere, Schuldverschreibungen und durch Forderungen besicherte Finanzinstrumente in verschiedenen Währungen. Am 28. Oktober 2021 erhielt der Daimler Truck-Konzern ein langfristiges Emittentenrating von A3 durch Moody's Investor Service und BBB+ durch S&P Global Ratings. Dennoch könnten mögliche Herabstufungen der Bonitätseinstufungen des Daimler Truck-Konzerns einen negativen Einfluss auf die Finanzierung des Konzerns haben. Im August 2021 wurde von dem Daimler Truck-Konzern mit einem internationalen Bankenkonsortium eine Kreditlinie (Bridge Facility) i.H.v. 13 Mrd. € vereinbart. Nach der Emission von Anleihen durch die Finanzdienstleistungsgesellschaften in den USA und Kanada wurden 6 Mrd. € der Brückenfazilität vertraglich reduziert (berechnet aus 90 % der Mittelzuflüsse aus der Emission von Anleihen i.H.v. 6,7 Mrd. €). Außerdem wurden 1,8 Mrd. € der Brückenfazilität im Dezember 2021 in Anspruch genommen. Zum 31. Dezember 2021 stehen von dieser Brückenfazilität noch 5,2 Mrd. € zur Verfügung.

Darüber hinaus beinhaltet der Konsortialkreditvertrag eine feste Zusage für eine revolvingende Kreditlinie i.H.v. 5 Mrd. € (die »revolvingende Kreditfazilität«). Die revolvingende Kreditfazilität hat eine Laufzeit von mindestens fünf Jahren mit zwei Verlängerungsoptionen von jeweils einem Jahr und wird zu marktüblichen Konditionen vereinbart. Der Daimler Truck-Konzern beabsichtigt nicht, die revolvingende Kreditfazilität in Anspruch zu nehmen.

Die in Tabelle [D.85](#) dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien per 31. Dezember 2021 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen können.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Daimler Truck-Konzerns enthält auch [Anmerkung 26](#). Finanzierungsverbindlichkeiten.

D.85**Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹**

| | Gesamt | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | ≥ 2027 |
|---|--------|--------|-------|-------|------|-------|--------|
| in Millionen € | | | | | | | |
| Finanzierungsverbindlichkeiten ² | 17.758 | 5.782 | 5.167 | 2.678 | 308 | 1.755 | 2.068 |
| davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen | 1.355 | 204 | 159 | 130 | 131 | 105 | 626 |
| Derivative Finanzinstrumente ³ | 116 | 22 | 39 | 1 | - | 17 | 37 |
| davon mit Bruttoausgleich | 54 | 16 | 38 | - | - | - | - |
| Zahlungsmittelabflüsse | 572 | 263 | 309 | - | - | - | - |
| Zahlungsmittelzuflüsse | -518 | -247 | -271 | - | - | - | - |
| davon mit Nettoausgleich | 62 | 6 | 1 | 1 | - | 17 | 37 |
| Zahlungsmittelabflüsse | 62 | 6 | 1 | 1 | - | 17 | 37 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴ | 4.359 | 4.358 | 1 | - | - | - | - |
| Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung und Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien | 4.136 | 2.351 | 665 | 439 | 315 | 136 | 230 |
| Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften | - | - | - | - | - | - | - |
| Unwiderrufliche Kreditzusagen ⁵ | 114 | 114 | - | - | - | - | - |
| Finanzgarantien ⁶ | 304 | 304 | - | - | - | - | - |
| | 26.787 | 12.931 | 5.872 | 3.118 | 623 | 1.908 | 2.335 |

1 Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

- (a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen.
 (b) Die Zinszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.
- 2 Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinszahlungen zusammen.
 3 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Zahlungen der derivativen finanziellen Verbindlichkeiten dargestellt.
 4 Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.
 5 Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.
 6 Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.

Länderrisiko

Das Länderrisiko ist das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der aus der Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, z. B. aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot.

Der Daimler Truck-Konzern ist einem Länderrisiko ausgesetzt, das hauptsächlich aus Beteiligungen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie aus grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultiert. Länderrisiken entstehen auch durch grenzüberschreitende Geldanlagen bei Finanzinstituten.

Der Daimler Truck-Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimits (z. B. für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsunternehmen). Grundlage des risikoorientierten Länderexposuremanagements bei dem Daimler Truck-Konzern ist ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder in Risikoklassen eingeteilt werden, wobei sowohl externe Ratings als auch Kapitalmarktinformationen zu Länderrisiken berücksichtigt werden.

Finanzmarktrisiken

Der Daimler Truck-Konzern ist aufgrund seiner weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen sowie Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen.

Bis zum Dezember 2021 steuerte die Mercedes-Benz Group im Auftrag des Daimler Truck-Konzerns die Marktpreisrisiken, um die Auswirkungen von Wechselkurs-, Zins- und Rohstoffpreisschwankungen auf das Ergebnis des Daimler Truck-Konzerns und seiner Segmente zu minimieren. Ab Dezember 2021 hat der Daimler Truck-Konzern die entsprechenden Risikomanagementaktivitäten übernommen. Der Daimler Truck-Konzern ermittelt sein Risikovolumen (Netto-Exposure) in Bezug auf diese Marktpreisrisiken als Grundlage für Hedge-Entscheidungen, die die Auswahl der Sicherungsinstrumente sowie die Festlegung der Sicherungsvolumina und der entsprechenden Zeiträume umfassen. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen und Rohstoffe sowie für das Asset-Liability-Management (Zinsen). Netto-Exposures bilden die Grundlage der Sicherungsstrategien und werden regelmäßig aktualisiert. Die Devisen- und Warenderivate zwischen dem Daimler Truck-Konzern und der Mercedes-Benz Group AG wurden im November 2021 geschlossen. Die Sicherungsinstrumente werden von dem Daimler Truck-Konzern bis zum 31. Dezember 2021 extern aufgelöst, soweit eine Absicherung geplant ist.

Bestimmte Benchmark-Zinssätze, darunter diejenigen der London Interbank Offer Rate (für USD, GBP, CHF und JPY), wurden bis Ende 2021 umfassend international reformiert. Infolgedessen wurden diese Zinssätze schrittweise abgeschafft und durch alternative risikofreie Referenzsätze ersetzt. Alternative Zinssätze werden in den jeweiligen Rechtsordnungen bzw. Währungen auf nationaler Ebene entwickelt; sie können sich in ihrer Struktur, Methodik und Veröffentlichungszeiträumen unterscheiden.

Trotz der Marktunsicherheit wurden im Jahr 2021 mehrheitlich historische Benchmark-Zinssätze als Referenzzinssätze auf den Finanzmärkten verwendet, was sich auf die Bewertung von Finanztransaktionen auswirkte. Dies gilt auch für Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen mit einer Laufzeit nach Ende 2021. Da die EURIBOR-Reform bereits umgesetzt wurde, basiert der wesentliche Teil der von der Benchmark-Reform betroffenen Zinsrisiko-Absicherungsbeziehungen auf der Währung USD.

Der Daimler Truck-Konzern nimmt an, dass die Umstellung der Referenzzinsen in den Grundgeschäften und Sicherungsinstrumenten identisch und ohne wesentlichen zeitlichen Verzögerung erfolgen wird. Der Daimler Truck-Konzern sieht daher den wirtschaftlichen Zusammenhang und damit die Fortführung der Bilanzierung als Sicherungsbeziehungen zum 31. Dezember 2020 weiterhin als gegeben an.

Die Nominalwerte der betroffenen derivativen Finanzinstrumente sind in der Tabelle [D.83](#) enthalten.

Die Auswirkungen der Anwendung der neuen Zinssätze wurden geprüft. Es ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss. Um Finanztransaktionen auf Basis der neuen Indizes durchführen zu können, hat der Daimler Truck-Konzern seine IT-Systeme im Jahr 2021 entsprechend vorbereitet. Unsicherheit besteht noch über zukünftige Marktstandards bei Zinskonventionen für einzelne Finanzprodukte (Cash-Produkte und auch Zinsderivate), welche auf die neuen Risk-Free-Rates referenzieren.

Der Daimler Truck-Konzern setzt im Rahmen seines Risikomanagementsystems Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig das Risiko aus Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen, Zinssätzen und bestimmten Rohstoffpreisen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein potenzieller Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value-at-Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und
- das Konfidenzniveau beträgt 99% bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Der Daimler Truck-Konzern ermittelt den Value-at-Risk für Wechselkurse nach dem Varianz-Kovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoffsicherungskontrakten liegt methodisch eine Monte-Carlo-Simulation zugrunde.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeitspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem RiskMetrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1% der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren passend zu den aktuellen Marktvolatilitäten generiert. Die Veränderungen der Marktrisikofaktoren erlauben eine mögliche Wertänderung des Portfolios, über die Halteperiode hinweg, zu berechnen. Eine vielfache Wiederholung des Simulationslaufes führt zu einem Verteilungsbild für die Portfoliowertänderungen. An diesem ist wiederum derjenige Portfoliowertverlust als Value-at-Risk abzulesen, der nur in 1% der Fälle erreicht oder überschritten wird.

Wechselkursrisiko

Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken. Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem Euro, dem US-Dollar, dem Britischen Pfund sowie anderen Währungen wie z. B. Währungen von Wachstumsmärkten. Das Wechselkursrisiko des Daimler Truck-Konzerns entsteht vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung erzielt werden als die dazugehörigen Kosten. Es kann der Fall eintreten, dass die Umsatzerlöse möglicherweise nicht ausreichen, um diese Kosten zu decken, wenn der Wert der Währung, in der die Umsatzerlöse erzielt werden, in der Zwischenzeit gegenüber dem Wert der Währung, in der diese Kosten angefallen sind, sinkt.

Der Daimler Truck-Konzern ist Transaktionsrisiken ausgesetzt, allerdings aufgrund des globalen Produktionsnetzwerks und des insgesamt geringeren Fremdwährungsvolumens nur in geringem Ausmaß. Darüber hinaus ist der Konzern einem indirekten Transaktionsrisiko über seine at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgesetzt.

Das gesamte Währungsexposure des Daimler Truck-Konzerns wird durch natürliche Hedges reduziert, die darin bestehen, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft verschiedener Gesellschaften und Segmenten über den Konzern hinweg partiell ausgleichen. In Höhe der ausgeglichenen Position sind damit keine Absicherungsmaßnahmen nötig. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist der Daimler Truck-Konzern grundsätzlich bestrebt, die Auszahlungen vorzugsweise in den Währungen zu erhöhen, in denen Nettoeinzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) des Konzerns zu verringern, bewertet der Daimler Truck-Konzern fortlaufend seine Wechselkursrisiken und sichert einen Teil dieser Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab. Der Daimler Truck-Konzern steuert sein Wechselkursrisiko und seine Absicherungstransaktionen durch Währungsderivate. Die Treasury-Abteilung des Unternehmens führt die Fremdwährungsabsicherung durch Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten durch. Im Falle von Übersicherungen durch Exposureveränderungen werden die Absicherungen in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Im Falle von Übersicherungen werden die designierten Sicherungsbeziehungen auf gegebenenfalls notwendige Beendigung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen überprüft.

Die Daimler Truck AG verwendet ein Referenzmodell, mit dem angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Cash Flows sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung des Modells soll Risiken für den Konzern aus ungünstigen Wechselkursänderungen eingrenzen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf der Grundlage dieses Referenzmodells und in Abhängigkeit von den Marktaussichten bestimmt das Gremium den Absicherungshorizont, der in der Regel zwischen einem und drei Jahren (vor der Abspaltung: ein bis fünf Jahre) liegt, sowie die durchschnittlichen Absicherungsquoten. Entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken werden die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen.

Fremdwährungsrisiken aus dem Fahrzeuggeschäft werden hauptsächlich durch den Einsatz von Devisentermingeschäften gesteuert. Die eingesetzten Instrumente hängen von der Einschätzung der Marktbedingungen ab. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value-at-Risk gemessen.

Tabelle [D.86](#) zeigt den Value-at-Risk am Ende des Berichtszeitraums für das Wechselkursrisiko für die Portfolios 2021, 2020 und Anfang 2020 von derivativen Finanzinstrumenten, die hauptsächlich im Zusammenhang mit dem operativen Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten, da es sich im Wesentlichen um vorhergesagte Cash Flows handelt. Siehe auch Tabelle [D.83](#).

D.86

Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko und das Zinsänderungsrisiko¹

| | 2021 | 2020 | 2020 |
|--|------------|------------|--------------|
| | Jahresende | Jahresende | Jahresbeginn |
| in Millionen € | | | |
| Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten) | 14 | 28 | 38 |
| Zinsänderungsrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten) | 14 | - | - |

¹ Zum 31. Dezember 2020 und zum 1. Januar 2020 wurde das Zinsänderungsrisiko mittels einer Sensitivitätsanalyse gemessen, wie in der Tabelle [D.87](#) und [D.88](#) dargestellt.

Hedge Accounting. Bei der Designation von derivativen Finanzinstrumenten wird eine Sicherungsquote von 1 zugrunde gelegt. Darüber hinaus stimmen die jeweiligen Volumina, Zinsatzkurven und Währungen des Sicherungsgeschäfts und des Grundgeschäfts sowie die Fälligkeitstermine überein. Der Daimler Truck-Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Währung, Volumen und Fälligkeiten sicher. Optionsprämien und Forward-Komponenten werden nicht in eine Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und bei Fälligkeit des Grundgeschäfts in der Gewinn- und Verlustrechnung oder als Anpassung der Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte berücksichtigt. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Wechselkursrisikos entsprechen.
- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Die Designation von Sicherungsbeziehungen für das Fremdwährungsrisiko des Daimler Truck-Konzerns erfolgte auf Basis der erwarteten zukünftigen Cash Flows aus dem operativen Geschäft der Mercedes-Benz Group bis zum 30. November 2021. Dementsprechend wurde die nach IFRS geforderte Dokumentation unter Berücksichtigung dieser weiteren Differenzierung der erwarteten Zahlungsströme (d.h. der Risikomanagementziele) für einen Großteil der diesbezüglich bereits gebildeten Sicherungsbeziehungen überarbeitet. Die Risikomanagementstrategie des Daimler Truck-Konzerns für Fremdwährungsrisiken hat sich im Vergleich zur Strategie des früheren Eigentümers, der Mercedes-Benz Group, nicht geändert. Es gab keine wesentlichen Auswirkungen auf das Ergebnis im Elfmonatszeitraum bis zum 30. November 2021 und im Jahr 2020.

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen im Jahr 2021 wurde im Wesentlichen durch einen starken Anstieg von Wechselkursvolatilitäten im ersten Quartal und anschließend durch einen schrittweisen Rückgang bestimmt.

Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns werden grundsätzlich so gewählt, dass mögliche Währungsrisiken minimiert werden. Sollten Transaktionsrisiken im Zusammenhang mit den Liquiditätsanlagen oder den Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns an Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden diese in der Regel – gemäß einer internen Richtlinie – zum Zeitpunkt des Investments bzw. der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinswährungsswaps) gegen Währungsrisiken gesichert.

Dadurch dass sich die Währungsrisiken aus Liquiditätsanlagen oder Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns sowie diesbezüglich eingesetzter derivativer Finanzinstrumente in der Regel vollständig ausgleichen, wurden diese Finanzinstrumente nicht in die dargestellte Value-at-Risk-Berechnung einbezogen.

Effekte aus der Währungsumrechnung (Translationsrisiko). Für Zwecke des Konzernabschlusses werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Vermögenswerte und Schulden der nicht in Euro bilanzierenden Tochterunternehmen in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, z. B. in Bezug auf die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (»EBIT«) und die Vermögenswerte und Schulden des Daimler Truck-Konzerns. Im Unterschied zum Transaktionsrisiko wirkt sich das Translationsrisiko jedoch nicht zwangsläufig auf zukünftige Cash Flows aus. Das Eigenkapital des Daimler Truck-Konzerns spiegelt die wechselkursbedingten Buchwertänderungen wider. Der Daimler Truck-Konzern sichert sich gegen das Translationsrisiko in der Regel nicht ab.

Zinsänderungsrisiko

Das Zinsrisiko beschreibt das Risiko, dass der beizulegende Zeitwert oder die künftigen Cash Flows eines Finanzinstruments aufgrund von Änderungen der Marktzinsen schwanken. Der Daimler Truck-Konzern nutzt ein breites Spektrum von zinsensitiven Finanzinstrumenten, um die Liquiditätsanforderungen des Konzerns zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinsensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von dem Segment Financial Services betrieben werden. Die von den Gesellschaften des Segments Financial Services mit Kunden abgeschlossenen Verträge begründen vorwiegend festverzinsliche Forderungen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden die zinstragenden Vermögenswerte grundsätzlich kongruent hinsichtlich Zins- und Liquiditätsbindung refinanziert, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In ausgewählten, entwickelten Märkten verzichtet Financial Services im Rahmen der Refinanzierung in eng begrenztem Umfang auf eine Fristenkongruenz in der Zinsbindung, um Marktchancen zu nutzen. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko.

Die Messung des Zinsänderungsrisikos des Daimler Truck-Konzerns erfolgte mittels einer Value-at-Risk-Analyse.

D.87

Nominalbeträge der Sensitivitätsanalyse für das Zinsänderungsrisiko¹

| | 31. Dezember 2020 | 1. Januar 2020 |
|--|----------------------|-------------------|
| Festverzinsliche Instrumente | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 14.509 | 16.236 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten | -14.720 | -16.880 |
| | -211 | -644 |
| Auswirkungen von Zinsswaps | -794 | -357 |
| | -1.005 | -1.001 |
| Variabel verzinsliche Instrumente | | |
| Finanzielle Vermögenswerte | 3.205 | 4.622 |
| Finanzielle Verbindlichkeiten | -4.486 | -4.869 |
| | -1.281 | -247 |
| Auswirkungen von Zinsswaps | 794 | 357 |
| | -487 | 110 |

¹ Eine Sensitivitätsanalyse für das Zinsänderungsrisiko war zum 31. Dezember 2021 nicht anwendbar. Siehe Tabelle [D.86](#) für das Value-at-Risk-Modell zum 31. Dezember 2021.

D.88

Sensitivitätsanalyse für das Zinsänderungsrisiko¹

| | Gewinn oder Verlust | | Eigenkapital nach Steuern | |
|--|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| | Anstieg um 100 Basis- punkte | Rückgang um 50 Basis- punkte | Anstieg um 100 Basis- punkte | Rückgang um 50 Basis- punkte |
| in Millionen € | | | | |
| 31. Dezember 2020 | | | | |
| Variabel verzinsliche Instru- mente | 1 | - | - | - |
| Zinsswaps | -6 | 3 | 15 | -7 |
| Cash Flow- Sensitivität (netto) | -5 | 3 | 15 | -7 |
| 1. Januar 2020 | | | | |
| Variabel verzinsliche Instru- mente | 9 | -5 | - | - |
| Zinsswaps | -8 | 4 | 20 | -10 |
| Cash Flow- Sensitivität (netto) | 1 | -1 | 20 | -10 |

¹ Eine Sensitivitätsanalyse für das Zinsänderungsrisiko war zum 31. Dezember 2021 nicht anwendbar. Siehe Tabelle [D.86](#) für das Value-at-Risk-Modell zum 31. Dezember 2021.

Eine Expertengruppe des Daimler Truck-Konzerns, bestehend aus Mitgliedern der Konzern-Treasury, des Financial Services Controlling und des Konzern-Controllings, steuert das Zinsänderungsrisiko durch die Vorgabe von Zielen für die Zinsrisikoposition. Für die Erreichung dieser Ziele sind das Corporate Treasury und die lokalen Tochterunternehmen gemeinsam verantwortlich. Das Treasury-Controlling des Konzerns und die Abteilung Financial Services-Controlling & Reporting überwachen die Zielerreichung auf regelmäßiger Basis als separate Funktionen. Um die festgelegten Zielvorgaben in Bezug auf Fälligkeiten und Zinsbindung zu erreichen, setzt der Konzern auch derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinsswaps) ein. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristengerechten Gegenüberstellung der Vermögenswerte und Schulden unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung der fahrzeugbezogenen Geschäftsfelder sowie dem Liquiditätsmanagement eingesetzt. Der Daimler Truck-Konzern steuert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für die fahrzeugbezogenen Geschäftsfelder und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Die Tabelle [D.86](#) zeigt den Value-at-Risk zum Periodenende für 2021 zinsensitive Finanzinstrumente und derivative Finanzinstrumente des Daimler Truck-Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts.

Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen sind im Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko nicht berücksichtigt. Da diese Verbindlichkeiten eine fixe Verzinsung aufweisen, ergibt sich bei Zinsänderungen keine Auswirkung auf das Konzernergebnis.

Vor der Abspaltung wurde die Bewertung des Zinsänderungsrisikos des Daimler Truck-Konzerns durch die Mercedes-Benz Group mittels einer Sensitivitätsanalyse durchgeführt.

Die Tabelle [D.87](#) zeigt die Nominalbeträge der festverzinslichen Instrumente und der variabel verzinslichen Instrumente vor der Abspaltung, die einem Zinsrisiko ausgesetzt sind und für die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt wurden. Die Tabelle [D.88](#) zeigt, wie eine mögliche Änderung der Zinssätze um plus 100 Basispunkte bzw. minus 50 Basispunkte zum Berichtszeitpunkt das Eigenkapital und das Ergebnis des Konzerns erhöht/verringert hätte. Bei dieser Analyse wird davon ausgegangen, dass alle anderen Variablen, insbesondere die Wechselkurse, konstant bleiben.

Hedge Accounting. Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen die Volumina, Zinskurven und Währungen von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Laufzeiten von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument überein. Im Falle von kombinierten derivativen Instrumenten zur Zins-Währungssicherung wird der Basisaufschlag aus der Währungssicherung nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Der Daimler Truck-Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Zinsen, Laufzeiten und Nennbeträgen sicher. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung unter Anwendung der Methode der hypothetischen Derivate beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Zinsrisikos entsprechen.
- Änderungen einzelner Parameter der gesicherten Grundgeschäfte.

Commodity-Preis-Risiko

Der Daimler Truck-Konzern ist Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Das Risiko wird durch langfristige Lieferverträge begrenzt. Die zuständigen Gremien des Daimler Truck-Konzerns überprüfen das Risiko und ergreifen gegebenenfalls Maßnahmen, um dieses Risiko aus der Schwankung der Rohstoffpreise zu reduzieren.

Zum Jahresende 2021 gab es keine Warenderivate. Daher weist das zentrale Rohstoffmanagement eine ungesicherte Position von 100 % der für das Kalenderjahr 2022 prognostizierten Platinkäufe aus. Die entsprechende Zahl zum Jahresende 2020 betrug 42 % für das Kalenderjahr 2021.

Hedge Accounting. Zum Jahresende 2021 gab es keine Warenderivate. Daher gibt es keine Bilanzierung von Sicherungsgeschäften. Der zukünftige Einsatz von Derivaten ist, wie oben beschrieben, grundsätzlich möglich. Bei der Designation von Warenderivaten stimmen die Volumina und bewertungsrelevanten Parameter von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Laufzeiten überein. Der Daimler Truck-Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Volumen, bewertungsrelevanten Parametern und Fälligkeit sicher. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Commodity-Preis-Risikos entsprechen.
- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Aktienkursrisiko

Der Daimler Truck-Konzern hält überwiegend Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden und zum Teil at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden. Diese Anlagen werden nicht in einer Marktrisikoaanalyse des Konzerns berücksichtigt.

36. Segmentberichterstattung

Berichtspflichtige Segmente

Der Vorstand der Daimler Truck Holding AG als verantwortliche Unternehmensinstanz (Chief Operating Decision Maker) verteilt die Ressourcen auf die Geschäftssegmente des Konzerns und beurteilt regelmäßig deren Ertragskraft. Beginnend im Juli 2021, wurde eine regelmäßige Berichterstattung auf Basis der finalen Zusammensetzung des Daimler Truck-Konzerns an den designierten Vorstand der Daimler Truck Holding AG als verantwortliche Unternehmensinstanz des Daimler Truck-Konzerns implementiert. Diese umfasst diejenigen Führungskräfte, die später, mit Wirkung zum Dezember 2021 offiziell in den Vorstand der Daimler Truck Holding AG berufen wurden. Die Berichterstattung nach Geschäftssegmenten spiegelt somit rückwirkend die interne Berichts- und Steuerungsstruktur des Daimler Truck-Konzerns wider.

Die Segmente werden weitgehend getrennt nach geografischen Gebieten, Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen, Marken, Vertriebskanälen und Kundenprofilen organisiert und geführt. Die Aktivitäten des Daimler Truck-Konzerns sind in die Segmente Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses und Financial Services aufgeteilt.

Das Segment Trucks North America entwickelt, produziert und vertreibt Lkws unter den Marken Freightliner und Western Star in Nordamerika. Die Produktpalette des Segments umfasst auch Busse von Thomas Built Buses sowie Busfahrgestelle.

Das Segment Mercedes-Benz entwickelt, produziert und vertreibt Lkws der Marke Mercedes-Benz sowie Off-Highway-Lösungen und vertreibt Lkws der Marke FUSO in Europa und Lateinamerika.

Das Segment Trucks Asia entwickelt, produziert und vertreibt Lkws und Busse unter den Marken FUSO und BharatBenz und vertreibt Lkws und Busse der Marke Mercedes-Benz. Darüber hinaus ist Trucks Asia über Daimler Truck China (»DTC«) und sein Tochterunternehmen Daimler Trucks and Buses China (»DTBC«), über das Mercedes-Benz-Lkws nach China importiert werden, auch in China aktiv. Außerdem werden im Rahmen des BFDA-Gemeinschaftsunternehmens mit Foton Lkws unter der Marke Auman produziert. Das Gemeinschaftsunternehmen wird weiterhin Lkws aus lokaler Produktion unter der Marke Mercedes-Benz vertreiben.

Das Segment Daimler Buses entwickelt, produziert und vertreibt Busse unter den Marken Mercedes-Benz und Setra. Zur Produktpalette des Segments gehören ebenso Busfahrgestelle der Marke Mercedes-Benz.

Die Segmente Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia und Daimler Buses bilden die Fahrzeugsegmente.

Die Fahrzeugsegmente verkaufen auch Antriebsstränge, Teile und Zubehör an externe Kunden sowie untereinander. Das Mercedes-Benz Segment ist der Hauptzulieferer von Ersatzteilen für die anderen Segmente.

Das Segment Financial Services unterstützt den Vertrieb von Lkws & Bussen weltweit. Das Produktportfolio umfasst vor allem maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingpakete für Endkunden und Händler, die Vermittlung von Nutzfahrzeugversicherungen und Bankdienstleistungen.

Interne Steuerung und Berichterstattung

Die interne Steuerung und Berichterstattung im Daimler Truck-Konzern basiert grundsätzlich auf den in  **Anmerkung 3**. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze beschrieben Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS.

Die in der internen Steuerung und Berichterstattung verwendete Konzernergebnisgröße stellt das »EBIT« dar. Das EBIT setzt sich aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz, den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten, den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen, dem Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen und dem übrigen Finanzergebnis zusammen.

Geschäftsbeziehungen zwischen Gesellschaften innerhalb desselben Segments werden im Allgemeinen in dem entsprechenden Segment eliminiert. Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert. Die Eliminierung von Effekten im Zusammenhang mit konzerninternen Übertragungen von Beteiligungen erfolgt in den betroffenen Segmenten. Hinsichtlich der Bilanzierung von Leasingverträgen im Zusammenhang mit konzerninternen Transaktionen werden in der Segmentberichterstattung teilweise Vereinfachungen vorgenommen. So werden beispielsweise konzerninterne Leasingverhältnisse als Operating-Lease-Verhältnisse bilanziert.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte, die mit dem operativen Geschäft zusammenhängen. Die Vermögenswerte der Fahrzeugsegmente schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus. Die Schulden der Segmente beinhalten grundsätzlich alle Schulden im Zusammenhang mit dem operativen Geschäft. Die Schulden der Fahrzeugsegmente beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die mit den Operating-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwertrisiken des Konzerns werden grundsätzlich von den Fahrzeugsegmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen dem Fahrzeugsegment und Financial Services; die Bedingungen variieren je nach Fahrzeugsegment und Region.

Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Gegenstände.

Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachinvestitionen stellen die zahlungswirksamen Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen dar, soweit sie nicht aktivierte Fremdkapitalkosten oder Geschäfts- oder Firmenwerte betreffen.

Abschreibungen können neben den planmäßigen Abschreibungen auch Wertminderungen enthalten, soweit sie nicht Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte nach IAS 36 betreffen.

Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten sind in den Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Abschreibungen auf Sachanlagen nicht enthalten.

Der Geschäfts- oder Firmenwert wird jährlich zum Ende des Geschäftsjahres und immer dann, wenn es Anzeichen für eine Wertminderung gibt, auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf seine Werthaltigkeit hin überprüft. Diese stellt die niedrigste Ebene dar, auf der der Geschäfts- oder Firmenwert für interne Managementzwecke überwacht wird. Hierbei wird die neue Segmentstruktur in 2021 dargestellt.

Im Jahr 2021 enthält das EBIT des Segments Financial Services einen Wertminderungsaufwand auf den Geschäfts- oder Firmenwert i.H.v. 40 Mio. €. Mit der Umsetzung der neuen internen Steuerung und Berichterstattung und der Berufung des neuen Vorstands des Daimler Truck-Konzerns im dritten Quartal 2021 wurde der dem Daimler Truck-Konzern zugeordnete Geschäfts- oder Firmenwert aus dem Bereich Financial Services getestet und gemäß IAS 36.105(a) auf einen Buchwert von null abgeschrieben.

Überleitung

Die Überleitung umfasst weitere Geschäftsaktivitäten und Investitionen, insbesondere im Bereich des autonomen Fahrens. Zusätzlich werden Funktionen und Dienstleistungen der Konzernzentrale sowie anderer Konzerngesellschaften, die nicht den Segmenten zugeordnet sind, einbezogen. Zusätzlich umfasst die Überleitung auch Projekte, die von der Konzernzentrale verwaltet werden.

Tabelle 7 D.89 zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2021 und 2020.

D.89

Segmentinformationen

| | Trucks North America | Mercedes- Benz | Trucks Asia | Daimler Buses | Financial Services | Summe Segmente | Überleitung | Daimler Truck- Konzern |
|---|----------------------------|-------------------|----------------|------------------|-----------------------|-------------------|-------------|------------------------------|
| in Millionen € | | | | | | | | |
| 31.12.2021¹ | | | | | | | | |
| Außenumsatzerlöse | 15.692 | 14.214 | 5.654 | 3.091 | 1.111 | 39.762 | 2 | 39.764 |
| Konzerninterne Umsatzerlöse | 90 | 1.899 | 315 | 120 | 11 | 2.435 | -2.435 | - |
| Umsatzerlöse gesamt | 15.782 | 16.113 | 5.969 | 3.211 | 1.122 | 42.197 | -2.433 | 39.764 |
| Segmentergebnis (EBIT) | 1.440 | 483 | 417 | -152 | 173 | 2.361 | 996 | 3.357 |
| davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 6 | -13 | 167 | -1 | - | 159 | -53 | 106 |
| davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken | -1 | 26 | - | 3 | -2 | 26 | - | 26 |
| Segmentvermögenswerte | 6.385 | 13.127 | 5.731 | 3.282 | 17.926 | 46.451 | 1.300 | 47.751 |
| davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 17 | 97 | 589 | 7 | - | 710 | 659 | 1.369 |
| Segmentsschulden | 5.674 | 8.357 | 1.987 | 2.240 | 16.361 | 34.619 | 290 | 34.909 |
| Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten | 285 | 2.227 | 261 | 349 | 153 | 3.275 | 6 | 3.281 |
| davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte ² | 7 | 227 | 56 | 16 | 12 | 318 | - | 318 |
| davon Sachinvestitionen | 214 | 353 | 128 | 62 | 5 | 762 | - | 762 |
| Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte | 248 | 1.013 | 257 | 185 | 116 | 1.819 | 11 | 1.830 |
| davon Abschreibungen und Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte | 15 | 167 | 35 | 17 | 40 | 274 | 10 | 284 |
| davon Abschreibungen und Wertminderungen auf Sachanlagen | 210 | 392 | 192 | 68 | 10 | 872 | 4 | 876 |

¹ Die oben dargestellte Segmentberichterstattung basiert auf der Managementberichterstattung, die erstmalig in der neuen Segmentstruktur im Juli 2021 berichtet wurde.

² Die Zugänge umfassen nicht das Recht zur Nutzung der Mercedes-Benz Marke, das als Einlage der Mercedes-Benz Group zum beizulegenden Zeitwert erfasst wurde. Weitere Informationen finden sich in Anmerkung 12. Immaterielle Vermögenswerte.

| | Trucks North America | Mercedes- Benz | Trucks Asia | Daimler Buses | Financial Services | Summe Segmente | Überleitung | Daimler Truck- Konzern |
|---|----------------------------|-------------------|----------------|------------------|-----------------------|-------------------|-------------|------------------------------|
| in Millionen € | | | | | | | | |
| 31.12.2020¹ | | | | | | | | |
| Außenumsatzerlöse | 13.749 | 12.422 | 5.302 | 3.319 | 1.201 | 35.993 | 20 | 36.013 |
| Konzerninterne Umsatzerlöse | 98 | 1.368 | 277 | 119 | 6 | 1.868 | -1.868 | - |
| Umsatzerlöse gesamt | 13.847 | 13.790 | 5.579 | 3.438 | 1.207 | 37.861 | -1.848 | 36.013 |
| Segmentergebnis (EBIT) | 1.015 | -372 | 32 | 67 | -11 | 731 | -240 | 491 |
| davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 5 | 8 | 39 | -1 | - | 51 | -4 | 47 |
| davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken | -20 | -25 | - | -4 | -2 | -51 | - | -51 |
| Segmentvermögenswerte | 5.109 | 11.083 | 5.419 | 3.163 | 16.462 | 41.236 | 1.155 | 42.391 |
| davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 14 | 121 | 384 | 8 | - | 527 | 7 | 534 |
| Segmentsschulden | 4.252 | 7.899 | 1.657 | 2.013 | 15.124 | 30.945 | 803 | 31.748 |
| Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten | 247 | 1.301 | 287 | 261 | 111 | 2.207 | 16 | 2.223 |
| davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte | 2 | 80 | 38 | 18 | - | 138 | 1 | 139 |
| davon Sachinvestitionen | 157 | 448 | 115 | 55 | 9 | 784 | 12 | 796 |
| Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte | 289 | 1.275 | 311 | 214 | 91 | 2.180 | 13 | 2.193 |
| davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte | 22 | 182 | 52 | 24 | - | 280 | 3 | 283 |
| davon Abschreibungen auf Sachanlagen | 244 | 473 | 233 | 81 | 9 | 1.040 | 12 | 1.052 |

¹ Die oben dargestellte Segmentberichterstattung basiert auf der Managementberichterstattung, die erstmalig in der neuen Segmentstruktur im Juli 2021 berichtet wurde.

| | Trucks North America | Mercedes- Benz | Trucks Asia | Daimler Buses | Financial Services | Summe Segmente | Überleitung | Daimler Truck- Konzern |
|--|----------------------------|-------------------|----------------|------------------|-----------------------|-------------------|-------------|------------------------------|
| in Millionen € | | | | | | | | |
| 1. Januar 2020¹ | | | | | | | | |
| Segmentvermögenswerte | 5.968 | 12.670 | 6.105 | 3.470 | 20.126 | 48.339 | 1.130 | 49.469 |
| davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 20 | 146 | 362 | 9 | - | 537 | 10 | 547 |
| Segmentsschulden | 4.420 | 7.953 | 2.095 | 2.246 | 18.489 | 35.203 | 839 | 36.042 |

¹ Die oben dargestellte Segmentberichterstattung basiert auf der Managementberichterstattung, die erstmalig in der neuen Segmentstruktur im Juli 2021 berichtet wurde.

Überleitung

Die Überleitung der Segmentgrößen auf die für den Daimler Truck-Konzern relevanten Beträge ist in Tabelle [7 D.90](#) dargestellt.

D.90

Überleitung der Segmente zum Konzernabschluss

| | 31. Dezember | | 1. Januar |
|---|--------------|--------|-----------|
| | 2021 | 2020 | 2020 |
| in Millionen € | | | |
| Summe Segmentergebnisse (EBIT) | 2.361 | 731 | |
| Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | -53 | -4 | |
| Sonstige betriebliche Erträge | 1.215 | - | |
| Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten | -163 | -274 | |
| Eliminierungen | -3 | 38 | |
| Konzern EBIT | 3.357 | 491 | |
| Summe Segmentvermögenswerte | 46.451 | 41.236 | 48.339 |
| Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen | 659 | 7 | 10 |
| Vermögenswerte aus Ertragsteuern ¹ | 1.337 | 1.260 | 1.167 |
| Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten | 422 | 348 | 351 |
| Eliminierungen | -1.118 | -460 | -398 |
| Konzern-Segmentvermögenswerte | 47.751 | 42.391 | 49.469 |
| Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ¹ | 7.049 | 7.598 | 5.898 |
| Summe Konzern-Vermögenswerte | 54.800 | 49.989 | 55.367 |
| Summe Segmentschulden | 34.619 | 30.945 | 35.203 |
| Schulden aus Ertragsteuern ¹ | 287 | 141 | 139 |
| Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten | 991 | 958 | 902 |
| Eliminierungen | -988 | -296 | -202 |
| Konzern-Segmentschulden | 34.909 | 31.748 | 36.042 |
| Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ¹ | 3.468 | 9.533 | 8.980 |
| Summe Konzern-Eigenkapital | 16.423 | 8.708 | 10.345 |
| Summe Konzern-Schulden | 54.800 | 49.989 | 55.367 |

¹ Soweit diese nicht auf Financial Services entfallen.

Im März 2021 enthalten die sonstigen betrieblichen Erträge den Gewinn aus dem Verlust der Beherrschung über cellcentric GmbH & Co. KG (»cellcentric«), welcher zu einem positiven Ergebnisbeitrag i.H.v. 1.215 Mio. € führt.

Der Posten »Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten« umfasst im Wesentlichen operative Aufwendungen i.H.v. 114 Mio. €, die im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns im Bereich autonomes Fahren stehen (2020: 100 Mio. €).

Im Jahr 2020 enthält der Posten »Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten« 70 Mio. € im Zusammenhang mit den Brennstoffzellen-Aktivitäten des Daimler Truck-Konzerns.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswertes angegeben.

Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in Tabelle [7 D.91](#) dargestellt.

D.91

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

| | Umsatzerlöse | | Langfristige Vermögenswerte ¹ | | |
|-------------------|--------------|--------|--|-------------------|----------------|
| | 2021 | 2020 | 31. Dezember 2021 | 31. Dezember 2020 | 1. Januar 2019 |
| in Millionen € | | | | | |
| Europa | 13.091 | 11.940 | 8.038 | 7.285 | 7.846 |
| davon Deutschland | 5.266 | 5.151 | 6.414 | 5.610 | 6.026 |
| Nordamerika | 16.216 | 14.678 | 2.792 | 2.599 | 2.941 |
| davon USA | 13.786 | 12.558 | 2.214 | 2.016 | 2.253 |
| Asien | 5.690 | 6.017 | 2.494 | 2.619 | 2.856 |
| davon Japan | 3.248 | 3.812 | 2.229 | 2.352 | 2.538 |
| Lateinamerika | 3.011 | 2.025 | 542 | 535 | 773 |
| Übrige Märkte | 1.756 | 1.353 | 236 | 269 | 185 |
| | 39.764 | 36.013 | 14.102 | 13.307 | 14.601 |

¹ Die langfristigen Vermögenswerte enthalten Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Gegenstände.

37. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement für den Daimler Truck-Konzern wurde bis zur Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG durchgeführt.

Ab Dezember 2021 stellen die Net Assets die Grundlage für das Kapitalmanagement des Daimler Truck-Konzerns dar. Die Ermittlung der Net Assets des Konzerns erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Die Fahrzeugsegmente sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Segments Financial Services erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Kapitalbindung des Industriege­schäfts beinhaltet zusätzlich die Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige zentrale Posten und Eliminierungen.

Die Kapitalkosten des Daimler Truck-Konzerns leiten sich aus den Mindestrenditen ab, die Investoren auf ihr investiertes Kapital erwarten. Bei der Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Pensionsverpflichtungen berücksichtigt, soweit sie nicht auf Financial Services entfallen; darüber hinaus werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds, soweit sie nicht auf Financial Services entfallen, mit umgekehrten Vorzeichen einbezogen.

Das Ziel des Kapitalmanagements ist die Optimierung der Kapitalkosten. Dies wird zum einen durch die in der operativen Verantwortung der Segmente liegende Optimierung der Net Assets, unter anderem des Working Capital, gewährleistet. Darüber hinaus strebt der Daimler Truck-Konzern, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften, eine Optimierung der Kosten und Risiken der Kapitalstruktur und damit der Kapitalkosten an. Beispiele hierfür sind ein ausgewogenes Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital sowie eine angemessene, an den betrieblichen Erfordernissen orientierter Bestand an Liquidität.

38. Ergebnis je Aktie

Die Berechnung des unverwässerten und verwässerten Ergebnisses je Aktie basiert auf dem Ergebnisanteil der Aktionäre des Daimler Truck-Konzerns. Als neu börsennotierte Gesellschaft gibt es keine Verwässerungseffekte bei den Aktien. Der Ergebnisanteil der Aktionäre des Daimler Truck-Konzerns (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 2.347 Mio. € (2020: -143 Mio. €). Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert) entspricht der Gesamtzahl der nach Vollzug des Spaltungsvertrags ausgegebenen Aktien und beträgt 822.951.882.

Hierin sind 50.000 Aktien enthalten, die für das Geschäftsjahr 2021 dividendenberechtigt sind und vollständig von der Mercedes-Benz Group gehalten werden. Die restlichen Aktien sind erst für die Geschäftsjahre ab dem 1. Januar 2022 dividendenberechtigt. Da die Ausschüttung einer Dividende für das Jahr 2021 (bezogen auf die 50.000 gewinnberechtigten Aktien) nicht vorgesehen und ein abweichender Beschluss der Hauptversammlung de facto auszuschließen ist, wird das Ergebnis jeweils für 822.951.882 Aktien berechnet.

Die gleiche Anzahl von Aktien wurde für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie für die Zeiträume vor der Abspaltung, d.h. für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 9. Dezember 2021 sowie für das Geschäftsjahr 2020, verwendet. Derzeit sind keine Instrumente mit einem potenziellen Verwässerungseffekt auf das Ergebnis je Aktie im Umlauf oder geplant.

Tabelle [7 D.92](#) zeigt den Zähler und den Nenner für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie.

| D.92 | | |
|---|-------|-------|
| Ergebnis je Aktie | | |
| | 2021 | 2020 |
| in Millionen € | | |
| Ergebnisanteil der Aktionäre | 2.347 | -143 |
| in Millionen Aktien | | |
| Gewogene durchschnittliche Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien – unverwässert und verwässert | 823 | 823 |
| Ergebnis je Aktie – unverwässert und verwässert | 2,85 | -0,17 |

39. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als nahestehende Unternehmen oder Personen werden die Gesellschaften der Mercedes-Benz Group, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierte Tochterunternehmen bezeichnet sowie Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik des Daimler Truck-Konzerns ausüben.

Letztere schließen alle Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen sowie deren nahe Familienangehörige ein. Zum Bilanzstichtag sind dies die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG. Vor der Abspaltung waren dies alle Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG und der Daimler Truck AG. Mitglieder des Vorstands der Daimler Truck Holding AG zählten nur dann dazu, wenn sie vergleichbare Positionen innerhalb der Daimler Truck AG innehatten.

Nahestehende Unternehmen

Zu den nahestehenden Unternehmen zählen zum Bilanzstichtag insbesondere die Mercedes-Benz Group einschließlich deren Gemeinschaftsunternehmen aufgrund der 35 %igen Mindestbeteiligung der Mercedes-Benz Group AG an dem Daimler Truck-Konzern (siehe dazu auch die nachstehenden Erläuterungen zum Konzerntrennungsvertrag). Bis zur Abspaltung wurde das Daimler Truck-Business von der Mercedes-Benz Group AG beherrscht. Nahestehende Unternehmen der Mercedes-Benz Group umfassten somit die Mercedes-Benz Group AG, ihre direkten und indirekten Tochterunternehmen (ohne den Daimler Truck-Konzern, dessen Zusammensetzung in  [Anmerkung 43](#). Zusätzliche Angaben ersichtlich ist) sowie ihre assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

Zu den nahestehenden Unternehmen des Konzerns zählen auch die assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und die nicht konsolidierten Tochterunternehmen des Daimler Truck-Konzerns einschließlich deren assoziierten Unternehmen.

Die Lieferungen und Leistungen zwischen dem Daimler Truck-Konzern und nahestehenden Unternehmen umfassen Geschäftsbeziehungen mit der Mercedes-Benz Group, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und sind in Tabelle [7 D.93](#) aufgeführt.

Konzerntrennungsvertrag

Die Mercedes-Benz Group AG hält am 31. Dezember 2021 direkt (28,43%) und indirekt (6,57%) einen Anteil von 35,00% an der Daimler Truck Holding AG.

Im Rahmen des Konzerntrennungsvertrags, der Anlage zum Spaltungsvertrag ist, hat sich die Mercedes-Benz Group AG verpflichtet, bis zum Ablauf des Tages, der 36 Monate nach dem ersten Tag des Börsenhandels der Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse liegt (Lock-up-Periode), ohne vorherige Zustimmung der Daimler Truck

Holding AG keine der von der Mercedes-Benz Group AG zum Zeitpunkt des Vollzugs des Spaltungsvertrags direkt oder indirekt gehaltenen Aktien der Daimler Truck Holding AG zu veräußern. Ausgenommen von dieser Verpflichtung sind Veräußerungen an verbundene Unternehmen im Sinne des § 15 AktG oder an den Daimler Pension Trust e.V. sowie jegliche Maßnahmen, die nicht durch ein Verhalten (Tun, Dulden oder Unterlassen) der Mercedes-Benz Group AG verursacht werden. Die Mercedes-Benz Group AG ist durch diese Vereinbarung nicht daran gehindert, nach Ablauf des Tages, der zwölf Monate nach dem ersten Tag des Börsenhandels der Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse liegt, ohne vorherige Zustimmung der Daimler Truck Holding AG die dem Lock-up unterliegenden Aktien der Daimler Truck Holding AG zu veräußern, wenn eine solche Veräußerung nach Einschätzung des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG im Sinne einer ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleitung (§ 93 Abs. 1 AktG), in Abwägung der zum entsprechenden Zeitpunkt vorliegenden wirtschaftlichen und strategischen Gesichtspunkte, geboten ist. Ausgenommen hiervon sind Veräußerungen an einen direkten Wettbewerber der Daimler Truck Holding AG, die innerhalb der Lock-up-Periode nicht zulässig sind. Des Weiteren hat die Mercedes-Benz Group AG im Hinblick auf die anzustrebende Art und Weise der Veräußerung erklärt, dass sie für den Fall einer Veräußerung innerhalb der ersten sechs Jahre nach dem ersten Börsenhandelstag der Aktie der Daimler Truck Holding AG die betreffenden Aktien der Daimler Truck Holding AG vorrangig in der Weise veräußern wird, dass die Veräußerung zu einer Erhöhung des Streubesitzes bei der Daimler Truck Holding AG führt, es sei denn, diese Form der Veräußerung wäre nicht mit den Sorgfaltspflichten des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG (§ 93 Abs. 1 Aktiengesetz) vereinbar.

Darüber hinaus hat sich die Mercedes-Benz Group AG in dem Listing Agreement, welches am 26. November 2021 im Zusammenhang mit der Börseneinführung der Aktie der Daimler Truck Holding AG mit den begleitenden Banken (Listing Agents) abgeschlossen wurde, auch gegenüber den Listing Agents grundsätzlich dazu verpflichtet, über die von ihr gehaltenen Aktien der Gesellschaft bis zum Ablauf von sechs Monaten nach dem ersten Handelstag nicht ohne Zustimmung der Listing Agents in irgendeiner Weise zu verfügen oder wirtschaftlich vergleichbare Transaktionen einzugehen.

Geschäftsbeziehungen mit der Mercedes-Benz Group

Der Daimler Truck-Konzern erzielte Umsätze mit Unternehmen der Mercedes-Benz Group vor allem aus dem Verkauf von Lkws, Bauteilen und Ersatzteilen sowie der Erbringung von Dienstleistungen. Des Weiteren bezog der Daimler Truck-Konzern Waren und Dienstleistungen von Gesellschaften der Mercedes-Benz Group, hauptsächlich Bauteile und Ersatzteile sowie Dienstleistungen der zentralen Unternehmensfunktionen der Mercedes-Benz Group. Zu diesen gehören unter anderem Dienstleistungen in den Bereichen Steuern, Recht, Buchhaltung, Informationstechnologie, Personalwesen und Treasury.

Neben den operativen Geschäftsbeziehungen bestanden im Geschäftsjahr finanzierungsbezogene Geschäftsbeziehungen mit der Mercedes-Benz Group. Diese beziehen sich hauptsächlich auf die Finanzierung durch die Mercedes-Benz Group und das Management von Fremdwährungsderivaten.

Finanzierung und Cash-Pooling durch die Mercedes-Benz Group

Vor der Abspaltung war das Daimler Truck-Business in die Cash-Pooling- und Cash-Management-Systeme der Mercedes-Benz Group eingebunden. Dies umfasste sowohl die Kreditvergabe innerhalb der Mercedes-Benz Group als auch extern über Banken und Finanzierungsvehikel.

Vor dem Hintergrund der Abspaltung waren bis zum Bilanzstichtag alle Darlehen sowie Finanzierungsforderungen und -verbindlichkeiten mit der Mercedes-Benz Group beglichen. Weitere Einzelheiten zur Beendigung von Cash-Pooling und Darlehen finden sich in [Anmerkung 17](#). Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen und [Anmerkung 26](#). Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die Fremdfinanzierung der Kaufpreise für die Financial Services in den USA und Kanada wurde durch Überbrückungskredite der Mercedes-Benz Group i.H.v. 6,9 Mrd. € sichergestellt, welche bis zum 14. Dezember 2021 zurückgezahlt wurden.

Die Finanzierungsforderungen, einschließlich Cash-Pooling und Darlehensforderungen, beliefen sich zum 31. Dezember 2020 und zum 1. Januar 2020 auf 6.074 Mio. € bzw. 4.965 Mio. €. Die Finanzierungsverbindlichkeiten, einschließlich Cash-Pooling und Darlehensverbindlichkeiten, beliefen sich zum 31. Dezember 2020 auf 12.763 Mio. € und zum 1. Januar 2020 auf 13.305 Mio. €.

Nicht beherrschende Anteile an den Gamma OHGs und an der EvoBus OHG

Zum 31. Dezember 2021 werden nicht beherrschende Anteile an den Gamma OHGs und an der EvoBus OHG, die von der DGS gehalten werden (siehe [Anmerkung 1](#). Allgemeine Angaben), als finanzielle Verbindlichkeiten bilanziert und belaufen sich auf 209 Mio. €. Für weitere Informationen siehe [Anmerkung 34](#). Finanzinstrumente.

Ergebnisabführungsvertrag mit der Mercedes-Benz Group

Vor der Abspaltung bestand ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag mit der Mercedes-Benz Group. Der Ausweis der damit in Zusammenhang stehenden Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber der Mercedes-Benz Group erfolgte unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten bzw. sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten. Mit der Abspaltung ist auch dieser Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Mercedes-Benz Group AG und der DTAG von der Mercedes-Benz Group AG auf die Daimler Truck Holding AG abgespalten und übertragen worden, sodass für das Geschäftsjahr 2021 keine Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge mehr mit nahestehenden Unternehmen bestehen. Die Forderungen gegenüber der Mercedes-Benz Group im Zusammenhang mit Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen betragen zum 31. Dezember 2020 0 Mio. € und zum 1. Januar 2020 237 Mio. €. Die Verbindlichkeiten gegenüber der Mercedes-Benz Group betragen zum 31. Dezember 2020 0 Mio. € und zum 1. Januar 2020 214 Mio. €. Forderungen und Verbindlichkeiten aus weiteren, früheren Ergebnisabführungsverträgen wurden im Rahmen der Abspaltung beglichen.

Leasingverträge mit der Mercedes-Benz Group

Der Daimler Truck-Konzern verkauft Fahrzeuge mit Rückgaberecht an Gesellschaften der Mercedes-Benz Group, welche aufgrund der Verpflichtung zum Rückkauf als Leasingverhältnis bilanziert werden. Die entsprechenden Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien betragen zum 31. Dezember 2021 1.393 Mio. € (31. Dezember 2020: 1.828 Mio. €, 1. Januar 2020: 2.005 Mio. €). Die zugehörigen passivischen Abgrenzungsposten betragen zum 31. Dezember 2021 902 Mio. € (31. Dezember 2020: 1.154 Mio. €, 1. Januar 2020: 1.294 Mio. €).

Für Leasingverhältnisse, in denen Financial Services Personenfahrzeuge an Endkunden vermietet, welche zuvor von konzernunabhängigen Händlern erworben wurden, hat die Mercedes-Benz Group Restwertgarantien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2021 betragen die von der Mercedes-Benz Group gegenüber Financial Services ausgegebenen Restwertgarantien für Personenfahrzeuge im Vermietvermögen, die im Rahmen eines Operating Leases an Endkunden vermietet werden, 47 Mio. € (31. Dezember 2020: 59 Mio. €, 1. Januar 2020: 49 Mio. €). Von der Mercedes-Benz Group ausgegebene Restwertgarantien für Personenkraftwagen, die Financial Services im Rahmen eines Finanzierungsleasings an Endkunden vermietet, betragen zum 31. Dezember 2021 60 Mio. € (31. Dezember 2020: 45 Mio. €, 1. Januar 2020: 68 Mio. €).

Darüber hinaus gewährte das Daimler Truck-Business bis zum Zeitpunkt der Abspaltung den Financial Services Gesellschaften, welche noch Teil der Mercedes-Benz Group sind, Kreditrisikogarantien für das Ausfallrisiko von Kunden. Diese verpflichten den Daimler Truck-Konzern zu Ausgleichszahlungen an die Gesellschaften der Mercedes-Benz Group im Fall eines Zahlungsausfalls der Kunden. Die finanziellen Verbindlichkeiten gegenüber den Gesellschaften der Mercedes-Benz Group belaufen sich zum 31. Dezember 2021 auf 32 Mio. € (31. Dezember 2020: 40 Mio. €, 1. Januar 2020: 22 Mio. €). Die nicht in der Bilanz zu erfassenden Kreditrisikogarantien gegenüber Gesellschaften der Mercedes-Benz Group belaufen sich zum 31. Dezember 2021 auf 32 Mio. € (31. Dezember 2020: 52 Mio. €, 1. Januar 2020: 96 Mio. €).

Finanzielle Verbindlichkeiten, die aus Geschäftsbeziehungen mit Gesellschaften der Mercedes-Benz Group resultieren, beinhalten finanzielle Verbindlichkeiten aus Sale-and-Lease-Back-Transaktionen, bei denen der Verkauf nicht die Anforderungen des IFRS 15 erfüllt.

Für Leasingverhältnisse mit dem Daimler Truck-Konzern als Leasingnehmer beträgt der Buchwert der Nutzungsrechte zum 31. Dezember 2021 120 Mio. € (31. Dezember 2020: 129 Mio. €, 1. Januar 2020: 145 Mio. €). Der Buchwert der zugehörigen Leasingverbindlichkeiten beträgt 117 Mio. € zum 31. Dezember 2021 (31. Dezember 2020: 125 Mio. €, 1. Januar 2020: 144 Mio. €). Die Leasingverhältnisse umfassen Immobilien, IT-Ausrüstung und anderen Gegenständen.

Von der Mercedes-Benz Group erworbene Beteiligungen

Im Berichtszeitraum hat der Daimler Truck-Konzern Beteiligungen an den Venture-Capital-Fonds RRE Ventures VII, L.P., 8VC Fund II, L.P., Atomico IV, L.P., G2VP I, LLC, Magma Venture Capital IV L.P. und Trucks Venture Fund 1, L.P. von der Mercedes-Benz Group zu einem Kaufpreis von 60 Mio. € erworben, welcher dem beizulegenden Zeitwert der Beteiligungen entspricht. Der Erwerb einer Beteiligung an der FlixBility GmbH zu einem Kaufpreis i.H.v. 29 Mio. € entspricht ebenfalls dem beizulegenden Wert der Beteiligung.

Nutzung oder Übertragung von Marken, Warenzeichen, Patenten, IP-Domains, Software

Im September 2021 schloss der Daimler Truck-Konzern mit der Mercedes-Benz Group einen Lizenzvertrag über das Recht zur Nutzung der Marke Mercedes-Benz auf unbestimmte Zeit und ohne Gegenleistung ab, welcher im Dezember 2021 in Kraft trat. Die Vereinbarung wird zum Zeitpunkt des Inkrafttretens als Einlage zum beizulegenden Zeitwert i.H.v. 932 Mio. € erfasst. Der aktivierte immaterielle Vermögenswert unterliegt einem jährlichen Wertminderungstest auf Ebene der jeweiligen Zahlungsmittel generierenden Einheiten.

In vorangegangenen Berichtsperioden hat der Daimler Truck-Konzern die Marke Mercedes-Benz mit den Segmenten Mercedes-Benz und Daimler Buses im Rahmen eines Lizenzvertrages unentgeltlich genutzt. Da für diese Zeiträume bei keiner Gesellschaft der Mercedes-Benz Group Abschreibungen auf die Marke Mercedes-Benz angefallen sind, ist für diesen Berichtszeitraum kein Aufwand aus Abschreibungen der Marke im Konzernabschluss des Daimler Truck-Konzerns enthalten.

Weitere gewerbliche Schutzrechte wurden im Rahmen der Abspaltung an den Daimler Truck-Konzern verkauft oder lizenziert. Der Kaufpreis für Marken, Patente und IP-Domains betrug 129 Mio. €, wobei der Großteil auf Patente entfiel.

Sicherungsgeschäfte

Der Daimler Truck-Konzern sichert Zins- und Währungsrisiken über eigenen Sicherungsinstrumente selbst ab. Vor der Abspaltung wurden diese Sicherungsgeschäfte von der Mercedes-Benz Group AG zentral durchgeführt und vorgenommen. Der Umfang, die Art und die Strategie der Absicherung im Geschäftsjahr werden in  [Anmerkung 34](#). Finanzinstrumente und  [Anmerkung 35](#). Management von Finanzrisiken im Detail beschrieben. Mit dem Tag der Abspaltung wurden alle bilanzierten Derivate zwischen dem Daimler Truck-Konzern und der Mercedes-Benz Group AG aufgelöst. Die Sicherungsinstrumente wurden vom Daimler Truck-Konzern im Dezember 2021 in dem Umfang extern abgeschlossen, in dem eine Absicherung geplant ist.

Assoziierte Unternehmen

Im Rahmen der Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen wurden wesentliche Umsätze aus dem Verkauf von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen mit KAMAZ PAO und mit den assoziierten Unternehmen von Mitsubishi Fuso Truck and Bus erzielt.

Am 21. September 2021 verkaufte die Daimler Truck AG mit Wirkung zum 28. September 2021 ihre 15%ige at-equity-Beteiligung an der KAMAZ PAO (»KAMAZ«) für einen Kaufpreis i.H.v. 132 Mio. € an die Mercedes-Benz Group AG. Siehe  [Anmerkung 15](#). At-equity bewertete Finanzinvestitionen.

Ab Inkrafttreten der Übertragung und bis zur Abspaltung ist KAMAZ kein direktes assoziiertes Unternehmen des Daimler Truck-Konzerns mehr. Seit der Abspaltung ist KAMAZ kein nahestehendes Unternehmen für den Daimler Truck-Konzern mehr.

Gemeinschaftsunternehmen

Im Rahmen der Geschäftsbeziehungen mit Gemeinschaftsunternehmen wurden wesentliche Umsätze aus dem Verkauf von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen mit der Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH, National Automobile Industry Company Ltd. und der cellcentric GmbH & Co. KG erzielt.

Im März und im Juli 2021 leistete die Daimler Truck AG eine Kapitaleinlage i.H.v. 29 Mio. € bzw. 37 Mio. € in ihr Gemeinschaftsunternehmen cellcentric GmbH & Co. KG.

Im Geschäftsjahr 2021 schloss der Daimler Truck-Konzern eine Technologie-Lizenzvereinbarung mit dem Gemeinschaftsunternehmen BFDA ab. Diese Vereinbarung beinhaltet die Nutzung bestimmter geistiger Eigentumsrechte durch BFDA im Austausch gegen eine Lizenzgebühr. Das geistige Eigentum wird BFDA mit der Genehmigung durch die chinesischen Behörden zur Verfügung gestellt, die für Mitte 2022 erwartet wird. Im Juni 2021 leistete BFDA eine Vorauszahlung für die Lizenz i.H.v. 66 Mio. €, die als Vertragsverbindlichkeit bilanziert wird. Der Daimler Truck-Konzern wird Umsatz für die Lizenzgebühr mit der Fertigstellung des geistigen Eigentums realisieren.

 [Anmerkung 15](#). At-equity bewertete Finanzinvestitionen enthält weitere Einzelheiten zu den wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen.

Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Weitere Informationen über Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen sind in  [Anmerkung 33](#). Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen enthalten.

Eventualforderungen

Potenzieller Anspruch an die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz AG aus der Ausgliederung 2019

2019 gliederte die Mercedes-Benz Group AG Teile ihres Geschäftsbetriebs in die Daimler Truck AG und in die Mercedes-Benz AG aus. Gemäß §133 UmwG haften alle drei Rechtsträger gesamtschuldnerisch für alle Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG, die zum Zeitpunkt der Eintragung der Abspaltung in das Handelsregister bestanden.

Die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz AG haften daher auch für die Verbindlichkeiten der Daimler Truck AG, die zum Zeitpunkt der Eintragung der Abspaltung in das Handelsregister bestanden, für einen Zeitraum von fünf Jahren. Für Pensionsverpflichtungen nach dem Betriebsrentengesetz beträgt der vorgenannte Zeitraum zehn Jahre.

Der potenzielle Anspruch an die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz AG aus § 133 UmwG beträgt zum 31. Dezember 2021 1.690 Mio. € (fällig in den kommenden 12 Monaten: 447 Mio. €) (31. Dezember 2020: 2.582 Mio. €, fällig im Jahr 2021: 967 Mio. €, 1. Januar 2020: 3.847 Mio. €, fällig im Jahr 2020: 1.417 Mio. €).

Garantien

Die Mercedes-Benz Group hat Akkreditive und Garantien zugunsten des Daimler Truck-Business und seiner Kunden ausgestellt.

Zum 31. Dezember 2021 belaufen sich die von der Mercedes-Benz Group gewährten Garantien auf 582 Mio. €. Für den 31. Dezember 2020 und den 1. Januar 2020 beliefen sich die von der Mercedes-Benz Group gewährten Garantien auf 6.361 Mio. € bzw. 6.401 Mio. €, einschließlich gewährter Garantien für Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, die basierend auf einer Ziel-Eigenkapitalquote (Target Equity Ratio) allokiert wurden.

Die von dem Daimler Truck-Konzern zugunsten der Mercedes-Benz Group, assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen gewährten Garantien belaufen sich zum 31. Dezember 2021 auf 100 Mio. € (31. Dezember 2020: 55 Mio. €, 1. Januar 2020: 45 Mio. €).

Nach der Abspaltung wurden von der Mercedes-Benz Group AG und den Mercedes-Benz-Group Gesellschaften keine neuen Akkreditive und Garantien zur Absicherung von Verpflichtungen der Gesellschaften des Daimler Truck-Konzerns mehr gewährt. Bestehende Garantien wurden, soweit möglich und administrativ sinnvoll, durch entsprechende Garantien des Daimler Truck-Konzerns ersetzt. Zum Bilanzstichtag ausstehende Garantien laufen erwartungsgemäß spätestens zum Ende der vertraglichen Laufzeit aus.

Aktienorientierte Vergütungen

Für weitere Informationen siehe [🔍 Anmerkung 23](#). Aktienbasierte Vergütung

Nahestehende Personen

Zum Bilanzstichtag stellt der Daimler Truck-Konzern einen eigenständigen Konzern dar und alle Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG zählen zu den Mitgliedern des Managements in Schlüsselpositionen.

Vor der Abspaltung existierte der Daimler Truck-Konzern nicht als rechtlich eigenständiger Konzern. Zu den Mitgliedern des Managements in Schlüsselpositionen zählten alle Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG und der Daimler Truck AG, da diese Personen für die Planung, Leitung und Überwachung der Tätigkeiten des Daimler Truck-Konzerns verantwortlich waren. Mitglieder des Vorstands der Daimler Truck Holding AG zählten nur dann dazu, wenn sie vergleichbare Positionen innerhalb der Daimler Truck AG innehatten.

Vergütung der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen

Informationen über die Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen finden sich in [🔍 Anmerkung 40](#). Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats.

D.93

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen

| | Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge | | Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen ⁵ | | Forderungen | | | Verbindlichkeiten | | |
|---|---|-------|--|-------|---------------------------|------------------------|-------|---------------------------|------------------------|--------|
| | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 31. Dezember ¹ | 1. Januar ¹ | 2020 | 31. Dezember ² | 1. Januar ² | 2020 |
| in Millionen € | | | | | | | | | | |
| Assoziierte Unternehmen | 317 | 362 | 39 | 41 | 21 | 55 | 67 | 2 | 8 | 15 |
| davon KAMAZ PAO ³ | 154 | 139 | 27 | 26 | - | 28 | 20 | - | - | - |
| davon MFTBC-Beteiligungen | 125 | 179 | 12 | 15 | 16 | 18 | 36 | 2 | 8 | 15 |
| Gemeinschaftsunternehmen | 394 | 351 | 56 | 28 | 87 | 107 | 109 | 13 | 8 | 1 |
| davon DKTH | 273 | 174 | 7 | 16 | 53 | 61 | 53 | - | - | - |
| davon National Automotive Industry Company Ltd. | 99 | 93 | 2 | 1 | 22 | 22 | 24 | - | - | - |
| davon cellcentric | 1 | - | 36 | - | - | - | - | 1 | - | - |
| Mercedes-Benz Group ⁴ | 3.848 | 3.524 | 1.829 | 1.888 | 739 | 6.467 | 5.567 | 2.530 | 15.112 | 16.343 |

1 Nach Wertberichtigungen von insgesamt 0 Mio. € (31.12.2020: 21 Mio. €; 1. Januar 2020: 23 Mio. €).

2 Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Unternehmen.

3 Der Konzern verkaufte seine at-equity-Beteiligung an der KAMAZ PAO am 21. September 2021 mit Wirkung zum 28. September 2021 an die Mercedes-Benz Group AG. Für 2021 spiegelt die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung alle Transaktionen bis zum Datum des Inkrafttretens des Transfers wider. Vom Datum des Inkrafttretens bis zur Abspaltung werden alle Transaktionen innerhalb der Position: Mercedes-Benz Group abgebildet.

4 Assoziierte Unternehmen der Mercedes-Benz Group sind nur bis zur Abspaltung nahestehende Unternehmen des Daimler Truck-Konzerns. Daher werden erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge sowie empfangen Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen gegenüber KAMAZ bis zur Abspaltung als Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen ausgewiesen. Die zum 31. Dezember 2021 ausgewiesenen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen der Mercedes-Benz Group sind nicht in der Tabelle angegeben.

5 Davon Aufwendungen für empfangene Dienstleistungen von der Mercedes-Benz Group i.H.v. 399 Mio. € in 2021 (2020: 408 Mio. €).

40. Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats

Gemäß IAS 24 »Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen« sind Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen solche Personen, die direkt oder indirekt für die Planung, Leitung und Überwachung der Tätigkeiten des Daimler Truck-Konzerns zuständig und verantwortlich sind.

Aufgrund verschiedener Reorganisationsmaßnahmen im Zuge der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group hat sich der Personenkreis des Managements in Schlüsselpositionen des Daimler Truck-Konzerns in den dargestellten Berichtsperioden verändert.

Seit der Abspaltung verfügt die Daimler Truck Holding AG über einen eigenen Vorstand und Aufsichtsrat, der allein und eigenständig für die Planung, Steuerung und Überwachung der Tätigkeiten des Daimler Truck-Konzerns verantwortlich ist. Vor der Abspaltung wurden die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG und der Daimler Truck AG als Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen identifiziert. Mitglieder des Vorstands der Daimler Truck Holding AG zählten vor Abspaltung nur dann als Management in Schlüsselpositionen, wenn sie vergleichbare Positionen innerhalb der Daimler Truck AG innehatten. Das Management in Schlüsselpositionen vor bzw. nach der Abspaltung kann Tabelle [D.94](#) entnommen werden.

D.94

Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen vor und nach Abspaltung

| | Vor der Abspaltung | Nach der Abspaltung |
|-------------------|--|--------------------------|
| Die Vorstände | (i) Vorstand der DTAG | |
| | (ii) Vorstand der Mercedes-Benz Group AG | |
| | (iii) Vorstand der DTH ^{1,2} | (i) Vorstand der DTH |
| Die Aufsichtsräte | (i) Aufsichtsrat der DTAG | |
| | (ii) Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG | |
| | (iii) Aufsichtsrat der DTH ^{1,2} | (i) Aufsichtsrat der DTH |

1 Falls die Mitglieder ähnliche Rollen innerhalb der DTAG innehielten.

2 Der Vorstand und Aufsichtsrat der DTH wurde am 25. März 2021 berufen.

Die Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG sind jedoch nur mit dem Anteil enthalten, der an den Daimler Truck-Konzern weiterbelastet bzw. als Arbeitsleistung bis zum Zeitpunkt der Abspaltung dem Daimler Truck-Konzern zugeordnet wurde. Die Berechnung des proportionalen Anteils wurde auf der Grundlage der Kostenallokationen für den Daimler Truck-Konzern ermittelt.

Die Vergütung der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen ist in den Tabellen [D.95](#) und [D.96](#) aufgeführt.

Der in der Tabelle [D.95](#) dargestellte Aufwand für die variable Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung resultiert aus der laufenden Bewertung aller im Rahmen der Performance-Phantom-Share-Pläne (»PPSP«) der Mercedes-Benz Group AG gewährten und noch nicht fälligen Rechte zum beizulegenden Zeitwert an jedem Bilanzstichtag. Die PPSP wurden mit der Abspaltung übertragen und von dem Daimler Truck-Konzern weitergeführt. Siehe [Anmerkung 23](#). Aktienbasierte Vergütung für weitere Informationen.

Die Mitglieder der Aufsichtsräte der Mercedes-Benz Group AG, der Daimler Truck AG und der Daimler Truck Holding AG erhalten für ihre Gremientätigkeiten ausschließlich kurzfristig fällige fixe Leistungen, deren Höhe von den in den Aufsichtsräten wahrgenommenen Funktionen abhängt. Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeit, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt.

D.95

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats von DTH und DTAG¹

| | 2021 | 2020 |
|---|------|------|
| in Millionen € | | |
| Bezüge des Vorstands | | |
| Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung) | 4,7 | 2,7 |
| Kurzfristig variable Vergütungskomponente (Jahresbonus) ² | 6,0 | 3,0 |
| Mittelfristig variable Vergütungskomponente (»Deferrak«) | 0,5 | 0,0 |
| Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (»PPSP«) ² | 14,8 | 1,7 |
| Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen) | 1,1 | 0,9 |
| Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses | - | 2,2 |
| | 27,1 | 10,5 |
| Bezüge des Aufsichtsrats | | |
| | 1,5 | 1,1 |
| | 28,6 | 11,6 |

1 Die Vergütungen des Vorstands und des Aufsichtsrats der DTAG sind enthalten bis zum Spaltungsstichtag.

2 Die Erhöhung des Jahresbonus und des PPSP ist auf die aktualisierte Erwartung in Bezug auf die Gesamtzieleerreichung als Folge der Abspaltung zurückzuführen. Darüber hinaus wurde der gesamte ausstehende Aufwand für den PPSP für drei ehemalige Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2021 erfasst.

D.96

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats von Mercedes-Benz Group AG¹

| | 2021 | 2020 |
|---|------|------|
| in Millionen € | | |
| Bezüge des Vorstands | | |
| Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung) | 9,1 | 7,8 |
| Kurzfristig variable Vergütungskomponente (Jahresbonus) | 7,5 | 5,6 |
| Mittelfristig variable Vergütungskomponente (»Deferrale«) | 7,5 | 5,5 |
| Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (»PPSP«) | 22,9 | 7,3 |
| Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen) | 2,1 | 2,1 |
| Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses | - | - |
| | 49,1 | 28,3 |
| Bezüge des Aufsichtsrats | | |
| | 6,2 | 5,5 |
| | 55,3 | 33,8 |

¹ Im Geschäftsjahr 2020 wurden die oben dargestellten Vergütungen nur mit dem proportionalen Anteil von ca. 31 % und bis zur Ausgliederung in 2021 mit dem proportionalen Anteil von ca. 27 % erfolgswirksam erfasst.

Angaben gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6 HGB

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands der Daimler Truck Holding AG ohne Dienstzeitaufwand, der sich aus Anwartschaften auf Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses ergibt, belaufen sich auf 5,3 Mio. €.

2021 wurde den Mitgliedern des Vorstands der Daimler Truck Holding AG 165.092 auf Stammaktien der Daimler Truck Holding AG bezogene Performance-Phantom-Shares im Zusammenhang mit dem PPSP gewährt (dies entspricht 59.525 auf Stammaktien der Mercedes-Benz Group AG bezogene Performance-Phantom-Shares; siehe [Anmerkung 23](#). Aktienbasierte Vergütung); der beizulegende Zeitwert dieser Performance-Phantom-Shares zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 3,9 Mio. €. Die Gewährung der Performance-Phantom-Shares erfolgte noch durch die Mercedes-Benz Group AG; die Daimler Truck Holding AG hat die Zusage übernommen und führt sie weiter.

Vorschüsse oder Kredite wurden an derzeitige oder frühere Mitglieder des Vorstands oder an Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG weder gewährt noch erlassen.

Die Vergütung des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG betrug 0,2 Mio. €.

Für ehemalige Vorstandsmitglieder und deren Hinterbliebene wurden in den Jahren 2021 keine Pensionsrückstellungen gebildet.

41. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG haben am 25. März 2021 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer gewählt. Gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB werden in Tabelle [7 D.97](#) die Honorare für Dienstleistungen gezeigt, welche die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und die Gesellschaften des weltweiten KPMG-Netzwerks für die Daimler Truck Holding AG und die konsolidierten Tochterunternehmen erbracht haben.

Die Abschlussprüfungsleistungen betreffen die Prüfung des Konzernabschlusses und der Jahresabschlüsse des Daimler Truck-Konzerns sowie alle für die Abschlussprüfung erforderlichen Leistungen einschließlich der prüferischen Durchsicht der Zwischenabschlüsse, der Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie der rechnungslegungsbezogenen prüferischen Durchsicht der Einführung von IT-Systemen und -Prozessen.

Andere Bestätigungsleistungen wurden vor allem für freiwillige Prüfungen von IT-Systemen und Prozessen, Prüfungen im Zusammenhang mit der Abspaltung oder der Erteilung von Comfort Letters erbracht.

Die Steuerberatungsleistungen umfassen insbesondere steuerliche Beratungen im Rahmen der Umsatzsteuer.

Sonstige Leistungen wurden im Wesentlichen für nicht rechnungslegungsrelevante IT- und Prozessberatungen im Zusammenhang mit der Abspaltung und der Qualitätssicherung beauftragt.

D.97

Honorare des Abschlussprüfers

| | 2021 |
|---|------|
| in Millionen € | |
| Abschlussprüfungsleistungen | 15,2 |
| davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft | 7,0 |
| Andere Bestätigungsleistungen | 1,8 |
| davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft | 1,4 |
| Steuerberatungsleistungen | 0,4 |
| davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft | 0,2 |
| Sonstige Leistungen | 1,4 |
| davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft | 1,2 |
| | 18,8 |

42. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Veräußerung der Mercedes-Benz Minibus GmbH

Am 3. Januar 2022 veräußerte die EvoBus GmbH ihre 100-%-Beteiligung an der Mercedes-Benz Minibus GmbH für einen Kaufpreis i.H.v. 1 €. Im Dezember 2021 erhielt die Mercedes-Benz Minibus GmbH eine Kapitaleinlage von der EvoBus GmbH i.H.v. 20 Mio. €. Zum 31. Dezember 2021 wies die Mercedes-Benz Minibus GmbH Nettoverbindlichkeiten i.H.v. 6,8 Mio. € auf, nachdem die erwartete Veräußerung zu einem Wertminderungsaufwand i.H.v. 16,1 Mio. € führte, um die Veräußerungsgruppe zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten zu bewerten. Der Jahresfehlbetrag in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der dem Segment Daimler Buses zugeordnet wurde, belief sich im Geschäftsjahr 2021 auf 18,9 Mio. €.

Gemeinschaftsunternehmen für öffentliche Ladeinfrastruktur in den U.S.A.

Im Januar 2022 kündigten Daimler Truck North America, NextEra Energy Resources und BlackRock Renewable Power an, ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) mit dem Ziel zu gründen, die Ausweitung des CO₂-neutralen Güterverkehrs in den USA zu beschleunigen. Der Geschäftsbetrieb soll im Jahr 2022 aufgenommen werden, wobei (vorbehaltlich des endgültigen Vertragsabschlusses) eine erste Finanzierungszusage i.H.v. ca. 650 Mio. \$ gegeben wird, die zu gleichen Teilen von den drei Partnern des Gemeinschaftsunternehmens getragen wird.

Änderungen an Stimmrechtsanteilen

Nach dem Bilanzstichtag 2021 gingen der Gesellschaft Mitteilungen gemäß § 33 Abs. 1 Wertpapierhandelsgesetz (»WpHG«) zu, die nach § 40 Abs. 1 WpHG wie folgt veröffentlicht wurden:

Die **Mercedes-Benz Group AG**, Stuttgart, Deutschland hat uns am 28. Januar nach § 33 Abs. 1 WpHG im Wege einer freiwilligen Konzernmeldung (aufgrund Schwellenberührung auf Ebene eines Tochterunternehmens) mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil an der Daimler Truck Holding AG, Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Deutschland, am 25. Januar 2022 weiterhin 35 % (288.033.159 Stimmrechte von 822.951.882) beträgt. Davon sind der Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, Deutschland, – nach Verkauf und Übertragung von 4,99 % der Aktien an der Daimler Truck Holding AG an die Mercedes-Benz AG und Einlage dieser Aktien über den Daimler Pension Trust e.V. in einen von der Société Générale Securities Services GmbH verwalteten Spezial-AIF – 11,56 % (das entspricht 95.147.157 Stimmrechten) nach § 34 WpHG zuzurechnen.

Ohne Berücksichtigung der Stimmrechte aus den Aktien, die vermittelt über den Daimler Pension Trust e.V. von dem von der Société Générale Securities Services GmbH verwalteten Spezial-AIF gehalten werden (siehe die nachstehend aufgeführten Stimmrechtsmitteilungen), beträgt der Stimmrechtsanteil der Mercedes-Benz Group AG zu diesem Tag 30,01 %.

Der **Daimler Pension Trust e.V.**, Stuttgart, Deutschland hat uns am 28. Januar 2022 nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass sein Stimmrechtsanteil an der Daimler Truck Holding AG, Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Deutschland, am 25. Januar 2022 die Schwelle von 3 % überschritten hat und zu diesem Tag 4,99 % (das entspricht 41.110.000 von insgesamt 822.951.882 Stimmrechten) beträgt. Davon sind dem Daimler Pension Trust e.V., Stuttgart, Deutschland, 4,99 % (das entspricht 41.110.000 Stimmrechten) nach § 34 WpHG zuzurechnen. Diese Stimmrechte werden zu diesem Zeitpunkt direkt von der Société Générale Securities Services GmbH gehalten.

Die **Société Générale Securities Services GmbH**, Aschheim, Deutschland hat uns am 28. Januar 2022 nach § 33 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Daimler Truck Holding AG, Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Deutschland, am 25. Januar 2022 die Schwelle von 5 % überschritten hat und zu diesem Tag 5,01 % (41.201.728 Stimmrechte von 822.951.882) beträgt. Sämtliche Stimmrechte werden laut der Mitteilung unmittelbar gehalten.

Deutscher Aktienindex (»DAX«)

Der Börsengang der Daimler Truck Holding AG fand wie geplant am 9. Dezember 2021 statt. Die Aktien werden seit dem 10. Dezember 2021 gehandelt. Mit Wirkung zum 21. März 2022 wurden die Aktien in den DAX-Index aufgenommen.

Russland-Ukraine Krieg

Seit Ende Februar 2022 befindet sich Russland im Krieg mit der Ukraine (»Russland-Ukraine-Krieg«). Die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Krieges stellen ein wertbegründendes Ereignis dar und haben daher keine Auswirkungen auf den Ansatz und die Bewertung von Vermögenswerten und Schulden zum 31. Dezember 2021. Am 27. Februar 2022 hat der Konzern beschlossen, alle Geschäftsaktivitäten in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Negative Auswirkungen auf den Umsatz, die Kostenentwicklung, die Rentabilität, den Cash Flow und die Vermögenslage im Jahr 2022 können zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden.

Die erhöhten Risiken im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg könnten zu potenziellen Wertminderungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie auf Investitionen in russische Gemeinschaftsunternehmen des Konzerns führen. Diese potenziellen Wertminderungen werden derzeit auf ca. 0,2 Mrd. € geschätzt (einschließlich Forderungen gegenüber russischen Kunden). Diese potenziellen Verluste könnten durch die derzeitige volatile geopolitische Lage noch verschärft werden, insbesondere im Falle einer weiteren Eskalation des Russland-Ukraine-Krieges oder, im schlimmsten Fall, seiner Ausweitung auf andere Länder.

43. Zusätzliche Angaben

Deutscher Corporate Governance Kodex

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite von Daimler Truck unter  [Internet](#) dauerhaft zugänglich gemacht.

Anteilsbesitz

In Tabelle [7 D.98](#) wird der Anteilsbesitz des Daimler Truck-Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1–6 HGB dargestellt. Kooperationen ohne Anteil am Kapital werden grundsätzlich nicht ausgewiesen. Die Angaben zum Eigenkapital und zum Ergebnis sowie die Angaben zu den Beteiligungen nach § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB unterbleiben, soweit sie nach § 313 Abs. 3 Satz 4 HGB für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler Truck-Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind. Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die die Befreiung nach § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch nehmen. Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Daimler Truck Holding AG der befreiende Konzernabschluss.

D.98

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land/Region | Kapitalanteil % ¹ | Fußnote |
|--|---------------------------------------|------------------------------|---------|
| I. Konsolidierte Tochterunternehmen | | | |
| Atlantis Foundries (Pty.) Ltd. | Atlantis Industria, Südafrika | 100,00 | |
| Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A. | São Paulo, Brasilien | 100,00 | |
| Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda. | Campinas, Brasilien | 100,00 | |
| Daimler Buses North America Inc. | Oriskany, USA | 100,00 | |
| Daimler Colombia S. A. | Bogota D.C., Kolumbien | 100,00 | |
| Daimler Commercial Vehicles South East Asia Pte. Ltd. | Singapur, Singapur | 100,00 | |
| Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | |
| Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | |
| Daimler India Commercial Vehicles Private Limited | Chennai, Indien | 100,00 | |
| Daimler Manufactura, S. de R.L. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | |
| Daimler Mexico, S.A. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | |
| Daimler Servicios Corporativos Mexico S. de R.L. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | |
| Daimler Truck AG | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 3 |
| Daimler Truck and Bus Australia Pacific Pty. Ltd. | Melbourne, Australien | 100,00 | |
| DAIMLER TRUCK AND BUS HOLDING AUSTRALIA PACIFIC PTY LTD | Melbourne, Australien | 100,00 | |
| Daimler Truck China Limited | Peking, China | 100,00 | |
| Daimler Truck Financial Services Asia Co., Ltd. | Tokio, Japan | 100,00 | |
| DAIMLER TRUCK FINANCIAL SERVICES AUSTRALIA PTY LTD | Melbourne, Australien | 100,00 | |
| Daimler Truck Financial Services Brasil Holding S.A | São Bernardo do Campo, Brasilien | 100,00 | |
| Daimler Truck Financial Services Canada Corporation | Vancouver, Kanada | 100,00 | |
| Daimler Truck Financial Services Deutschland GmbH | Berlin, Deutschland | 100,00 | 3 |
| Daimler Truck Financial Services GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 3 |
| Daimler Truck Financial Services South Africa (Pty) Ltd | Pretoria, Südafrika | 100,00 | |
| Daimler Truck Financial Services UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Daimler Truck Financial Services USA LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Truck International Finance B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | |
| Daimler Truck North America LLC | Portland, USA | 100,00 | |
| Daimler Truck Renting España S.A. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | |
| Daimler Truck Services France S.A. | Montigny-le Bretonneux, Frankreich | 100,00 | |
| Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 3 |
| Daimler Truck Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH | Schönefeld, Deutschland | 100,00 | 3 |
| Daimler Trucks & Buses US Holding LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Trucks and Buses (China) Ltd. | Peking, China | 100,00 | |
| Daimler Trucks and Buses Southern Africa (Pty) Ltd | Pretoria, Südafrika | 100,00 | |
| Daimler Trucks Canada Ltd. | Mississauga, Kanada | 100,00 | |
| Daimler Trucks Finance Canada Inc. | Toronto, Kanada | 100,00 | |
| Daimler Trucks Finance North America LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Trucks Insurance Agency LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Trucks Korea Ltd. | Seoul, Südkorea | 100,00 | |
| Daimler Trucks Remarketing Corporation | Portland, USA | 100,00 | |
| Daimler Trucks Retail Receivables LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Trucks Retail Trust 2019-1 | Wilmington, USA | 0,00 | 5 |
| Daimler Trucks Retail Trust 2020-1 | Wilmington, USA | 0,00 | 5 |
| Daimler Trucks Retail Trust 2021-1 | Wilmington, USA | 0,00 | 5 |
| Daimler Vehículos Comerciales Mexico, S. de R.L. de C.V. | Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | |
| Detroit Diesel Corporation | Detroit, USA | 100,00 | |
| Detroit Diesel Remanufacturing LLC | Detroit, USA | 100,00 | |
| DTFC Holding GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 3 |
| EvoBus (Schweiz) AG | Winterthur, Schweiz | 100,00 | |
| EvoBus (U.K.) Ltd. | Coventry, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| EvoBus Austria GmbH | Wiener Neudorf, Österreich | 100,00 | |
| EvoBus Belgium N.V. | Kobbegem-Asse, Belgien | 100,00 | |
| EvoBus Česká republika s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | |
| EvoBus Danmark A/S | Koerge, Dänemark | 100,00 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land/Region | Kapital- anteil % ¹ | Fußnote |
|---|---------------------------------------|-----------------------------------|---------|
| EvoBus France S.A.S.U. | Sarcelles, Frankreich | 100,00 | |
| EvoBus GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | 3 |
| EvoBus Ibérica, S.A.U. | Sámano, Spanien | 100,00 | |
| EvoBus Italia S.p.A. | Bomporto, Italien | 100,00 | |
| EvoBus Nederland B.V. | Nijkerk, Niederlande | 100,00 | |
| EvoBus Polska Sp. z o.o. | Wolica, Polen | 100,00 | |
| Evobus Portugal, S.A. | Mem Martins, Portugal | 100,00 | |
| EvoBus Sverige AB | Vetlanda, Schweden | 100,00 | |
| Freightliner Custom Chassis Corporation | Gaffney, USA | 100,00 | |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 1 OHG | Schönefeld, Deutschland | 89,90 | 3, 4, 6 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 2 OHG | Schönefeld, Deutschland | 89,90 | 3, 4, 6 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 3 OHG | Schönefeld, Deutschland | 89,90 | 3, 4, 6 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 4 OHG | Schönefeld, Deutschland | 89,90 | 3, 4, 6 |
| Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG | Schönefeld, Deutschland | 89,88 | 3, 4, 6 |
| Mascot Truck Parts Canada Ltd (2017) | Mississauga, Kanada | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina SAU. | Buenos Aires, Argentinien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz CharterWay S.A.S. | Montigny-le-Bretonneux, Frankreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda | São Paulo, Brasilien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz do Brasil Assessoria Comercial Ltda. | São Paulo, Brasilien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz do Brasil Ltda. | São Bernardo do Campo, Brasilien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A. | Barueri, Brasilien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Minibus GmbH | Dortmund, Deutschland | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Parts Logistics Eastern Europe s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks & Buses Romania S.R.L. | Bukarest, Rumänien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Belgium Luxembourg NV/SA | Brüssel, Belgien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Center Sint-Pieters-Leeuw NV/SA | Sint-Peters-Leeuw, Belgien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Česká republika s.r.o. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks España, S.L.U. | Alcobendas, Spanien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks France S.A.S.U | Montigny-le-Bretonneux, Frankreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Italia S.r.l. | Rom, Italien | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Molsheim | Molsheim, Frankreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Nederland B.V. | Utrecht, Niederlande | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH | Eugendorf, Österreich | 100,00 | |
| MERCEDES-BENZ TRUCKS POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA | Warschau, Polen | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Portugal S.A. | Sintra, Portugal | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks Schweiz AG | Schlieren, Schweiz | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks UK Limited | Milton Keynes, Vereinigtes Königreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz Türk A.S. | Istanbul, Türkei | 66,91 | |
| Mercedes-Benz V.I. Lyon SAS | Genas, Frankreich | 100,00 | |
| Mercedes-Benz V.I. Paris Ile de France SAS | Wissous, Frankreich | 100,00 | |
| MFTA Canada, Inc. | Toronto, Kanada | 100,00 | |
| Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Co., Ltd. | Toyama, Japan | 100,00 | |
| Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation | Kawasaki, Japan | 89,29 | |
| MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE – Sociedade Europeia de Automóveis, S.A. | Tramagal, Portugal | 100,00 | |
| Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc. | Logan Township, USA | 100,00 | |
| PABCO Co., Ltd. | Ebina, Japan | 100,00 | |
| PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia | Jakarta, Indonesien | 100,00 | |
| PT Daimler Commercial Vehicles Manufacturing Indonesia | Bogor, Indonesien | 100,00 | |
| Renting del Pacífico S.A.C. | Lima, Peru | 100,00 | |
| SelecTrucks of America LLC | Portland, USA | 100,00 | |
| SelecTrucks of Toronto, Inc. | Mississauga, Kanada | 100,00 | |
| Sterling Truck Corporation | Portland, USA | 100,00 | |
| Sumperská správa majetku k.s. | Prag, Tschechische Republik | 100,00 | 4 |
| Thomas Built Buses of Canada Limited | Calgary, Kanada | 100,00 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land/Region | Kapitalanteil % ¹ | Fußnote |
|--------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|---------|
| Thomas Built Buses, Inc. | High Point, USA | 100,00 | |
| TORC Europe GmbH i.G. | Stuttgart, Deutschland | 82,46 | |
| TORC Robotics, Inc. | Blacksburg, USA | 82,46 | |
| Ukuvela Holdings Proprietary Limited | Atlantis Industria, Südafrika | 100,00 | |
| Ukuvela Properties (Pty.) Ltd. | Atlantis Industria, Südafrika | 100,00 | |
| Western Star Trucks Sales, Inc | Portland, USA | 100,00 | |

II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen²

| | | | |
|---|--------------------------------------|--------|--|
| cloudgeeks GmbH | Köln, Deutschland | 85,00 | |
| CLOUDGEEKS, UNIPessoal, LDA. | Lissabon, Portugal | 85,00 | |
| Cúspide Daimler Trucks & Buses GmbH | Leinfelden-Echterdingen, Deutschland | 100,00 | |
| Daimler Automotiva de Venezuela C.A. | Valencia, Venezuela | 100,00 | |
| Daimler Coaches North America LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| Daimler Commercial Vehicles (Thailand) Ltd. | Bangkok, Thailand | 100,00 | |
| Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd. | Nairobi, Kenia | 100,00 | |
| Daimler Commercial Vehicles MENA FZE | Dubai, V.A.E. | 100,00 | |
| Daimler Truck & Bus Slovakia s.r.o. | Bratislava, Slowakei | 100,00 | |
| Daimler Truck Innovation Center India Private Limited | Bangalore, Indien | 100,00 | |
| Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd. | Taipeh, Taiwan | 51,00 | |
| Daimler Trucks International Assignment Services LLC | Wilmington, USA | 100,00 | |
| DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda | Tramagal, Portugal | 100,00 | |
| EvoBus Reunion S. A. | Le Port, Frankreich | 96,00 | |
| EvoBus Russland OOO | Moskau, Russland | 100,00 | |
| Fleetboard Logistics GmbH | Volkach, Deutschland | 100,00 | |
| Mercedes ServiceCard Beteiligungsgesellschaft mbH | Kleinstheim, Deutschland | 51,00 | |
| Mercedes-Benz Trucks MENA Holding GmbH | Stuttgart, Deutschland | 100,00 | |
| SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda | Mauá, Brasilien | 100,00 | |
| T.O.C (Schweiz) AG | Schlieren, Schweiz | 51,00 | |

III. At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten

| | | | |
|--|---------------|-------|--|
| North America Fuel Systems Remanufacturing LLC | Kentwood, USA | 50,00 | |
|--|---------------|-------|--|

IV. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen

| | | | |
|---|-----------------------------------|-------|---|
| Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd | Peking, China | 50,00 | |
| cellcentric GmbH & Co. KG | Kirchheim unter Teck, Deutschland | 50,00 | 4 |
| Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH | Wien, Österreich | 50,00 | |
| Polomex, S.A. de C.V. | Garcia, Mexiko | 26,00 | |
| SelecTrucks of Houston LLC | Houston, USA | 50,00 | |
| SelecTrucks of Houston Wholesale LLC | Houston, USA | 50,00 | |
| SelecTrucks of Omaha LLC | Council Bluffs, USA | 50,00 | |

V. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen

| | | | |
|--|---------------------|-------|--|
| FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd. | Kawasaki, Japan | 21,67 | |
| Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd. | Yokohama, Japan | 43,83 | |
| Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd. | Okayama, Japan | 50,00 | |
| P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors | Jakarta, Indonesien | 30,00 | |
| P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing | Jakarta, Indonesien | 32,28 | |
| Toll4Europe GmbH | München Deutschland | 15,00 | |

VI. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen²

| | | | |
|--|-----------------------------------|-------|--|
| cellcentric Verwaltungsgesellschaft mbH | Kirchheim unter Teck, Deutschland | 50,00 | |
| Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados | Buenos Aires, Argentinien | 28,59 | |
| COBUS Industries GmbH | Wiesbaden, Deutschland | 40,82 | |
| H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG | Berlin, Deutschland | 2,90 | |
| G2VP I, LLC | Menlo Park, USA | 5,71 | |

| Name der Gesellschaft | Sitz, Land/Region | Kapital- anteil% ¹ | Fußnote |
|---|--------------------------|----------------------------------|---------|
| IVU Traffic Technologies AG | Berlin, Deutschland | 5,25 | |
| Mercedes ServiceCard GmbH & Co. KG | Kleinstheim, Deutschland | 51,00 | |
| MFTB Taiwan Co., Ltd. | Taipeh, Taiwan | 33,40 | |
| National Automobile Industry Company Ltd. | Dschidda, Saudi-Arabien | 26,00 | |
| Omnibus Hungária Kereskedelmi Kft. | Budapest, Ungarn | 33,33 | |
| Omuta Unso Co., Ltd. | Omuta, Japan | 33,51 | |
| TASIAP GmbH | Stuttgart, Deutschland | 60,00 | |
| Toyo Kotsu Co., Ltd. | Sannoseki, Japan | 28,20 | |
| Trucks Venture Fund 1, LP | Lewes, USA | 20,76 | |

1 Beteiligung gemäß § 16 AktG.

2 Für die Bilanzierung von nicht konsolidierten Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen wird auf Anmerkung 1. Allgemeine Angaben verwiesen.

3 Inanspruchnahme der Befreiung gemäß § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB.

4 Die Daimler Truck Holding AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter.

5 Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände.

6 Vor der Abspaltung betrug die Höhe der Kapitalanteile im Konzernabschluss 100 %



Weitere Informationen

E

Weitere Informationen

| | |
|--|------------|
| Versicherung der gesetzlichen Vertreter | 257 |
| <hr/> | |
| Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers | 258 |
| <hr/> | |
| Internet, Informationen, Finanzkalender | 267 |

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss nach bestem Wissen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Daimler Truck Holding AG zusammengefasst ist, nach bestem Wissen der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Leinfelden-Echterdingen, den 23. März 2022



Martin Daum



Jochen Götz



Karin Rådström



John O'Leary



Karl Deppen



Stephan Unger



Dr. Andreas Gorbach



Jürgen Hartwig

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Daimler Truck Holding AG,
Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum *31. Dezember 2021*, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-gesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom *1. Januar* bis zum *31. Dezember 2021* sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns (im Folgenden »zusammengefasster Lagebericht«) der Daimler Truck Holding AG für das Geschäftsjahr vom *1. Januar* bis zum *31. Dezember 2021* geprüft. Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum *31. Dezember 2021* sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom *1. Januar* bis zum *31. Dezember 2021* und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die

Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden »EU-APrVO«) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom *1. Januar* bis zum *31. Dezember 2021* waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Bewertung des Nutzungsrechts der Marke »Mercedes-Benz« zum Zeitpunkt der Einbringung durch die Mercedes-Benz Group AG

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang [Anmerkung 3](#) »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, [Anmerkung 4](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«, [Anmerkung 13](#) »Sachanlagen«, [Anmerkung 22](#) »Eigenkapitel«, [Anmerkung 39](#) »Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen« sowie auf den zusammengefassten Lagebericht Kapitel »Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage« Abschnitt

»Vermögenslage« und Kapitel »Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen« des zusammengefassten Lageberichts.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Das Nutzungsrecht der Marke »Mercedes-Benz« beträgt zum 31. Dezember 2021 Mio € 932 (i. Vj. Mio € 0) und hat mit 5,7 % des Konzerneigenkapitals eine erhebliche Bedeutung für die Vermögenslage.

Das Nutzungsrecht der Marke »Mercedes-Benz« wird zum Zeitpunkt der Einbringung am 1. Dezember 2021 durch die Mercedes-Benz Group AG zum beizulegenden Zeitwert als immaterieller Vermögensgegenstand eigenkapitalerhöhend angesetzt. Die Bewertung des Nutzungsrechts basiert auf einem Gutachten eines externen Sachverständigen.

Die Bewertung des Nutzungsrechts ist komplex und beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen. Die wesentlichen Annahmen betreffen die Umsatzplanung und Margenentwicklung der Daimler Truck Produkte, die unter der Marke »Mercedes-Benz« vertrieben werden sowie die herangezogenen Lizenzraten und die Kapitalkosten.

Es besteht das Risiko für den Konzernabschluss, dass das eingebrachte Nutzungsrecht zu hoch oder zu gering bewertet ist.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unter Einbezug unserer eigenen Bewertungsspezialisten haben wir unter anderem die Angemessenheit der wesentlichen Annahmen sowie der Bewertungsmethode beurteilt. Dafür haben wir uns zunächst durch Befragungen von Mitarbeitern des Finanz- und Rechts-Bereichs sowie durch Würdigung der relevanten Verträge ein Verständnis von der Transaktion verschafft.

Wir haben die Kompetenz, Fähigkeiten und Objektivität des beauftragten unabhängigen Sachverständigen beurteilt. Die verwendete Bewertungsmethode haben wir auf Übereinstimmung mit den Bewertungsgrundsätzen untersucht.

Die erwartete Umsatz- und Margenentwicklung haben wir mit den Planungsverantwortlichen erörtert. Außerdem haben wir Abstimmungen mit dem von den gesetzlichen Vertretern aufgestellten und vom Aufsichtsrat genehmigten Budget vorgenommen und die Konsistenz der Annahmen mit allgemeinen und branchenspezifischen Markteinschätzungen beurteilt. Die zur Bewertung herangezogenen Lizenzraten haben wir mit Referenzwerten aus einschlägigen Datenbanken verglichen. Die den Kapitalkosten zugrunde liegenden Annahmen und Daten, insbesondere den risikofreien Zinssatz, die Marktrisikoprämie und den Betafaktor, haben wir mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen.

Ferner haben wir uns von der bisherigen Prognosegüte der Gesellschaft überzeugt, indem wir Planungen früherer Geschäftsjahre des Segments Trucks and Busses der Mercedes-Benz Group AG mit den tatsächlich realisierten Ergebnissen verglichen und Abweichungen analysiert haben.

Zur Beurteilung der methodisch und mathematisch sachgerechten Umsetzung der Bewertungsmethode haben wir die von

der Gesellschaft vorgenommene Bewertung anhand eigener Berechnungen nachvollzogen.

Um der bestehenden Prognoseunsicherheit Rechnung zu tragen, haben wir die Auswirkungen möglicher Veränderungen der Kapitalkosten, Umsatzplanung und Margenentwicklung bzw. der Lizenzraten auf den beizulegenden Zeitwert untersucht.

Unsere Schlussfolgerungen

Die der Bewertung des eingebrachten Nutzungsrechts der Marke »Mercedes-Benz« zugrunde liegende Berechnungsmethode ist sachgerecht und steht im Einklang mit den anzuwendenden Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen. Die der Bewertung zugrunde liegenden wesentlichen Annahmen und Daten sind angemessen.

Wertberichtigung auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang [Anmerkung 3](#) »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, [Anmerkung 4](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«, [Anmerkung 16](#) »Forderungen aus Finanzdienstleistungen«, [Anmerkung 35](#) »Management von Finanzrisiken« sowie auf den zusammengefassten Lagebericht Kapitel »Risiko- und Chancenbericht« Abschnitt »Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns entstandenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen (Mio € 16.496) setzen sich aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden, Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zusammen. Zum Bilanzstichtag beträgt der Bestand an Wertberichtigungen auf diese Forderungen Mio € 398.

Die Ermittlung von Wertberichtigungen basiert auf erwarteten Kreditverlusten und bezieht somit auch Erwartungen über die Zukunft mit ein. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste erfolgt durch ein dreistufiges Verfahren zur Bestimmung von Wertberichtigungen. Hierbei werden verschiedene wertbestimmende Faktoren berücksichtigt, wie zum Beispiel die Bestimmung statistischer Ausfallwahrscheinlichkeiten und Verlustquoten, der mögliche Forderungsbetrag bei Ausfall, die Stufentransferkriterien, die sich auf eine signifikante Veränderung des Ausfallrisikos von Kreditnehmern beziehen, sowie die Ermittlung zukünftiger Zahlungsströme. Weiterhin fließen makroökonomische Szenarien (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario), die auch die COVID19-Effekte beinhalten, in die Berechnung ein, deren Ermittlung in hohem Maße Ermessensentscheidungen und Unsicherheiten beinhaltet. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Bonität der Kunden und zukünftige Zahlungsströme nicht richtig eingeschätzt werden oder die Ermittlung der Risikovorsorgeparameter fehlerhaft erfolgt und damit Wertberichtigungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben unter Hinzuziehung von Kreditspezialisten durch Einsichtnahme in Auswertungen und Risikoberichte, Befragungen, Durchsicht von Richtlinien und Arbeitsanweisungen, Überprüfung der definierten Methoden und deren Umsetzung sowie die Überprüfung und den Nachvollzug der Validierungskonzeption und Validierungsreports in Einzelfällen ein umfassendes Verständnis der Entwicklung der Portfolien, der damit verbundenen adressenausfallbezogenen Risiken und der Prozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Kreditrisiken erlangt.

Wir haben die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems in Bezug auf die Risikoklassifizierungsverfahren und Risikomodelle sowie die Ermittlung der wertbestimmenden Faktoren und der Wertberichtigungen auch durch Nachrechnung geprüft. Dazu haben wir auch die relevanten IT-Systeme und internen Abläufe beurteilt. Die Prüfung umfasste neben der Ordnungsmäßigkeit der betroffenen IT-Systeme und zugehörigen Schnittstellen zur Sicherstellung der Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten durch unsere IT-Spezialisten auch die Prüfung von automatisierten Kontrollen zur Dateneingabe und Datenverarbeitung. Schwerpunkt unserer Prüfung war die Beurteilung des methodischen Vorgehens bei der Bestimmung der Risikoklassen und der Ermittlung der Ausfallwahrscheinlichkeiten sowie Verlustquoten, die aus historischen Daten abgeleitet werden. Die Auswirkungen von COVID19 haben wir im Rahmen der Prüfung der makroökonomischen Szenarien berücksichtigt. Dies haben wir anhand risikoorientiert ausgewählter Kreditportfolien nachvollzogen. Wir haben uns unter Zugrundelegung der Ergebnisse einer von Daimler Truck Financial Services durchgeführten Validierung von der Angemessenheit wesentlicher Risikovorsorgeparameter überzeugt und die vorgenommenen Parameteranpassungen an aktuelle Marktgegebenheiten beurteilt. In diesem Zusammenhang haben wir die den Validierungen zugrunde liegenden Daten im Rahmen einer bewussten Auswahl geprüft.

Unsere Schlussfolgerungen

Das methodische Vorgehen, die Verfahren und Prozesse zur Ermittlung der Wertberichtigungen sowie die in die Bewertung einfließenden Annahmen und Risikoparameter sind angemessen, um Kreditrisiken frühzeitig zu erkennen und Wertberichtigungen in ausreichender Höhe zu bestimmen.

Bewertung der Rückstellung für Gewährleistung

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang [Anmerkung 3](#) »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, [Anmerkung 4](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«, [Anmerkung 25](#) »Rückstellungen für sonstige Risiken« sowie den zusammengefassten Lagebericht Kapitel »Risiko- und Chancenbericht« Abschnitt »Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die Rückstellung für Gewährleistung beträgt Mio € 1.688 und ist in den Rückstellungen für sonstige Risiken enthalten.

Der Daimler Truck-Konzern gewährt verschiedene Arten von Gewährleistungen beziehungsweise gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, mit denen für die mangelfreie Funktion eines verkauften Produktes oder einer erbrachten Dienstleistung für einen bestimmten Zeitraum eingestanden wird. Zur Bestätigung beziehungsweise Neueinschätzung zukünftiger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzaufwendungen werden laufend aktualisierte Informationen über Art und Volumen aufgetretener Schäden sowie deren Behebung auf Ebene von Geschäftsbereich, Baureihe, Schadenschlüssel und Absatzjahr erfasst und ausgewertet.

Wesentliche Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der Rückstellungshöhe bestehen hinsichtlich des künftigen Schadensgeschehens. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Rückstellung nicht sachgerecht bewertet ist.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unsere Prüfungshandlungen umfassten unter anderem die Würdigung des Prozesses zur Ermittlung der Rückstellung für Gewährleistung sowie die Würdigung der für die Bewertung der Rückstellung maßgeblichen Annahmen sowie deren Herleitung. Hierzu zählen im Wesentlichen Annahmen zu erwarteten Schadensanfälligkeiten und -verläufen sowie zu dem wertmäßigen Schaden pro Fahrzeug anhand der tatsächlich angefallenen Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzschäden. Anhand von Vergangenheitsanalysen haben wir eine Beurteilung der Prognosegenauigkeit bisheriger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzkosten vorgenommen. Daneben prüften wir, dass aktualisierte Einschätzungen zukünftiger Reparaturkosten und -verfahren berücksichtigt wurden. Das zugrunde liegende Mengengerüst an Fahrzeugen haben wir über den tatsächlichen Absatz nachvollzogen.

Unsere Schlussfolgerungen

Die Ermittlungsmethode sowie die getroffenen Annahmen sind sachgerecht.

Risiken aus einem EU-kartellrechtlichen Verfahren

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang [Anmerkung 4](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«, [Anmerkung 25](#) »Rückstellungen für sonstige Risiken«, [Anmerkung 32](#) »Rechtliche Verfahren« sowie den zusammengefassten Lagebericht Kapitel »Risiko- und Chancenbericht« Abschnitt »Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Der Daimler Truck-Konzern ist einer Vielzahl von Schadenersatzklagen im Zusammenhang mit diesem EU-kartellrechtlichen Verfahren in unterschiedlichen Ländern ausgesetzt. Hierbei machen LKW-Kunden Schadenersatzforderungen infolge der Verhängung von Bußgeldern der Europäischen Kommission gegen die Daimler AG (heutige Mercedes-Benz Group AG) und andere LKW-Hersteller im Juli 2016 geltend, das Bußgeld gegen die Mercedes-Benz Group AG belief sich seinerzeit auf € 1,09 Mrd und wurde im Jahr 2016 vollständig gezahlt.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass etwaige künftige Inanspruchnahmen aus Schadenersatzklagen im Zusammenhang mit diesem EU-kartellrechtlichen Verfahren des Daimler Truck-Konzerns nicht vollständig und zutreffend bewertet erfasst werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Zur Prüfung der Rückstellung für Schadenersatzklagen im Zusammenhang mit kartellrechtlichen Verfahren des Daimler Truck-Konzerns haben wir unter anderem den Aufsichtsratsvorsitzenden, die gesetzlichen Vertreter sowie Ansprechpartner des Finanz- und Rechtsbereichs befragt. Außerdem haben wir Auskünfte bei den für den Daimler Truck-Konzern tätigen Rechtsanwälten und externen Beratern eingeholt sowie zugrunde liegende Dokumente gewürdigt.

Uns wurde die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter in schriftlicher Form durch die Gesellschaft zur Verfügung gestellt. Zum Bilanzstichtag lagen für die bilanzielle Beurteilung der Risiken für Schadenersatzklagen im Zusammenhang mit kartellrechtlichen Verfahren des Daimler Truck-Konzerns Einschätzungen externer Rechtsanwälte vor, die die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung stützen.

Schließlich haben wir die Angemessenheit der Darstellungen zu dem genannten rechtlichen Verfahren im Konzernanhang beurteilt.

Unsere Schlussfolgerungen

Die von den gesetzlichen Vertretern getroffenen ermessensabhängigen Einschätzungen und Annahmen sind sachgerecht.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- die nichtfinanzielle Konzernklärung, die im Abschnitt »Nichtfinanzielle Konzernklärung« des zusammengefassten Lageberichts enthalten ist, und
- die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung der Gesellschaft und des Konzerns, auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts. Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Konzernabschluss, die inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Auftragsgemäß haben wir eine gesonderte betriebswirtschaftliche Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung des Konzerns durchgeführt. In Bezug auf Art, Umfang und Ergebnisse dieser betriebswirtschaftlichen Prüfung weisen wir auf unseren Prüfungsvermerk vom 23. März 2022 hin.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der zusammengefassten Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern

dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der

Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergabe des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der bereitgestellten Datei „daimlertruckholding-2021-12-31-de.zip“ (SHA256-Hashwert: 6c5e0c55cca0c1dd9903669dc51a78655aea1e8393de32727da479b6dd688d5b), enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als »ESEF-Unterlagen« bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat (»ESEF-Format«) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der bereitgestellten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden »Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Wir haben unsere Prüfung der in der bereitgestellten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (10.2021)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist nachstehend weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende bereitgestellte Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.

- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Im Zuge der Gründung der Gesellschaft am 25. März 2021 wurden wir als Abschlussprüfer für das erste Geschäftsjahr bestellt. Wir wurden am 11. Mai 2021 vom Aufsichtsrat beauftragt. In Ergänzung zur Bestellung zum Abschlussprüfer im Zuge der Gründung der Gesellschaft wurden wir in der Hauptversammlung am 5. November 2021 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir prüfen den Konzernabschluss der Daimler Truck Holding AG als kapitalmarktorientiertes Unternehmen erstmals zum 31. Dezember 2021, da die Gesellschaft im März 2021 gegründet wurde. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2021 als Abschlussprüfer der Daimler Truck Holding AG tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Sonstiger Sachverhalt –

Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und der zusammengefasste Lagebericht – auch die im Bundesanzeiger bekanntzumachenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Michael Mokler.

Stuttgart, den 23. März 2022

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Sailer
Wirtschaftsprüfer

gez. Mokler
Wirtschaftsprüfer

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Konzernklärung

An den Aufsichtsrat der Daimler Truck
Holding AG, Stuttgart

Wir haben die nichtfinanzielle Konzernklärung der Daimler Truck Holding AG, Stuttgart (im Folgenden »Gesellschaft« oder »Daimler Truck«) im zusammengefassten Lagebericht im Kapitel »Nichtfinanzielle Erklärung«, sowie die als Bestandteil qualifizierte Abschnitte »Geschäftsmodell« und »Risiko- und Chancenbericht« im zusammengefassten Lagebericht (im Folgenden »nichtfinanzielle Konzernklärung«) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und mit Artikel 8 der VERORDNUNG (EU) 2020/852 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden »EU-Taxonomieverordnung«) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren in Abschnitt »EU-Taxonomie« der nichtfinanziellen Konzernklärung dargestellten eigenen Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernklärung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt »EU-Taxonomie« der nichtfinanziellen Konzernklärung niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die nichtfinanzielle Konzernklärung abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): »Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information«, herausgegeben vom IAASB, als Limited Assurance Engagement durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit einer begrenzten Sicherheit beurteilen können, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Konzernklärung der Gesellschaft im Berichtszeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt »EU-Taxonomie« der nichtfinanziellen Konzernklärung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist. Dies bedeutet nicht, dass zu jeder Angabe jeweils ein separates Prüfungsurteil abgegeben wird. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unseres Auftrags haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Befragungen von für die Wesentlichkeitsanalyse verantwortlichen Mitarbeitern auf Gruppenebene, um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung wesentlicher Themen und entsprechender Berichtsgrenzen der Daimler Truck Holding AG zu erlangen.
- Eine Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung des Konzerns in der Berichtsperiode.
- Beurteilung der Eignung der intern entwickelten Definitionen.
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung von Angaben zu Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelangen, Achtung der Menschenrechte und Bekämpfung von Korruption und Bestechung, sowie der Kennzahlen zur EU-Taxonomie-Verordnung einschließlich der Konsolidierung der Daten.
- Befragungen von Mitarbeitern auf Konzernebene, die für die Ermittlung der Angaben zu Konzepten, Due-Diligence-Prozessen, Ergebnissen und Risiken, die Durchführung von internen Kontrollhandlungen und die Konsolidierung der Angaben verantwortlich sind.
- Einsichtnahme in ausgewählte interne und externe Dokumente.
- Analytische Beurteilung der Daten und Trends der quantitativen Angaben, welche zur Konsolidierung auf Konzernebene von allen Standorten gemeldet wurden.
- Einschätzung der Gesamtdarstellung der Angaben.
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der nichtfinanziellen Konzernklärung

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise hinreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sicherung der Unabhängigkeit und Qualität des Wirtschaftsprüfers

Bei der Durchführung des Auftrags haben wir die Anforderungen an Unabhängigkeit und Qualitätssicherung aus den nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen, insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie des IDW-Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1), beachtet.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Konzernklärung der Daimler Truck Holding AG für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und mit der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt »EU-Taxonomie« der nichtfinanziellen Konzernklärung dargestellten Auslegung aufgestellt worden ist.

Verwendungsbeschränkung/AAB-Klausel

Dieser Vermerk ist an den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, gerichtet und ausschließlich für diesen bestimmt. Gegenüber Dritten übernehmen wir insoweit keine Verantwortung.

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017 zugrunde (<https://www.kpmg.de/bescheinigungen/lib/aab.pdf>). Durch Kenntnisnahme und Nutzung der in diesem Vermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsregelung unter Nr. 9 der Allgemeinen Auftragsbedingungen) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

Stuttgart, den 23. März 2022

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Mokler
Wirtschaftsprüfer

Herold

Internet, Informationen, Finanzkalender

Informationen im Internet

Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Website www.daimlertruck.com in der Rubrik Investoren. Dort sind und werden Geschäfts- und Zwischenberichte sowie Einzelabschlüsse der Daimler Truck Holding AG abrufbar.

Darüber hinaus erhalten Sie dort aktuelle Meldungen, Präsentationen, diverse Kennzahlenübersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote.

 [Internet](#)

Aus Nachhaltigkeitsgründen erfolgt kein Druck von Geschäfts- und Zwischenberichten sowie des Jahresabschlusses. Wir bieten alle Geschäfts- und Zwischenberichte online und als PDF zum Download an.

Daimler Truck Holding AG
70771 Leinfelden-Echterdingen
Tel. +49 711 8485 0
Fax +49 711 8485 2000
www.daimlertruck.com

Investor Relations
Fax +49 711 177 901 342 2
ir@daimlertruck.com

Finanzkalender 2022

Hauptversammlung 2022

22. Juni 2022

Zwischenbericht Q1 2022

17. Mai 2022

Zwischenbericht Q2 2022

11. August 2022

Zwischenbericht Q3 2022

11. November 2022

Da wir Terminverschiebungen grundsätzlich nicht ausschließen können, empfehlen wir Ihnen, den aktuellen Stand kurzfristig im Internet abzufragen.

 [Internet](#)

