

# DAIMLER TRUCK



Geschäftsbericht 2022

# Kennzahlen Daimler Truck-Konzern

	2022	2021	2022/2021
€-Werte in Millionen			Veränd. in%
Absatz (Einheiten)	<b>520.291</b>	455.445	+ 14
Umsatz	<b>50.945</b>	39.764	+ 28 <sup>1</sup>
Umsatz des Industriegeschäfts <sup>2</sup>	<b>49.186</b>	38.641	+ 27
EBIT	<b>3.496</b>	3.357	+ 4
EBIT des Industriegeschäfts	<b>3.185</b>	3.184	–
Bereinigtes EBIT	<b>3.959</b>	2.552	+ 55
Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts	<b>3.767</b>	2.359	+ 60
Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in%)	<b>6,5</b>	8,2	–
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in%)	<b>7,7</b>	6,1	–
Konzernergebnis	<b>2.763</b>	2.383	+ 16
Ergebnis je Aktie (in €)	<b>3,24</b>	2,85	+ 14
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	<b>1.746</b>	1.556	+ 12
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	<b>1.976</b>	1.308	+ 51
Netto-Liquidität des Industriegeschäfts (31.12.)	<b>7.530</b>	6.024	+ 25
Sachinvestitionen	<b>898</b>	762	+ 18
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	<b>1.785</b>	1.574	+ 13
davon aktivierte Entwicklungskosten	<b>167</b>	176	- 5
Aktive Belegschaft <sup>3</sup> (31.12.)	<b>104.729</b>	99.849	+ 5

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 21%.

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 ohne Ferienbeschäftigte als Vollzeitäquivalent.

## Börsenkursentwicklung der Daimler Truck Holding AG

	2022	2021
in €		
Schlusskurse XETRA		
Höchstkurs	<b>35,44</b>	33,05
Tiefstkurs	<b>22,04</b>	29,78
Jahresschlusskurs	<b>28,95</b>	32,29
Anzahl Aktien (in Tsd.)	<b>822.952</b>	822.952

# Kennzahlen Segmente

	2022	2021	2022/2021
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
<b>Trucks North America</b>			
Absatz (Einheiten)	186.779	162.156	+ 15
Umsatz	22.039	15.782	+ 40
EBIT	2.376	1.440	+ 65
Bereinigtes EBIT	2.379	1.452	+ 64
Umsatzrendite (in %)	10,8	9,1	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	10,8	9,2	-
Sachinvestitionen	216	214	+ 1
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	599	467	+ 28
davon aktivierte Entwicklungskosten	0	0	-
Aktive Belegschaft (31.12.) <sup>1</sup>	28.227	25.930	+ 9
<b>Mercedes-Benz</b>			
Absatz (Einheiten)	166.369	141.331	+ 18
Umsatz	20.213	16.113	+ 25
EBIT	1.188	483	+ 146
Bereinigtes EBIT	1.629	770	+ 112
Umsatzrendite (in %)	5,9	3,0	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	8,1	4,8	-
Sachinvestitionen	431	353	+ 22
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	736	690	+ 7
davon aktivierte Entwicklungskosten	120	120	-
Aktive Belegschaft (31.12.) <sup>1</sup>	40.884	40.327	+ 1
<b>Trucks Asia</b>			
Absatz (Einheiten)	155.967	143.411	+ 9
Umsatz	6.499	5.969	+ 9
EBIT	161	417	- 61
Bereinigtes EBIT	171	427	- 60
Umsatzrendite (in %)	2,5	7,0	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	2,6	7,2	-
Sachinvestitionen	153	128	+ 19
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	194	204	- 5
davon aktivierte Entwicklungskosten	33	41	- 19
Aktive Belegschaft (31.12.) <sup>1</sup>	16.214	15.865	+ 2
<b>Daimler Buses</b>			
Absatz (Einheiten)	24.041	18.736	+ 28
Umsatz	3.689	3.211	+ 15
EBIT	-52	-152	+ 66
Bereinigtes EBIT	14	-77	-
Umsatzrendite (in %)	-1,4	-4,7	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	0,4	-2,4	-
Sachinvestitionen	85	62	+ 37
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	148	123	+ 21
davon aktivierte Entwicklungskosten	14	15	- 7
Aktive Belegschaft (31.12.) <sup>1</sup>	15.184	14.861	+ 2
<b>Financial Services</b>			
Umsatz	1.759	1.122	+ 57
EBIT	310	173	+ 79
Bereinigtes EBIT	193	193	-
Eigenkapitalrendite (in %)	15,9	11,1	-
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	9,9	12,4	-
Neugeschäft	9.428	5.767	+ 63
Vertragsvolumen (31.12.)	24.200	16.866	+ 43
Aktive Belegschaft (31.12.) <sup>1</sup>	1.770	1.245	+ 42

<sup>1</sup> Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte als Vollzeitäquivalent.

# Was uns bewegt

Die Geschichte von Daimler Truck begann vor mehr als 125 Jahren. Damals entwickelten unsere Gründer Gottlieb Daimler und Carl Benz die ersten Lkw und Busse - und trugen damit zum Fortschritt und Wohlstand der Gesellschaft bei.

Heute sind wir einer der weltweit größten Nutzfahrzeughersteller. Wir beschäftigen über 100.000 Menschen an mehr als 40 Standorten in Nordamerika, Europa, Asien, Lateinamerika und Afrika sowie an zahlreichen Vertriebs- und Servicepunkten in den meisten Ländern dieser Welt. 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 dem Segment Financial Services können wir unseren Kunden außerdem ein perfekt zugeschnittenes Gesamtpaket aus Fahrzeugen und Finanzdienstleistungen anbieten.

Unsere Kunden sorgen weltweit für zuverlässigen, sicheren Transport. Voller Stolz sagen wir deshalb: Wir arbeiten für alle, die die Welt in Bewegung halten. Das macht auch uns zu einem wichtigen Teil der Gesellschaft. Damit einher geht eine große Verantwortung – gegenüber unseren Beschäftigten, unseren Kunden, und allen Menschen, die von unserem wirtschaftlichen Handeln berührt werden.

Unsere größte Verantwortung ergibt sich aus der steigenden Nachfrage nach nachhaltigem Transport. Wir verfolgen das Ziel, den Wandel der Automobilindustrie durch die Entwicklung nachhaltiger Transportlösungen voranzubringen. Gemeinsam mit unseren Partnern gestalten wir die Technologie- und Service-transformation unserer Branche - und haben den Anspruch, nachhaltigen Transport anzuführen. Ganz im Sinne unserer Gründer und gemäß unserer Vision.

Wir bringen auf die Straße, was Zukunft hat – für alle, die die Welt von morgen in Bewegung halten.

## Unsere Marken



# Inhalt

<b>A</b>	<b>Daimler Truck im Überblick</b>	<b>6</b>
<b>B</b>	<b>Zusammengefasster Lagebericht mit nichtfinanzieller Konzernklärung inklusive Nachhaltigkeit bei Daimler Truck</b>	<b>26</b>
<b>C</b>	<b>Corporate Governance</b>	<b>155</b>
<b>D</b>	<b>Konzernabschluss</b>	<b>178</b>
<b>E</b>	<b>Weitere Informationen</b>	<b>279</b>


## **Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion sind uns wichtig.**


Aus diesem Grund verwenden wir in diesem Bericht weitgehend eine geschlechtsneutrale Sprache.


Im Interesse der Lesbarkeit und unter Beachtung gesetzlicher Formulierungen (zum Beispiel feststehende Begriffe) greifen wir an manchen Textstellen auf das generische Maskulinum zurück.

In diesen Fällen schließen die gewählten Begriffe uneingeschränkt alle Geschlechteridentitäten ein.

## **Info-Leitsystem**

 Verweis auf eine Abbildung oder eine Tabelle im Geschäftsbericht.

 Verweis auf weiterführende Informationen im Internet.

 Querverweis innerhalb des Geschäftsberichts.





# A

## Daimler Truck im Überblick

# A

## Daimler Truck im Überblick

<b>Brief des Vorstandsvorsitzenden</b>	<b>8</b>
<hr/>	
<b>Der Vorstand</b>	<b>11</b>
<hr/>	
<b>Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2022</b>	<b>12</b>
<hr/>	
<b>Der Aufsichtsrat</b>	<b>20</b>
<hr/>	
<b>Ziele und Strategie</b>	<b>23</b>

*Sehr geehrte Aktionärinnen  
und Aktionäre,  
liebe Freunde von Daimler Truck*



2022 war ein sehr besonderes Jahr: Es war unser erstes Jahr als eigenständiges, börsennotiertes Unternehmen. Bei der Lektüre dieses Geschäftsberichts werden Sie feststellen, dass wir erfolgreich in diese neue Ära von Daimler Truck gestartet sind. Mit einem bereinigten operativen Gewinn (bereinigtes EBIT) von vier Milliarden Euro – um nur eine zentrale Kenngröße herauszugreifen – können wir sehr zufrieden sein.

Das gilt umso mehr, da sich unser Umfeld deutlich schwieriger entwickelt hat, als dies Anfang 2022 abzusehen war. Ein Auslöser war Russlands Angriff auf die Ukraine. Dieser Krieg mitten in Europa ist nicht nur eine humanitäre Katastrophe, sondern bringt auch erhebliche wirtschaftliche Verwerfungen mit sich, insbesondere bei den Energiepreisen. Hinzu kamen Engpässe in der Lieferkette, die ebenfalls zu Preissteigerungen führten. Diese Situation machte uns das ganze Jahr über zu schaffen.



Bei Daimler Truck klagen wir aber nicht lange über Herausforderungen – wir gehen sie an und machen das Beste daraus. Nur drei Tage nach Kriegsbeginn haben wir beschlossen, unsere Geschäftsaktivitäten in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Das zeigt, wie schlagkräftig wir nun als eigenständiges Unternehmen sind. Die flächendeckenden Preissteigerungen konnten wir durch interne Maßnahmen nicht kompensieren, sodass wir sie in einem sehr konstruktiven Dialog an unsere Kunden weitergegeben haben. Bei den Lieferengpässen haben wir die Auswirkungen begrenzt, indem wir vorrangig die Regionen und Produkte mit den höchsten Deckungsbeiträgen versorgt haben.

Alles in allem war 2022 ein Jahr, wie ich es in meiner langen Berufslaufbahn noch nicht erlebt habe: Das Angebot war dauerhaft niedriger als die Nachfrage, sodass wir deutlich weniger Fahrzeuge ausliefern konnten als unsere Kunden gerne von uns übernommen hätten. Ohne diese Einschränkung wäre unser Konzernergebnis noch merklich besser ausgefallen.

Positiv ist: Die hohe Nachfrage hat einmal mehr gezeigt, wie sehr unsere Kunden auf Nutzfahrzeuge »Made by Daimler Truck« vertrauen.

Wir haben im vergangenen Jahr aber nicht nur unser Umfeld gemanagt, sondern vor allem auch weiter an unseren beiden großen Zielen gearbeitet: unser Ertragspotenzial auszuschöpfen und damit Wert für unsere Aktionärinnen und Aktionäre zu schaffen und eine solide finanzielle Basis für unsere Transformation zu gewährleisten, sowie den nachhaltigen Transport anzuführen und damit den Klimawandel zu bekämpfen.

Bei beiden Themen sind wir 2022 wichtige Schritte vorangekommen und ich danke unserem gesamten globalen Daimler Truck-Team für den großartigen Einsatz!

Bei der Ertragskraft haben wir alle wesentlichen Ziele erreicht oder sogar übertroffen, die wir uns zu Jahresbeginn gesteckt hatten. Beim nachhaltigen Transport können wir selbstbewusst sagen: Wir liefern. Ende 2022 hatten wir in Amerika, Europa und Asien in Summe bereits acht emissionsfreie Truck- und Bus-Modelle in Serienproduktion. In den kommenden Jahren folgen nicht nur weitere Fahrzeuge mit Batterieantrieb, sondern auch mit wasserstoffbasierten Brennstoffzellen. Wir verfolgen hier eine Doppelstrategie, weil wir überzeugt sind: Unsere Branche braucht beide Technologien.

Entscheidend ist allerdings: Emissionsfreie Lkw und Busse können nur dann maßgeblich zum Klimaschutz beitragen, wenn sie sich auf dem Massenmarkt durchsetzen. Und das ist kein Selbstläufer. Denn dafür braucht es neben den richtigen Fahrzeugen auch eine Lade- und Tankinfrastruktur sowie Kostenparität. Unsere Kunden müssen mit emissionsfreien Fahrzeugen so wirtschaftlich arbeiten können wie mit konventionellen Fahrzeugen, sonst werden sie diese nicht in großer Zahl kaufen. Eine Kostenparität wird sich in der gebotenen Zeit allerdings nicht von selbst einstellen. Sie muss seitens der Regulierer herbeigeführt werden, zum Beispiel durch eine CO<sub>2</sub>-basierte Maut. Der Aufbau einer umfassenden Infrastruktur, von der Erzeugung grüner Energie bis zur Verteilung, ist die wohl größte Herausforderung. Hier muss gerade auch Europa deutlich an Geschwindigkeit zulegen.

Damit der emissionsfreie Transport Realität werden kann, sind also alle gefordert: Hersteller, Energieunternehmen und Politik. Als Daimler Truck gehen wir hier entschlossen voran. Aus voller Überzeugung. Tag für Tag. Wir verstehen uns als Wegbereiter und Stimme unserer Branche – und darauf sind wir stolz.

Leinfelden-Echterdingen, im März 2023

Ihr



Martin Daum

Vorsitzender des Vorstands der Daimler Truck Holding AG

# Der Vorstand

## **Jochen Goetz**

Vorstandsmitglied,  
verantwortlich für  
Finanzen und Controlling  
Bestellung bis 2026

## **Martin Daum**

Vorsitzender des Vorstands  
Bestellung bis 2025

## **Jürgen Hartwig**

Vorstandsmitglied,  
verantwortlich für Personal  
Bestellung bis 2026

## **Andreas Gorbach**

Vorstandsmitglied,  
verantwortlich  
für Truck Technology  
Bestellung bis 2024

## **Karin Rådström**

Vorstandsmitglied,  
verantwortlich für die  
Regionen Europa und  
Lateinamerika und die  
Marke Mercedes-Benz Lkw  
Bestellung bis 2029

## **John O'Leary**

Vorstandsmitglied,  
verantwortlich für die Region  
Nordamerika und die Marken  
Freightliner, Western Star  
und Thomas Built Buses  
Bestellung bis 2024

## **Stephan Unger**

Vorstandsmitglied,  
verantwortlich  
für Financial Services  
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).



# Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2022

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Geschäftsjahr 2022 war für unser Unternehmen das erste vollständige Geschäftsjahr nach der Bildung des eigenständigen Daimler Truck-Konzerns und dem erfolgreichen Börsengang im Dezember 2021. Als ein weltweit führender Nutzfahrzeughersteller und international aktiver Konzern nahm Daimler Truck bei der Transformation der Transportbranche hin zur Emissionsfreiheit eine wichtige Position ein und konnte im Jahr 2022 diesbezüglich einige bedeutende Erfolge erzielen. Im Rahmen des operativen Geschäfts sahen wir jedoch auch nach wie vor Einschränkungen in den Lieferketten und gestiegene Energiekosten, beides auch Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und des seit Februar 2022 in der Ukraine herrschenden Krieges, als Herausforderungen.

Auch im Jahr 2022 konnte unser Unternehmen trotz der herausfordernden Weltlage bedeutende Meilensteine erreichen. Hierzu zählte insbesondere die Aufnahme der Daimler Truck Holding AG in den Deutschen Aktienindex (»DAX40«). Auch die große Anzahl der in diesem Jahr vorgestellten neuen Produkte gehörte zweifellos zu diesen Meilensteinen. Sie sollen Daimler Truck eine führende Rolle, insbesondere auch im Nachhaltigkeitsbereich sichern.

Daimler Truck bekennt sich als bedeutendes Unternehmen im Transportbereich auch weiterhin zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung. Eine besonders herausgehobene Rolle spielt, genauso wie im vergangenen Jahr, die Nachhaltigkeit. Auch der Aufsichtsrat wird sich hier im Rahmen seiner Aufgaben weiterhin stark engagieren.

Das Geschäftsjahr 2022 hat gezeigt, dass bei Daimler Truck auch unter herausfordernden Umständen die richtigen Entscheidungen für die Weiterentwicklung und Positionierung unseres Unternehmens getroffen wurden. Der große Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Führungskräfte und des Vorstandes hat dies ermöglicht und gibt uns Grund, weiterhin zuversichtlich in die Zukunft zu blicken.

Nachfolgend berichten wir Ihnen über die Arbeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse im Geschäftsjahr 2022.

## Verantwortung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG hat die ihm obliegenden Aufgaben im Geschäftsjahr 2022 in vollem Umfang wahrgenommen. Die Verantwortung des Aufsichtsrates wird insbesondere durch das Aktiengesetz, die Satzung der Daimler Truck Holding AG, sowie die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse bestimmt. Im Rahmen seiner Tätigkeit ist dem Aufsichtsrat die weitestgehende Berücksichtigung der Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (»DCGK«) in seiner jeweils geltenden Fassung naturgemäß äußerst wichtig.

Im Rahmen seiner Verantwortung hat der Aufsichtsrat insbesondere den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens kontinuierlich beraten, überwacht und bei bedeutsamen Themen zur strategischen Ausrichtung und künftigen Entwicklung des Unternehmens und des Daimler Truck-Konzerns begleitet.

Im Geschäftsjahr 2022 hat der Aufsichtsrat überdies zahlreiche Geschäftsvorfälle aufgrund bestehender Zustimmungsvorbehalte geprüft und ihnen nach umfassender Beratung jeweils seine Zustimmung erteilt. Diese Geschäftsvorfälle ergaben sich vielfach aus der strategischen Ausrichtung von Daimler Truck und umfassten sowohl Produktprojekte, Nachhaltigkeitsfragen, Finanz- und Investitionsvorhaben und -pläne sowie weitere bedeutsame Vorgänge. Der Aufsichtsrat wurde durch den Vorstand ferner umfassend und vertieft zu weiteren Geschäftsvorfällen und sonstigen Maßnahmen der Unternehmensführung informiert und hat diese sorgfältig geprüft und mit dem Vorstand erörtert. Hierzu zählten auch Umstände im Geschäftsjahr 2022, die aus bedeutsamen geopolitischen und volkswirtschaftlichen Veränderungen resultierten.

Auf Grundlage seiner gesetzlichen Aufgaben hat der Aufsichtsrat ferner geprüft, ob der Jahres- und Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht mit der integrierten nichtfinanziellen Konzernklärung für den Daimler Truck-Konzern und die sonstige Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung nebst der nichtfinanziellen Konzernklärung im Einklang mit den geltenden Anforderungen erstellt wurden und diesen auch im Übrigen entsprachen.



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

Im Lauf des Geschäftsjahres 2022 nahm der Aufsichtsrat zudem regelmäßige Berichte und Informationen des Vorstandes über bedeutsame wirtschaftliche Entwicklungen des Daimler Truck-Konzerns und seiner Segmente entgegen. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat diesbezüglich laufend vor allem über die beabsichtigte Geschäftspolitik und andere grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung, einschließlich der Finanz-, Investitions- und Personalplanung, Liquidität und Rentabilität der Gesellschaft und des Konzerns, die Lage der Gesellschaft und des Konzerns einschließlich seiner Segmente und ihre jeweilige Umsatzentwicklung sowie über den Gang der Geschäfte. Die Berichte des Vorstandes schlossen außerdem Entwicklungen an den Beschaffungs-, Absatz- und Kapitalmärkten sowie im Finanzumfeld und der Aktionärsstruktur ein. Im Hinblick auf die immer stärker zunehmende Bedeutung von Nachhaltigkeitsfragen im Transport- und Logistikbereich informierte der Vorstand den Aufsichtsrat mehrfach über die strategischen, technologischen und planerischen Maßnahmen bei der nachhaltigen Weiterentwicklung des Geschäftsmodells.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates bereiteten sich auf die Sitzungen durchgehend anhand von Unterlagen vor, die ihnen durch die Gesellschaft rechtzeitig vor den Sitzungen zur Verfügung gestellt wurden. Die Sitzungsvorbereitung schloss auch gesonderte Vorgespräche der Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite ein, an denen auch Mitglieder des Vorstandes teilnahmen. Die Ausschüsse des Aufsichtsrats bereiteten im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit die Sitzungen des Aufsichtsrates intensiv vor. Insbesondere Michael Brosnan als Vorsitzender des Prüfungsausschusses und Joe Kaeser als Aufsichtsratsvorsitzender aber auch die weiteren Mitglieder des Aufsichtsrates nahmen zudem bilaterale Termine mit Mitgliedern des Vorstandes und des Managements der Gesellschaft zum Meinungsaustausch wahr.

### Themen im Geschäftsjahr 2022

Im Geschäftsjahr 2022 hielt der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG sieben Sitzungen ab und fasste drei Beschlüsse im schriftlichen Verfahren. Die Sitzungen des Aufsichtsrates wurden auch als Videokonferenzen durchgeführt. Näheres zu den Sitzungsmodalitäten und der Sitzungsteilnahme der Mitglieder kann der Übersicht am Ende dieses Berichtes entnommen werden. Die Sitzungen des Aufsichtsrates waren von einem offenen und konstruktiven Austausch geprägt. Neben der intensiven Erörterung der jeweils relevanten Geschäftsvorfälle und Maßnahmen legte der Aufsichtsrat einen weiteren Schwerpunkt auf den Austausch in Abwesenheit des Vorstandes in regelmäßigen Executive Sessions.

In seiner Sitzung am 23. März 2022 befasste sich der Aufsichtsrat mit der noch gesondert zu erläuternden Vorstandvergütung, dem Jahres- und Konzernabschluss und dem zusammengefassten Lagebericht sowie mit der weiteren Finanzberichterstattung nebst der nichtfinanziellen Konzern-erklärung und dem für die Zeit vor der Abspaltung erstellten Abhängigkeitsbericht. Ergänzende Themen waren insbesondere bedeutsame strategische Fragen im Bereich des Lkw-Antriebes und die Vorbereitung der ordentlichen Hauptversammlung am 22. Juni 2022. Einen weiteren Schwerpunkt legte der Aufsichtsrat auf die Regelung der Berücksichtigung bedeutsamer Nachhaltigkeitsfragen in der Unternehmensführung. Dies erfolgte vor dem Hintergrund der zu diesem Zeitpunkt noch laufenden Novellierung des Deutschen Corporate Governance Kodex.

Im Rahmen der Sitzung am 17. Mai 2022 bildeten ebenfalls bedeutsame Projekte im Bereich des Transports, nunmehr insbesondere hinsichtlich batterieelektrisch- und wasserstoffbetriebener Fahrzeuge, einen wichtigen inhaltlichen Schwerpunkt. Der Aufsichtsrat befasste sich zudem informativ mit dem Zwischenbericht für das erste Quartal 2022, erhielt ein entsprechendes Finanzupdate und erörterte erneut Fragen der Nachhaltigkeit in der Unternehmensführung.

Die konstituierende Sitzung des Aufsichtsrates nach der ersten ordentlichen Hauptversammlung am 22. Juni 2022 stand ganz im Zeichen der Corporate Governance. Neben der Wahl der zehn Anteilseignervertreter durch die Hauptversammlung wurden alle zehn Arbeitnehmervertreter mit Wirkung zum Ende der Hauptversammlung gerichtlich bestellt. Die konstituierende Sitzung hatte daher hauptsächlich die Besetzung der Ausschüsse und die Wahl der Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrates zum Inhalt.

In der Sitzung am 11. August 2022 lag der inhaltliche Schwerpunkt neben der informatorischen Befassung mit dem Zwischenbericht für das 1. Halbjahr 2022 auf Geschäftsvorfällen aus dem operativen Bereich. Auch hier waren erneut Fragen der Nachhaltigkeit und der weiteren Planung für die Fortentwicklung der strukturellen Eigenständigkeit des Daimler Truck-Konzerns von zentraler Bedeutung.

Die Sitzung des Aufsichtsrates am 30. September 2022 im Rahmen der Strategietage des Aufsichtsrates hatte neben der Befassung mit Strategiefragen, über die in diesem Bericht noch gesondert informiert wird, bereits die Planung der Durchführung der ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2023 zum Inhalt.

In seiner Sitzung am 11. November 2022 befasste sich der Aufsichtsrat umfassend mit Fragen der Vorstandsvergütung, der Corporate Governance und der Unternehmensplanung. Zu diesen Themen sind in diesem Bericht gesonderte Ausführungen enthalten. Der Aufsichtsrat erörterte zudem den Zwischenbericht für das dritte Quartal 2022 und prüfte die Informationen des Vorstandes zu laufenden Projekten und den Erwartungen des Kapitalmarktes an die Gesellschaft.

#### **Corporate Governance, Entsprechenserklärung und Anforderungsprofil für Vorstand und Aufsichtsrat**

Der Aufsichtsrat befasste sich im Geschäftsjahr 2022 laufend mit Fragen der Corporate Governance. In seiner Sitzung am 11. August 2022 erörterte der Aufsichtsrat eingehend die Inhalte des Ende Juni 2022 in Kraft getretenen neuen Deutschen Corporate Governance Kodex (»DCGK 2022«) und deren Bedeutung für seine Arbeit, nachdem er sich in seiner Sitzung am 23. März 2022 bereits vertieft mit dem damals noch in der Konsultationsphase befindlichen DCGK 2022 befasst hatte. In seiner konstituierenden Sitzung am 22. Juni 2022 richtete der Aufsichtsrat einen Vermittlungsausschuss im Sinne des Mitbestimmungsgesetzes ein und änderte seine Geschäftsordnung entsprechend.

In seiner Sitzung am 11. November 2022 befasste sich der Aufsichtsrat erneut und eingehend mit Fragen der Corporate Governance und mit einem ersten Entwurf der Entsprechenserklärung 2022.

Insbesondere zu diesen Themen tauschte sich der Aufsichtsrat auch mit dem Chief Legal and Compliance Officer der Gesellschaft aus. In diesem Zusammenhang befasste sich der Aufsichtsrat auch mit der Umsetzung wesentlicher Empfehlungen des DCGK 2022 und insbesondere der Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter im Sinne des DCGK.

Die Entsprechenserklärung 2022 zum DCGK wurde gemäß § 161 Aktiengesetz (»AktG«) im Dezember 2022 verabschiedet. Mit den darin begründeten 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 Neuerungen im DCGK 2022 entschloss sich der Aufsichtsrat, gezielte Anpassungen in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse vorzunehmen. Diese Anpassungen tragen insbesondere dem verstärkten Fokus der Überwachungs- und Beratungsrolle des Aufsichtsrates auf die Nachhaltigkeit in der Unternehmensführung im Sinne des neuen DCGK 2022 Rechnung. In seiner Sitzung am 11. November 2022 beschloss der Aufsichtsrat diese Änderungen.

Im Rahmen seiner Sitzung am 11. November 2022 erörterte der Aufsichtsrat zudem die Anforderungsprofile für Vorstand und Aufsichtsrat. Grundlage für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG sind insbesondere 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. Im Lichte der neuen Empfehlungen des DCGK 2022 zur Nachhaltigkeits- und Finanzexpertise entschloss sich der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Präsidial- und Vergütungsausschusses dazu, in die gesamthaften Anforderungsprofile von Vorstand und Aufsichtsrat entsprechende Änderungen aufzunehmen. Die für beide Anforderungsprofile maßgeblichste Änderung bezieht sich auf das Erfordernis der Nachhaltigkeitsexpertise in für Daimler Truck bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen für die Zusammensetzung beider Organe. Nach Vorbereitung durch den Präsidial- und Vergütungsausschuss identifizierte der Aufsichtsrat diese Nachhaltigkeitsfragen und nahm eine Einschätzung der Nachhaltigkeitsexpertise in Vorstand und Aufsichtsrat vor. Im Hinblick auf die durch den DCGK 2022 empfohlene Finanzexpertise im Prüfungsausschuss nahm der Aufsichtsrat ebenfalls eine Ergänzung im gesamthaften Anforderungsprofil vor und befasste sich mit der Erfüllung dieser Anforderung.



Auf Grundlage des Anforderungsprofils für den Aufsichtsrat erstellte der Aufsichtsrat zudem eine den Umsetzungsstand des Anforderungsprofils abbildende Qualifikationsmatrix und erörterte deren Struktur sowie ihre vorgesehene Veröffentlichung in der Erklärung zur Unternehmensführung.

Neben der Anpassung der jeweiligen Anforderungsprofile durch Beschluss, stellte der Aufsichtsrat sowohl für den Vorstand als auch den Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 11. November 2022 die Erfüllung der am gleichen Tag festgelegten Anforderungsprofile für die derzeitige Zusammensetzung der jeweiligen Organe der Gesellschaft fest. Nach den Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrates im Zuge der Wahl der Arbeitnehmervertreter am 22. November 2022 stellte der Aufsichtsrat am 8. Dezember 2022 erneut die Erfüllung fest und stimmte der Veröffentlichung der Qualifikationsmatrix für den Aufsichtsrat in der Erklärung zur Unternehmensführung zu.

Nach § 96 Abs. 2 AktG sind der paritätischen Mitbestimmung unterliegende Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen mindestens zu 30% aus Frauen und zu 30% aus Männern zusammenzusetzen. Diese 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 vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Unbeschadet der Gesamterfüllung haben die Anteilseigner- und die Arbeitnehmerseite aber im gesamten Geschäftsjahr 2022, den Mindestanteil auch für ihre jeweilige Seite erfüllt. Für den Zeitraum bis zur Anwendbarkeit des § 96 Abs. 2 AktG hatte der Aufsichtsrat bereits am 10. Dezember 2021 beschlossen, eine Zielgröße von mindestens 30% Frauen und 30% Männern festzulegen, die eingehalten wurde. Auch die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die ordentliche Hauptversammlung 2022 berücksichtigten die gesetzlichen Vorgaben zur Geschlechterquote.

Am 31. Dezember 2022 setzte sich der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG aus sechs Frauen (hiervon je drei auf Anteilseigner- bzw. Arbeitnehmerseite) und vierzehn Männern (hiervon je sieben auf Anteilseigner- bzw. Arbeitnehmerseite) zusammen.

### **Vergütung des Vorstandes**

Das im Geschäftsjahr 2022 geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstandes wurde durch den Aufsichtsrat in seiner konstituierenden Sitzung am 10. Dezember 2021 festgelegt. Auf dessen Grundlage legte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 23. März 2022 auf Empfehlung des Präsidial- und Vergütungsausschusses die Ziele für das Geschäftsjahr 2022 fest. Für das Geschäftsjahr 2021 stellte der Aufsichtsrat zudem die Zielerreichung fest. Das Vergütungssystem 2022 wurde im Weiteren der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 22. Juni 2022 gemäß § 120a Abs. 1 AktG zur Billigung vorgelegt. Die Billigung erfolgte in der Hauptversammlung mit der großen Mehrheit von 96,20% Ja-Stimmen. Im November und Dezember 2022 sowie im Februar 2023 befasste sich der Aufsichtsrat nach Vorbereitung durch den Präsidial- und Vergütungsausschuss und den

Prüfungsausschuss erneut vertieft mit dem Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstandes und beschloss Anpassungen in diesem System. Das angepasste Vorstandsvergütungssystem wird der Hauptversammlung im Jahr 2023 gemäß § 120a Abs. 1 AktG zur Billigung vorgelegt. Die Anpassungen stehen unter dem Vorbehalt der Billigung des Vorstandsvergütungssystems durch die Hauptversammlung.

### **Strategietage des Aufsichtsrats**

Vom 26. bis 30. September 2022 hielt der Aufsichtsrat die ersten Strategietage der Daimler Truck Holding AG nach dem Entstehen des Daimler Truck-Konzerns in Portland, USA, in der Zentrale der Daimler Truck North America LLC ab. Im Rahmen dieser mehrtägigen Veranstaltung befasste sich der Aufsichtsrat umfassend mit der strategischen Ausrichtung des Daimler Truck-Konzerns einschließlich der Geschäftsstrategie. Gemeinsam mit den verantwortlichen Vertreterinnen und Vertretern des Managements des Daimler Truck-Konzerns und insbesondere den Mitgliedern des Vorstandes erörterte der Aufsichtsrat eingehend die Planungen für die weitere strategische Ausrichtung und für den Konzern bedeutsame Nachhaltigkeitsfragen. Ein weiterer besonderer Schwerpunkt lag auf der Technologietransformation, in deren Rahmen sich der Aufsichtsrat vertiefend mit der strategischen Planung im Bereich des batterieelektrisch- und wasserstoffgetriebenen Transports befasste. Neben der eingehenden Auseinandersetzung mit strategischen Themen nutzte der Aufsichtsrat den Aufenthalt in Portland auch für eine Sitzung am 30. September 2022.

### **Erörterung und Beschluss der Unternehmensplanung (Daimler Truck Business Planning)**

In seiner Sitzung am 11. November 2022 erörterte und beschloss der Aufsichtsrat das Daimler Truck Business Planning für die kommenden Geschäftsjahre. Hierfür standen dem Aufsichtsrat umfassende Unterlagen zur Verfügung, die insbesondere auch Chancen und Risiken auch aus nachhaltigkeitsbezogenen Zielen in der Unternehmensplanung beleuchteten. Ergänzend befasste sich der Aufsichtsrat mit dem von der Gesellschaft entwickelten Rahmen für die Liquiditätsrisikosteuerung.

### **Zusammensetzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse**

Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG besteht aus zwanzig Aufsichtsratsmitgliedern. Er war ab dem Ende der ersten ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 22. Juni 2022 nach dem Abschluss des vom Vorstand eingeleiteten Statusverfahrens gemäß den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes mit je zehn Vertretern der Arbeitnehmer- und der Anteilseignerseite zu besetzen. Die Amtszeit der am 2. Dezember 2021 noch vor dem Wirksamwerden der Abspaltung von Daimler Truck durch die Hauptversammlung gewählten zwanzig Aufsichtsratsmitglieder endete mit dem Ende der Hauptversammlung am 22. Juni 2022. Aufgrund gerichtlicher Bestellung der Arbeitnehmervertreter und Wahl der Anteilseignervertreter durch die Aktionäre im Rahmen der Hauptversammlung ist der Aufsichtsrat seit Beendigung der Hauptversammlung paritätisch besetzt. Am 22. November 2022 wurde das Wahlverfahren der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat abgeschlossen. Die Arbeitnehmer wählten zehn Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat. Die Mandate der gerichtlich bestellten Arbeitnehmervertreter erloschen mit

dieser Wahl. Die aufgrund der Wahl neu hinzugekommenen Mitglieder des Aufsichtsrates wurden in einem strukturierten Onboarding-Prozess durch die Gesellschaft bei der Einarbeitung in ihre neuen Aufgaben gezielt unterstützt.

Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG hatte durch Beschluss vom 10. Dezember 2021 bereits einen Präsidial-, Prüfungs-, und Nominierungsausschuss eingerichtet und besetzt. In seiner konstituierenden Sitzung am 22. Juni 2022 richtete der Aufsichtsrat zudem einen Vermittlungsausschuss im Sinne der einschlägigen Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes ein. In seiner Sitzung am 11. November 2022 beschloss der Aufsichtsrat eine Umbenennung des Präsidialausschusses in Präsidial- und Vergütungsausschuss. Im Nachgang zur Wahl der Arbeitnehmervertreter befasste sich der Aufsichtsrat im Wege eines schriftlichen Beschlusses mit der Wahl der Arbeitnehmervertreter in den Ausschüssen. Die Ausschüsse waren im Geschäftsjahr 2022 wie folgt besetzt:

#### **Präsidial- und Vergütungsausschuss**

Der Aufsichtsrat wählte in seiner Sitzung am 22. Juni 2022 Marie Wieck und Roman Zitzelsberger zu Mitgliedern des Präsidial- und Vergütungsausschusses. Gemäß der Geschäftsordnung hat Joe Kaeser als Vorsitzender des Aufsichtsrats auch den Vorsitz im Präsidial- und Vergütungsausschuss inne und Michael Brecht wurde gemäß der Geschäftsordnung stellvertretender Vorsitzender. Nach der erneuten Wahl zum Arbeitnehmervertreter am 22. November 2022 wurde Roman Zitzelsberger erneut zum Mitglied des Präsidial- und Vergütungsausschusses gewählt.

#### **Prüfungsausschuss**

In den Prüfungsausschuss wurden am 22. Juni 2022 Michael Brosnan, Akihiro Eto, Harald Wilhelm, Michael Brecht, Jörg Köhlinger und Thomas Zwick gewählt. Der Prüfungsausschuss wählte am 22. Juni 2022 Michael Brosnan zu seinem Vorsitzenden und Michael Brecht zu dessen Stellvertreter. Michael Brecht, Jörg Köhlinger und Thomas Zwick wurden im Dezember 2022 nach der Wahl der Arbeitnehmervertreter erneut in den Prüfungsausschuss gewählt, der seinerseits Michael Brecht erneut zu seinem stellvertretenden Vorsitzenden wählte.

#### **Nominierungsausschuss**

Der Aufsichtsrat wählte am 22. Juni 2022 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.

#### **Vermittlungsausschuss**

Der Aufsichtsrat richtete am 22. Juni 2022 erstmals einen Vermittlungsausschuss ein und wählte Marie Wieck und Roman Zitzelsberger als weitere Mitglieder in den Vermittlungsausschuss. Gemäß der Geschäftsordnung hat Joe Kaeser als Vorsitzender des Aufsichtsrats auch den Vorsitz im Vermittlungsausschuss inne und Michael Brecht ist gemäß der Geschäftsordnung als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates zugleich auch stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses. Nach der erneuten Wahl zum Arbeitnehmervertreter am 22. November 2022 wurde Roman Zitzelsberger erneut zum Mitglied des Vermittlungsausschusses gewählt.

#### **Veränderungen in Vorstand und Aufsichtsrat**

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrates der Daimler Truck Holding AG erfuhr im Geschäftsjahr 2022 aufgrund der Anwendung des Mitbestimmungsgesetzes auf den Aufsichtsrat, im Zuge der ersten ordentlichen Hauptversammlung und durch die Wahl der Arbeitnehmervertreter mehrere Veränderungen.

In seiner Sitzung am 9. März 2023 bestellte der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Präsidial- und Vergütungsausschusses Karin Rådström, verantwortlich für die Marke Mercedes-Benz Trucks und die Regionen Europa und Lateinamerika, für die Dauer von weiteren fünf Jahren ab dem 1. Februar 2024, mithin bis zum 31. Januar 2029 zum Mitglied des Vorstandes. Weitere Veränderungen im Vorstand erfolgten im Geschäftsjahr 2022 nicht.

Die Amtszeit der am 2. Dezember 2021 noch vor dem Wirksamwerden der Abspaltung von Daimler Truck durch die Hauptversammlung gewählten zwanzig Aufsichtsratsmitglieder endete mit dem Ende der Hauptversammlung am 22. Juni 2022.

In der ersten ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 22. Juni 2022 wurden die folgenden zehn Anteilseignervertreter durch die Aktionäre mit sofortiger Wirkung und einer Amtszeit bis zum Ende der ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2026 in den Aufsichtsrat gewählt:

- Michael Brosnan, Osterville, Massachusetts, USA;
- Jacques Esculier, Saanen, Schweiz;
- Akihiro Eto, Tokio, Japan;
- Laura Ipsen, Reston, Virginia, USA;
- Renata Jungo Brügger, Horgen, Schweiz;
- Joe Kaeser, München, Deutschland;
- John Krafcik, Austin, Texas, USA;
- Martin H. Richenhagen, Duluth, Georgia, USA;
- Marie Wieck, Cold Spring, New York, USA;
- Harald Wilhelm, Stuttgart, Deutschland.

Auf Antrag bestellte das Amtsgericht Stuttgart die folgenden zehn Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat mit Wirkung vom Ende der Hauptversammlung am 22. Juni 2022 bis zum wirksamen Abschluss des Wahlverfahrens:

- Michael Brecht, Gernsbach, Deutschland;
- Bruno Buschbacher, Frankenthal, Deutschland;
- Harald Dorn, Münchweiler/Rodalb, Deutschland;
- Carmen Klitzsch-Müller, Weissach, Deutschland;
- Jörg Köhlinger, Frankfurt am Main, Deutschland;
- Jörg Lorz, Warburg, Deutschland;
- Claudia Peter, Rastatt, Deutschland;
- Andrea Reith, Neu-Ulm, Deutschland;
- Roman Zitzelsberger, Stuttgart, Deutschland;
- Thomas Zwick, Landau, Deutschland.

Im Rahmen seiner konstituierenden Sitzung am 22. Juni 2022 wählte der Aufsichtsrat sodann erneut Joe Kaeser zu seinem Vorsitzenden und Michael Brecht zu dessen Stellvertreter.

Am 22. November 2022 wurde das Wahlverfahren der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat abgeschlossen. Die Arbeitnehmer wählten die folgenden zehn Arbeitnehmervertreter mit sofortiger Wirkung und einer Amtszeit bis 2027 in den Aufsichtsrat:

- Michael Brecht, Gernsbach, Deutschland;
- Bruno Buschbacher, Frankenthal, Deutschland;
- Raymond Curry, Detroit, Michigan, USA;
- Carmen Klitzsch-Müller, Weissach, Deutschland;
- Jörg Köhlinger, Frankfurt am Main, Deutschland;
- Jörg Lorz, Warburg, Deutschland;
- Andrea Reith, Neu-Ulm, Deutschland;
- Andrea Seidel, Stuttgart, Deutschland;
- Roman Zitzelsberger, Stuttgart, Deutschland;
- Thomas Zwick, Landau, Deutschland.

Die folgenden Arbeitnehmervertreter schieden mit Wirkung vom 22. November 2022 aus dem Aufsichtsrat aus:

- Harald Dorn, Münchweiler/Rodalb, Deutschland;
- Claudia Peter, Rastatt, Deutschland.

Der Aufsichtsrat hat im Anschluss an die Wahl der Arbeitnehmervertreter Michael Brecht erneut zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

#### Arbeit in den Ausschüssen

Der **Präsidial- und Vergütungsausschuss** trat im Geschäftsjahr 2022 zu fünf Sitzungen zusammen. Gegenstand der Arbeit des Ausschusses waren insbesondere Themen der Corporate Governance und der Vorstandsvergütung. Der Präsidial- und Vergütungsausschuss unterstützte ferner den Aufsichtsratsvorsitzenden bei seiner Arbeit und beschäftigte sich mit der Übernahme externer und sonstiger Mandate durch Vorstandsmitglieder, Personalangelegenheiten und der Directors-and-Officers-Versicherung (»D&O-Versicherung«).

Der **Prüfungsausschuss** hielt im Geschäftsjahr 2022 sieben Sitzungen ab. Näheres hierzu ist im Bericht des Prüfungsausschusses ausgeführt.

Der **Nominierungsausschuss** kam im Geschäftsjahr 2022 zu einer Sitzung zusammen. Gegenstand dieser Sitzung war insbesondere die Vorbereitung der Wahlvorschläge des Aufsichtsrates an die ordentliche Hauptversammlung am 22. Juni 2022 zur Wiederwahl der zehn Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat. Im Rahmen dieser Tätigkeit berücksichtigte der Nominierungsausschuss insbesondere das gesamthafte Anforderungsprofil und das hierin eingebettete Diversitätskonzept und Kompetenzprofil für den Aufsichtsrat. Die vom Nominierungsausschuss beschlossenen Empfehlungen zu den Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats strebten die Erfüllung der vorgenannten Anforderungen an.

Im Geschäftsjahr 2022 war kein Grund gegeben, den **Vermittlungsausschuss** einzuberufen.

#### Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2022

Der Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG sowie der für die Daimler Truck Holding AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2022 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 2022.

In der Sitzung am 9. März 2023 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht und den Gewinnverwendungsvorschlag, die in den zusammengefassten Lagebericht integrierte nichtfinanzielle Konzernklärung, die mit einer »Limited Assurance« (begrenzte Sicherheit) durch den Abschlussprüfer geprüft wurde sowie die weitere in den Lagebericht integrierte ungeprüfte Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen im Entwurf zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht, der nach IFRS aufgestellte Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Konzernklärung, die weitere Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, der Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, der Vergütungsbericht und die Prüfungsberichte der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, für den Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG, der Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts und die Berichterstattung zum rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem sowie der Entwurf des Berichts 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« (begrenzte Sicherheit) geprüften nicht-finanziellen Konzernklärung. Damit war der Jahresabschluss 2022 der Gesellschaft festgestellt. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen.

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

### **Hauptversammlung 2022 und Vorbereitung der Hauptversammlung 2023**

Die erste ordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG als börsennotierte Gesellschaft fand als virtuelle Hauptversammlung im Sinne von § 1 des Gesetzes über Maßnahmen im Gesellschafts-, Genossenschafts-, Vereins-, Stiftungs- und Wohnungseigentumsrecht zur Bekämpfung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie (»COVMOG«) am 22. Juni 2022 in Stuttgart statt.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 23. März 2022 die Tagesordnung und die Beschlussvorschläge für die ordentliche Hauptversammlung verabschiedet. Im Vorfeld der ordentlichen Hauptversammlung führte ich, Joe Kaeser, als Aufsichtsratsvorsitzender im Rahmen der sogenannten »Governance Roadshows« vertiefte Gespräche mit Investoren und Stimmrechtsvertretern zur Rolle des Aufsichtsrates in der Unternehmensführung.

Auf der ordentlichen Hauptversammlung wurden die Beschlussvorschläge des Aufsichtsrates mit jeweils großen Mehrheiten angenommen. Hierzu zählten insbesondere die bereits erläuterte Einzelwahl der Anteilseignervertreter sowie die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2021.

In Vorbereitung auf die ordentliche Hauptversammlung 2023 fasste der Aufsichtsrat bereits am 30. September 2022 einen Beschluss über die Modalitäten der Durchführung der Hauptversammlung. In seiner Sitzung am 9. März 2023 verabschiedete der Aufsichtsrat ergänzend die Tagesordnung und die Beschlussvorschläge für die ordentliche Hauptversammlung 2023.

### **Dank**

Der Aufsichtsrat spricht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Daimler Truck-Konzerns sowie den Mitgliedern des Managements und des Vorstandes seinen Dank für ihre Einsatz- und Leistungsbereitschaft im Geschäftsjahr 2022 und ihren tatkräftigen Beitrag zum Unternehmenserfolg aus.

Ein besonderer Dank soll auch an Claudia Peter und Harald Dorn gehen, die sich um Daimler Truck durch ihren Einsatz und ihr Engagement im Aufsichtsrat besonders verdient gemacht haben und im Geschäftsjahr 2022 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden sind.

Leinfelden-Echterdingen, im März 2023

Der Aufsichtsrat



Joe Kaeser  
Vorsitzender

**A.01****Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder der Daimler Truck Holding AG im Geschäftsjahr 2022**

	Sitzungs- anwesenheit	Anwesenheit (%)
2022		
<b>Aufsichtsratsplenum</b>		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	7/7	100
Michael Brecht (stellv. Vorsitzender)*	7/7	100
Michael Brosnan	7/7	100
Bruno Buschbacher*	7/7	100
Raymond Curry* (Mitglied seit 22. November 2022)	1/1	100
Jacques Esculier	5/7	71
Akihiro Eto	7/7	100
Laura Ipsen	6/7	86
Renata Juno Brüngger	7/7	100
Carmen Klitzsch-Müller*	6/7	86
Jörg Köhlinger*	7/7	100
John Krafcik	7/7	100
Jörg Lorz*	7/7	100
Andrea Reith*	7/7	100
Martin H. Richenhagen	7/7	100
Andrea Seidel* (Mitglied seit 22. November 2022)	1/1	100
Marie Wieck	7/7	100
Harald Wilhelm	7/7	100
Roman Zitzelsberger*	7/7	100
Thomas Zwick*	7/7	100
Harald Dorn* (ausgeschieden zum 22. November 2022)	6/6	100
Claudia Peter* (ausgeschieden zum 22. November 2022)	6/6	100
* Arbeitnehmervertreter		
<b>Präsidial- und Vergütungsausschuss</b>		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	5/5	100
Michael Brecht	5/5	100
Marie Wieck	5/5	100
Roman Zitzelsberger	5/5	100
<b>Prüfungsausschuss</b>		
Michael Brosnan (Vorsitzender)	7/7	100
Michael Brecht	7/7	100
Akihiro Eto	7/7	100
Jörg Köhlinger	7/7	100
Harald Wilhelm	7/7	100
Thomas Zwick	7/7	100
<b>Nominierungsausschuss</b>		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	1/1	100
Renata Jungo Brüngger	1/1	100
Marie Wieck	1/1	100
<b>Vermittlungsausschuss</b>		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	0/0	/
Michael Brecht	0/0	/
Marie Wieck	0/0	/
Roman Zitzelsberger	0/0	/

**A.02****Offenlegung des Sitzungsmodus**

Gremium	Anzahl der Sitzungen	davon als Video- davon in Präsenz <sup>1</sup>	oder Telefon- konferenz
Aufsichtsratsplenum	7	3	4
Präsidial- und Vergütungsausschuss	5	3	2
Prüfungsausschuss	7	2	5
Nominierungsausschuss	1	0	1
Vermittlungsausschuss	0	0	0

<sup>1</sup> Eine Sitzung in Präsenz ist eine Sitzung, zu der die Mitglieder des Aufsichtsrats für eine Teilnahme vor Ort eingeladen wurden. Die Teilnahme per Video- oder Telefonkonferenz ist jedoch auch bei einer Sitzung in Präsenz möglich.

# Der Aufsichtsrat



Joe Kaeser



Michael Brecht\*



Michael Brosnan



Bruno Buschbacher\*



Raymond Curry\*



Jacques Esculier



Akihiro Eto



Laura Ipsen



Renata Jungo Brüngger



Carmen Klitzsch-Müller\*



Jörg Köhlinger\*



John Krafcik



Jörg Lorz\*



Andrea Reith\*



Martin H. Richenhagen



Andrea Seidel\*



Marie Wieck



Harald Wilhelm



Roman Zitzelsberger\*



Thomas Zwick\*

\* Arbeitnehmersvertreter.



# Der Aufsichtsrat

## Joe Kaeser

Vorsitzender des Aufsichtsrats – Anteilseignervertreter.  
Vorsitzender des Präsidial- und Vergütungsausschusses, des Nominierungsausschusses und des Vermittlungsausschusses.  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Siemens Energy AG.

---

## Michael Brecht

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats – Arbeitnehmervertreter.  
Stellvertretender Vorsitzender des Präsidial- und Vergütungsausschusses, des Prüfungsausschusses und des Vermittlungsausschusses.  
Vorsitzender des Konzern- und Gesamtbetriebsrates der Daimler Truck AG. Betriebsratsvorsitzender des Mercedes-Benz Werks Gaggenau.

---

## Michael Brosnan

Anteilseignervertreter.  
Vorsitzender des Prüfungsausschusses.  
Ehemaliger Finanzvorstand der Fresenius Medical Care AG & Co. KGaA.

---

## Bruno Buschbacher

Arbeitnehmervertreter.  
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der EvoBus GmbH.  
Betriebsratsvorsitzender des Mercedes-Benz Werks Mannheim.

---

## Raymond Curry (seit 22. November 2022)

Arbeitnehmervertreter.  
Präsident der Gewerkschaft United Auto Workers.

---

## Jacques Esculier

Anteilseignervertreter.  
Ehemaliger Vorstandsvorsitzender und CEO der WABCO Holdings Inc.

---

## Akihiro Eto

Anteilseignervertreter.  
Mitglied des Prüfungsausschusses.  
Ehemaliges Mitglied des Vorstands, Präsident und Global Chief Operating Officer der Bridgestone Corporation.

---

## Laura Ipsen

Anteilseignervertreterin.  
Präsidentin und Vorstandsvorsitzende bei Ellucian Company L.P.

---

## Renata Jungo Brünnger

Anteilseignervertreterin.  
Mitglied des Nominierungsausschusses.  
Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG und Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz AG.

## Carmen Klitzsch-Müller

Arbeitnehmervertreterin.  
Vorsitzende des Betriebsrats der Zentrale der Daimler Truck AG am Standort Stuttgart.

---

## Jörg Köhlinger

Arbeitnehmervertreter.  
Mitglied des Prüfungsausschusses.  
Bezirksleiter Mitte der IG Metall.

---

## John Krafcik

Anteilseignervertreter.  
Ehemaliger CEO der Waymo LLC.

---

## Jörg Lorz

Arbeitnehmervertreter.  
Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Daimler Truck AG. Betriebsratsvorsitzender des Mercedes-Benz Werks Kassel.

---

## Andrea Reith

Arbeitnehmervertreterin.  
Stellvertretende Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der EvoBus GmbH.  
Vorsitzende des Betriebsrats des Standortes Neu-Ulm der EvoBus GmbH.

---

## Martin H. Richenhagen

Anteilseignervertreter.  
Ehemaliger Präsident und Vorstandsvorsitzender der AGCO Corporation.

---

## Andrea Seidel (seit 22. November 2022)

Arbeitnehmervertreterin.  
Stellvertretende Vorsitzende des Konzernsprecherausschusses und des Gesamtsprecherausschusses der Leitenden Angestellten der Daimler Truck AG. Vorsitzende des Sprecherausschusses der Leitenden Angestellten der Daimler Truck-Zentrale Leinfelden-Echterdingen.

---

## Marie Wieck

Anteilseignervertreterin.  
Mitglied des Präsidial- und Vergütungsausschusses, des Nominierungsausschusses und des Vermittlungsausschusses.  
Executive Partner bei Ethos Capital.

---

## Harald Wilhelm

Anteilseignervertreter.  
Mitglied des Prüfungsausschusses. Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz AG sowie Aufsichtsratsvorsitzender der Mercedes-Benz Mobility AG.

**Roman Zitzelsberger**

Arbeitnehmersvertreter.  
Mitglied des Präsidial- und Vergütungsausschusses und des  
Vermittlungsausschusses.  
Bezirksleiter Baden-Württemberg der IG-Metall.

---

**Thomas Zwick**

Arbeitnehmersvertreter.  
Mitglied des Prüfungsausschusses.  
Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der  
Daimler Truck AG.  
Vorsitzender des Betriebsrats des Werkes Wörth.

---

**Harald Dorn (ausgeschieden am 22. November 2022)**

Arbeitnehmersvertreter.  
Vorsitzender des Konzern- und Gesamtsprecherausschusses  
der Leitenden Angestellten der Daimler Truck AG.

---


**Claudia Peter (ausgeschieden am 22. November 2022)**

Arbeitnehmersvertreterin.  
Erste Bevollmächtigte IG Metall Gaggenau.

Alle Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat sind  
bis 2026 gewählt.

Alle Arbeitnehmersvertreter im Aufsichtsrat sind  
bis 2027 gewählt.

Alle derzeit amtierenden Aufsichtsratsmitglieder sind zugleich  
Mitglieder des Aufsichtsrates der Daimler Truck AG.


Ausführliche Informationen zu den Aufsichtsratsmitgliedern,  
ihren Mandaten in weiteren Aufsichtsräten oder vergleich-  
baren Kontrollgremien, ihren Lebensläufen sowie zu den Aus-  
schüssen des Aufsichtsrats und deren Besetzung finden sich  
auf unserer  [Internetseite](#).

# Ziele und Strategie

Lkw und Busse bilden das Rückgrat von Wirtschaft und Gesellschaft. Ohne sie steht die Welt still. Wir bei Daimler Truck sagen deshalb voller Überzeugung und Stolz: Wir arbeiten für alle, die die Welt bewegen – für die Spediteure, die Waren aus den Häfen dieser Welt in Supermärkte, an Baustellen und in Krankenhäuser transportieren. Für Verkehrsbetriebe und Reisebusanbieter, die Menschen zur Arbeit, zur Schule oder in den Urlaub bringen. Für die öffentlichen Betriebe, die unsere Straßen und Städte sauber halten, und für viele mehr. Wir arbeiten für alle, die die Welt bewegen – das ist unser Unternehmenszweck und motiviert uns jeden Tag aufs Neue.

## A.03

Unser Antrieb, Unsere Vision, Unsere Strategie



**UNSER ANTRIEB | Für alle, die die Welt bewegen**

**UNSERE STRATEGIE | Transformation anführen und Profitabilität anführen**

<p><b>Mehrwert für die Gesellschaft</b> Wir streben nach Nachhaltigkeit</p>	<p><b>Mehrwert für Kunden</b> Wir machen das Geschäft unserer Kunden erfolgreicher</p>	<p><b>Mehrwert für Aktionäre</b> Wir schaffen herausragenden Wert</p>
<p><b>Technologie-Transformation anführen</b> Wir treiben den Wandel zum emissionsfreien Fahren voran</p>	<p><b>Fokus auf das Kerngeschäft</b> Wir konzentrieren uns auf unser Kerngeschäft und nutzen globale Skaleneffekte</p>	<p><b>Service-Transformation anführen</b> Wir implementieren herausragende Services</p>
<p><b>Partnerschaften</b> Wir bündeln unsere Kräfte</p>	<p><b>Menschen &amp; Kultur</b> Wir inspirieren</p>	<p><b>Schlanke Organisation</b> Wir sind effizient</p>

**UNSERE VISION | Nachhaltigen Transport anführen**

### Unsere langfristigen Ziele

Daimler Truck ist einer der weltweit führenden Hersteller von Nutzfahrzeugen. Unsere Marken sind fest etabliert in vielen Regionen dieser Welt. Mit unserem Segment Financial Services bieten wir unseren Kunden ein Gesamtpaket aus Fahrzeugen, Finanzierungs- und Leasingprodukten und weiteren Services.

2022 haben wir unsere Unternehmensstrategie geschärft mit einem klaren Ziel: Wir wollen die »Transformation und Profitabilität anführen«. Hiermit bringen wir unsere Ambition zum Ausdruck, die Transformation unserer Branche anzuführen und gleichzeitig profitabel zu wirtschaften und stetig zu wachsen.

Beides ist der Schlüssel zu unserem zukünftigen Erfolg und zur Erfüllung unserer Versprechen gegenüber der Gesellschaft, unseren Kunden und unseren Anteilseignern.

## Wie wir unsere langfristigen Ziele erreichen: Unsere Strategie

Um unsere langfristigen Ziele zu verwirklichen, setzen wir in der Strategie insbesondere auf drei Hebel:

### 1. Technologie-Transformation anführen - »Wir treiben den Wandel zum emissionsfreien Fahren voran«

Wir wollen unseren Beitrag leisten, um einen CO<sub>2</sub>-neutralen Transport bis 2050 auf den Straßen zu ermöglichen. Dazu werden wir unter anderem batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Lkw und Busse anbieten, die im Fahrbetrieb (»Tank-to-Wheel«) CO<sub>2</sub>-neutral sind.

Daneben richten wir den Blick auf die Digitalisierung im Fahrzeug und im Backend sowie auf den automatisierten Transport.

### 2. Fokus auf das Kerngeschäft - »Wir konzentrieren uns auf unser Kerngeschäft und nutzen globale Skaleneffekte«

Wir müssen priorisieren, in welche Themen wir unsere Ingenieurskraft und unsere Investitionen fließen lassen. Ein entscheidendes Kriterium dabei ist, welche bestehenden oder neuen Technologien, Produkte und Services den Bedarf und die Wünsche unserer Kunden und der Allgemeinheit langfristig erfüllen. Hier wollen wir unsere Aktivitäten bündeln, um zukünftig noch stärker aufgestellt zu sein.

### 3. Service-Transformation anführen - »Wir implementieren herausragende Services«

Wir treiben den Wandel hin zu Dienstleistungen, die ein hochmodernes physisches und digitales Service-Ökosystem bieten und das Geschäft unserer Kunden bestmöglich unterstützen. Die Transformation zu emissionsfreien Fahrzeugen ermöglicht hier zusätzliches Wachstum und Geschäftspotenzial.

## An diesen Voraussetzungen arbeiten wir

Partnerschaften helfen uns, den Wandel zusätzlich zu beschleunigen: Mit den richtigen Partnern reduzieren wir unseren eigenen Investitionsbedarf, erhalten wir Zugang zu unserem eigenen Investitionsbedarf, erhalten wir Zugang zu wichtigem Know-how, erreichen wir schneller kritische Stückzahlen und können wir unseren Kunden ein ganzheitliches Service-Portfolio bieten. »Wir bündeln unsere Kräfte«

Unsere Beschäftigten sind ein Fundament unseres Fortschritts und Erfolgs. Um auch in Zukunft Top Talente für Daimler Truck begeistern zu können, arbeiten wir weiterhin unermüdlich an einem attraktiven Arbeitsumfeld, unserer Unternehmenskultur und der beruflichen und persönlichen Weiterentwicklung unseres globalen Teams. »Wir inspirieren«

Gerade in Zeiten der massiven Transformation unserer Branche ist der effiziente Umgang mit Ressourcen unerlässlich. Deshalb legen wir auch weiterhin einen Schwerpunkt auf eine schlanke und agile Organisation mit hocheffizienten Strukturen und Prozessen. »Wir sind effizient«

## Wie unsere Segmente die Daimler Truck-Strategie umsetzen

**Trucks North America** hat mit dem Start der Serienproduktion des batterieelektrischen eCascadia 2022 seinen Anspruch untermauert, im CO<sub>2</sub>-neutralen Gütertransport eine Vorreiterrolle einzunehmen. Im Lauf von 2023 geht mit dem Freightliner eM2 ein weiterer Lkw in Serie, der im Fahrbetrieb CO<sub>2</sub>-neutral ist. Trucks North America arbeitet mit verschiedenen Partnern zusammen, um den Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur für batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge in den USA voranzutreiben. Gleichzeitig arbeitet Trucks North America weiter daran, gemeinsam mit Technologiepartnern im Bereich des autonomen Fahrens bis Ende des Jahrzehnts einen selbstfahrenden Freightliner Cascadia Serien-Lkw (»SAE Level 4«) auf die Straße zu bringen.

**Mercedes-Benz** beschleunigt die Dekarbonisierung des Verkehrs: Die Serienmodelle des eActros und des eEconic werden bereits an Kunden in Europa ausgeliefert. Als nächstes Modell soll der schwere batterieelektrische Fernverkehrs-Lkw Mercedes-Benz eActros LongHaul in die Kundenerprobung gehen und 2024 serienreif sein. Mercedes-Benz arbeitet mit verschiedenen Partnern zusammen, um den Aufbau der Lade- und Tankinfrastruktur für batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge in Europa voranzubringen.

**Trucks Asia** treibt mit seiner Marke FUSO den CO<sub>2</sub>-neutralen Transport voran und bringt 2023 die Serienversion des voll-elektrischen Next Generation eCanter mit begleitenden Serviceangeboten auf den Markt - sowohl in Japan als auch in anderen Märkten wie Europa, Australien und Neuseeland. In Indien will Trucks Asia rund zehn Jahre nach der erfolgreichen Einführung der Marke BharatBenz das Wachstum der Marke weiter fortsetzen. 2022 wurden hierfür zehn neue Fahrzeuge vorgestellt. Auch in China, dem weltweit größten Markt für schwere Nutzfahrzeuge, will Trucks Asia seine Position ausbauen. Hierzu trägt auch die Produktion schwerer Mercedes-Benz Sattelzugmaschinen bei, die 2022 im Rahmen des Joint Ventures mit Beijing Foton Daimler Automotive (»BFDA«) in China gestartet ist.

**Daimler Buses** konzentriert sich auf das Wachstum in profitablen Märkten und erschließt dazu den nordamerikanischen Markt mit einem neuen, auf diesen Markt zugeschnittenen Reisebus, dem Mercedes-Benz Tourrider. Auch im Hinblick auf das CO<sub>2</sub>-neutrale Fahren sind die strategischen Weichen gestellt: Bis 2030 will Daimler Buses in jedem Produktsegment batterieelektrische oder wasserstoffbetriebene Modelle anbieten, die im Fahrbetrieb CO<sub>2</sub>-neutral sind. Im Stadtbusssegment sollen im Kernmarkt Europa ab 2030 nur noch Neufahrzeuge vertrieben werden, die im Fahrbetrieb CO<sub>2</sub>-neutral sind. Daimler Buses bietet Kunden zudem bereits heute ein E-Mobility-Gesamtsystem für den Betrieb einer Elektroflotte. Dazu gehört unter anderem die Errichtung der Stromversorgungsinfrastruktur inklusive der entsprechenden Baumaßnahmen, die bei Bedarf schlüsselfertig angeboten werden.

**Financial Services** will einen wesentlichen Beitrag zum Servicewachstum von Daimler Truck leisten. Das Segment plant, im Kerngeschäft mit Leasing und Finanzierung den Anteil bei allen von Daimler Truck verkauften Lkw und Bussen mittelfristig auf rund 30 % zu erhöhen. Zudem plant Financial Services, neue Märkte zu erschließen sowie neue Produkte und Serviceleistungen auf den Markt zu bringen.

#### Was bedeutet Nachhaltigkeit für uns?


Nachhaltigkeit ist ein wichtiger Bestandteil unserer langfristigen Ziele und damit vieler strategischer Projekte, die wir auf den Weg bringen. Nachhaltigkeit bedeutet für uns weit mehr als CO<sub>2</sub>-neutrale Produkte. Wir übernehmen Verantwortung für die Umwelt und die Gesellschaft und verfolgen eine nachhaltige Unternehmensführung. Schwerpunkte setzen wir dort, wo wir einen Beitrag zu einer lebenswerteren Welt leisten können. Beispielsweise bei unserer Produktion: Seit 2022 sind alle unsere europäischen Werke bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral. Für unsere Produktionsstätten in Indien und den USA ist dieser Schritt bis 2025 geplant. Bis 2039 streben wir eine CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion in allen unseren Werken weltweit an.

Weltweit beschäftigen wir mehr als 100.000 Menschen. Sie sind unser wichtigstes Gut - und wir sorgen mit verschiedenen Maßnahmen dafür, dass sie sich am Arbeitsplatz wohlfühlen, ihr Potenzial entfalten und ihre Gesundheit erhalten können.

Wir setzen uns auch für die Achtung und Wahrung der Menschenrechte entlang unserer gesamten Wertschöpfungskette ein. Von allen unseren Lieferanten erwarten wir, dass sie gemäß internationaler Sozialstandards und gesetzlicher Umweltschutzvorgaben handeln. Unsere direkten Lieferanten verpflichten wir, wesentliche und anerkannte Nachhaltigkeitsstandards zu implementieren.

Die Sicherheit der Fahrer unserer Lkw und Busse sowie aller anderen Verkehrsteilnehmer hat für uns höchste Priorität - und ist ein zentraler Aspekt unserer Fahrzeugentwicklung. Nachhaltiges Handeln zeigt sich auch in unserem gesellschaftlichen Engagement in den Regionen und Gemeinden, in denen wir mit unseren Standorten vertreten sind.

Wir wollen den nachhaltigen Erfolg unseres Unternehmens. Das bedeutet, dass wir unseren Kunden die bestmöglichen Produkte bieten wollen - und unseren Aktionären ein lohnendes Investment. Für unsere Beschäftigten schaffen wir zukunftsfähige Arbeitsplätze und ein attraktives Arbeitsumfeld. Für die Gesellschaft sind wir ein zuverlässiger Industriepartner, der sich seiner Verantwortung stellt.

Weitere umfassende Informationen können dem Kapitel  [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) unseres zusammengefassten Lageberichts mit nichtfinanzieller Konzernklärung entnommen werden.

Langfristig erfolgreich sind wir nur dann, wenn wir nachhaltig handeln. Und genau das tun wir: Wir wollen den nachhaltigen Transport anführen - für alle, die die Welt bewegen.



# B

## Zusammengefasster Lagebericht mit nichtfinanzieller Konzernerklärung

inklusive Nachhaltigkeit bei Daimler Truck



# B

## Zusammengefasster Lagebericht mit nichtfinanzieller Konzernklärung inklusive Nachhaltigkeit bei Daimler Truck

<b>Grundlagen des Konzerns</b>	<b>28</b>	<b>Nachhaltigkeit bei Daimler Truck<sup>1</sup></b>	<b>61</b>
Geschäftsmodell	28	Unternehmensführung	63
Wichtige Ereignisse 2022	31	Umwelt	77
Steuerungssystem	36	Soziales	107
Erklärung zur Unternehmensführung	38	Weitere Informationen	127
<hr/>		<hr/>	
<b>Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf</b>	<b>39</b>	<b>Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen</b>	<b>131</b>
Weltwirtschaft	39	<hr/>	
Der Markt der Nutzfahrzeuge	39	<b>Risiko- und Chancenbericht</b>	<b>135</b>
Geschäftsentwicklung	40	Risiko- und Chancenmanagementsystem	135
Investitions- und Forschungstätigkeit	41	Risiken und Chancen	137
<hr/>		Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen	137
<b>Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage</b>	<b>43</b>	Unternehmensspezifische Risiken und Chancen	142
Ertragslage	43	Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen	145
Finanzlage	48	Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen	147
Vermögenslage	55	Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation	149
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	57	<hr/>	
<hr/>		<b>Prognosebericht</b>	<b>150</b>
<b>Daimler Truck Holding AG (Kurzfassung nach HGB)</b>	<b>58</b>	Weltwirtschaft	150
Ertragslage	58	Der Markt der Nutzfahrzeuge	150
Finanz- und Vermögenslage	59	Absatz	151
Risiken und Chancen	60	Umsatz und EBIT	151
Nachhaftung	60	Free Cash Flow und Liquidität	152
Prognosebericht	60	Dividende	152
<hr/>		Investitions- und Forschungstätigkeit	152
<hr/>		Prognosekennzahlen	153
<hr/>		Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung	154

<sup>1</sup> 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 in diesem Abschnitt enthalten ist, zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit vorgenommen.

▲ Inhalte mit dieser Kennzeichnung sind Teil der nichtfinanziellen Konzernklärung und unterlagen einer gesonderten Prüfung mit begrenzter Sicherheit.

# Grundlagen des Konzerns

## Geschäftsmodell

Vor gut 125 Jahren haben Gottlieb Daimler und Carl Benz mit ihren ersten Lkw und Bussen die moderne Transportindustrie begründet. Daraus ist der heutige Daimler Truck-Konzern hervorgegangen (nachfolgend auch »Daimler Truck« oder »Konzern« genannt), der zu den größten Nutzfahrzeugherstellern der Welt gehört, mit über 40 Produktionsstätten rund um den Globus und über 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Seine übergeordnete Zielsetzung (den »Purpose«) hat das Unternehmen klar formuliert: Der Konzern arbeitet für alle, die die Welt bewegen. Die Kunden von Daimler Truck bringen Waren zuverlässig, pünktlich und sicher ans Ziel und machen Menschen mobil. Das Unternehmen stellt die Technologien, Produkte und Services bereit, die seine Kunden dafür brauchen. Das gilt auch für die Transformation zu CO<sub>2</sub>-neutralen Nutzfahrzeugen. Daimler Truck will den nachhaltigen Transport zum Erfolg führen, mit großer technologischer Expertise und klarem Blick auf die Kundenbedürfnisse.

Daimler Truck wurde im Jahr 2021 von der Daimler AG (heutige Mercedes-Benz Group AG) abgespalten. Die Daimler Truck Holding AG ist die Muttergesellschaft des Konzerns mit Sitz in Stuttgart und Hauptverwaltung in Leinfelden-Echterdingen, Deutschland. Sie wurde zur Durchführung der Abspaltung von der Daimler AG im März 2021 gegründet und ist seit Dezember 2021 börsennotiert. Der Konzern verfügt über bedeutende Produktionsbetriebe in Brasilien, Deutschland, Frankreich, Indien, Japan, Mexiko, der Türkei und den USA, sowie über Standorte in den meisten Staaten der Welt.

Der Daimler Truck-Konzern vereint sieben Fahrzeugmarken unter seinem Dach: BharatBenz, Freightliner, FUSO, Mercedes-Benz, Setra, Thomas Built Buses und Western Star. Seine 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 umfasst Stadtbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle. Lkw machen den größten Teil des Gesamtabsatzes aus.

Neben dem Verkauf von neuen und gebrauchten Nutzfahrzeugen bietet der Konzern auch Aftersaleservices und Konnektivitätslösungen an, letztere zum Beispiel unter den Marken Detroit Connect, FUSO Connect, Mercedes-Benz Uptime und Fleetboard. Hinzu kommt mit Daimler Truck Financial Services eine starke Marke für maßgeschneiderte Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen.

Die Berichterstattung basiert auf fünf Segmenten: Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses und Financial Services. Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia und Daimler Buses bilden zusammen die »Fahrzeugsegmente«. Die Fahrzeugsegmente umfassen Entwicklung, Produktion und Verkauf von Lkw, Bussen, Motoren und damit verbundenen Dienstleistungen unter den entsprechenden Marken. Darüber hinaus werden weitere Geschäftsaktivitäten, insbesondere im Bereich des autonomen Fahrens (»SAE Level 4«), sowie zentrale Projekte, die nicht den Segmenten zugeordnet werden können, und vor allem auch Eliminierungen in der »Überleitung« zusammengefasst. Die Fahrzeugsegmente bilden gemeinsam mit der Überleitung das »Industriegeschäft«.

Gegenstand dieses zusammengefassten Lageberichts ist das Geschäftsjahr 2022. Die Lageberichte für die Daimler Truck Holding AG sowie für den Konzern haben wir in diesem Bericht zusammengefasst. Den zusammengefassten Lagebericht haben wir um das Kapitel [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) inklusive der nichtfinanziellen 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. Trucks North America bietet auch Lkw für Anwendungen jenseits befestigter Straßen an, darüber hinaus Fernverkehrsfahrzeuge sowie Schulbusse. Das Produktionsnetzwerk des Segments umfasst 15 Produktionsstandorte in den USA und Mexiko. Dies gibt Trucks North America die Flexibilität, seine Produktion kosteneffizient an die Marktbedingungen anzupassen.

**Mercedes-Benz** ist die absatzstärkste Lkw-Marke in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen). 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 Mercedes-Benz 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 Mercedes-Benz seinen Kunden auch Services wie Wartung, Reparaturen, Ersatzteile, digitale Dienste und Flottenmanagement an.

Zudem verkauft Mercedes-Benz auch gebrauchte Nutzfahrzeuge über seine TruckStore-Standorte. Das Produktionsnetzwerk des Segments umfasst zwölf Standorte in Europa, Lateinamerika und Afrika.

**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. Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation stellt auch Industriemotoren her.

Das Produktionsnetzwerk von Trucks Asia umfasst neun Standorte in Japan, Indien, Indonesien, Europa und China. Über Daimler Truck China (»DTC«) ist Trucks Asia in China tätig und vertreibt importierte Lkw der Marke Mercedes-Benz. 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 vertreibt darüber hinaus seit 2022 lokal produzierte Sattelzugmaschinen unter der Marke Mercedes-Benz für den chinesischen Markt.

**Daimler Buses** ist ein Komplettanbieter von Bussen und Fahrgestellen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als acht Tonnen. Mit seinen Marken Mercedes-Benz und Setra ist das Segment in seinen traditionellen Kernmärkten EU30, Brasilien, Argentinien und Mexiko der absatzstärkste Hersteller. Die Produktpalette von Daimler Buses reicht von Reise-, Überland- und Stadtbussen bis hin zu Busfahrgestellen. Während Busse der Marke Mercedes-Benz vorwiegend für hochwertige Technik bei wirtschaftlichen Betriebskosten stehen, zielt die Marke Setra auf eine gehobene Klientel.











Für Kundendienst und Ersatzteile betreibt Daimler Buses eine eigene Marke, OMNIplus, und für Gebrauchtfahrzeuge ein eigenes Handelsnetz, BusStore. Das Produktionsnetzwerk des Segments umfasst zehn Standorte in Europa, Lateinamerika und Afrika.

**Financial Services** ist einer der weltweit größten konzern-eigenen 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 Kundenstamms des Konzerns aufzubauen, zu erhalten sowie zum finanziellen Erfolg des Konzerns beizutragen.

Alle Segmente bekennen sich zur zentralen Ambition von Daimler Truck: Ab 2039 sollen in der Region Europa, Nordamerika und Japan nur noch Neufahrzeuge angeboten werden, die im Fahrbetrieb (»Tank-to-Wheel«) CO<sub>2</sub>-neutral sind. Hierfür baut der Konzern ein umfassendes Produktportfolio auf. Ende 2022 hatte Daimler Truck bereits acht CO<sub>2</sub>-neutrale Modelle in Serie. Im Joint Venture cellcentric GmbH & Co. KG (»cellcentric«) mit der Volvo Group sollen zudem Wasserstoff-Brennstoffzellen und -systeme entwickelt, produziert und vermarktet werden. Den Aufbau einer Ladeinfrastruktur unterstützt Daimler Truck mit einer Reihe von strategischen Partnerschaften und entsprechenden Pilotprojekten. Um den Wandel zur CO<sub>2</sub>-Neutralität weiter zu beschleunigen, werden darüber hinaus in Zukunft maßgeschneiderte Finanzdienstleistungen für alternative Antriebstechnologien angeboten.

## B.01

### Konzernstruktur von Daimler Truck<sup>1</sup>

Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services
Umsatz <sup>2</sup> : 22,0 Mrd. € Aktive Belegschaft <sup>3</sup> : 28.227	Umsatz <sup>2</sup> : 20,2 Mrd. € Aktive Belegschaft <sup>3</sup> : 40.884	Umsatz <sup>2</sup> : 6,5 Mrd. € Aktive Belegschaft <sup>3</sup> : 16.214	Umsatz <sup>2</sup> : 3,7 Mrd. € Aktive Belegschaft <sup>3</sup> : 15.184	Umsatz <sup>2</sup> : 1,8 Mrd. € Aktive Belegschaft <sup>3</sup> : 1.770
    	  	    	  	<b>DAIMLER TRUCK</b> Financial Services

1 Darstellung der wesentlichen Marken je Segment.

2 Jahr 2022.

3 Stand 31.12.2022. Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte als Vollzeitäquivalent.

## Wichtige Ereignisse 2022

2022 war in vielerlei Hinsicht ein Ausnahmejahr. Die Rahmenbedingungen waren im ersten Jahr als eigenständiges Unternehmen sehr herausfordernd – durch den Angriffskrieg auf die Ukraine mit den Folgen für die Energiemärkte, die in vielen Regionen hohe Inflation sowie die anhaltenden Lieferengpässe. Mit großem Einsatz hat die weltweite Belegschaft von Daimler Truck auch im vergangenen Jahr für alle gearbeitet, die die Welt bewegen. Dabei stand die konsequente Weiterentwicklung optimaler Transportlösungen im Rahmen der Doppelstrategie an erster Stelle. Auf den folgenden Seiten können Sie das erste Jahr von Daimler Truck in seiner unternehmerischen Unabhängigkeit entlang der wichtigsten Ereignisse noch einmal Revue passieren lassen.





## Wichtige Ereignisse

### Daimler Truck unterstützt Bevölkerung in der Ukraine

Daimler Truck hat zutiefst bestürzt auf den Beginn des Krieges gegen die Ukraine reagiert. Am 27. Februar 2022 entschied Daimler Truck alle Geschäftsaktivitäten in Russland bis auf weiteres zu stoppen. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus der ganzen Welt haben sich solidarisch mit der ukrainischen Bevölkerung erklärt und konkret mit Lkw und Bussen für Hilfslieferungen sowie Sach- und Geldspenden für Hilfsaktionen unterstützt. Dazu gehörte auch eine größere Geldspende, die von der Belegschaft von Daimler Truck gespendet und durch das Unternehmen verdoppelt wurde.

### Daimler Truck rückt in DAX auf

Die Daimler Truck Holding AG ist mit Wirkung zum 21. März 2022 in den Aktienindex DAX aufgerückt, nachdem das Unternehmen kurz zuvor bereits im MDAX gelistet wurde. Der Aktienindex DAX bildet die Wertentwicklung der 40 nach Marktkapitalisierung größten und umsatzstärksten deutschen Unternehmen im Regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse ab.

### Erster Serien eActros bei DB Schenker im Einsatz

Der erste vollelektrische serienproduzierte Mercedes-Benz eActros fährt für DB Schenker: Karin Rådström, CEO Mercedes-Benz Trucks, hat dem Logistikdienstleister einen eActros 300 für den schweren Verteilerverkehr übergeben. DB Schenker setzt den eActros für den Transport von palettierten Sendungen im Raum Leipzig ein.

### Premiere des Mercedes-Benz Tourrider in Kalifornien

Der neue Mercedes-Benz Tourrider, ein speziell für den nord-amerikanischen Markt entwickelter Reisebus, hat seine Premiere auf der Motorcoach Expo der United Motorcoach Association (»UMA«) in Long Beach, Kalifornien gefeiert. Daimler Coaches North America, zum Segment Daimler Buses gehörend, präsentierte zwei Versionen: Den gehobenen Tourrider Business und den Tourrider Premium, ein Luxus-Reisebus für das Erste-Klasse-Segment.

### Neues Innovation Center in Indien eröffnet

Daimler Truck hat im März in Bangalore, Indien, sein Produktentwicklungs- und IT-Zentrum Daimler Truck Innovation Center India (»DTICI«) eröffnet. Mit dem Daimler Truck Innovation Center India verfügt Daimler Truck über einen neuen, unternehmenseigenen Inkubator, in dem skalierbare Innovationen für das weltweite Produktportfolio entstehen. Dabei nutzt Daimler Truck Innovation Center India Indiens umfassenden Talentpool im Bereich Engineering und IT, um zukunftsweisende Produkte zu entwickeln, die allen Daimler Truck-Marken weltweit Wettbewerbsvorteile verschaffen sollen.

### Daimler Truck-Marke FUSO feiert 90-jähriges Jubiläum

Unsere asiatische Tochtergesellschaft Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation (MFTBC; »FUSO«) feierte das 90-jährige Bestehen der Marke FUSO. Der Ursprung des ikonischen Namens FUSO geht auf den Mai 1932 zurück, als der erste Bus von Mitsubishi, genannt »B46 type shared car«, in der Kobe-Werft der ehemaligen Mitsubishi Shipbuilding Company vom Band lief und den Namen FUSO erhielt. Dieser Name wurde von einem Ingenieur der Werft vorgeschlagen. Er bezieht sich ursprünglich auf einen großen heiligen Baum und wird heute als Name für die Hibiskusblüte verwendet.



Nach Ausbruch des Krieges gegen die Ukraine hat Daimler Truck Lkw und Busse für Hilfslieferungen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus hat das Unternehmen mit zahlreichen Sach- und Geldspenden zusätzliche Unterstützung für die vom Krieg betroffene Bevölkerung geleistet.



### Daimler Truck-Tochter TORC Robotics kooperiert mit führenden Logistikunternehmen in den USA

Daimler Truck ist einer der führenden Lkw-Hersteller bei der Entwicklung autonomer Lkw (»SAE Level 4«). Mit seiner eigenständigen Tochtergesellschaft TORC Robotics, Inc. treibt Daimler Truck die Entwicklung des autonomen Lkw-Transports in den USA voran. TORC Robotics, Inc. ist den nächsten Schritt gegangen und arbeitet mit führenden US-Logistikunternehmen zusammen, um autonome Lkw in die Praxisanwendung zu bringen. So hat TORC Robotics, Inc. das Beratungsgremium TORC Autonomous Advisory Council (»TAAC«) mit wichtigen Akteuren der Logistikindustrie ins Leben gerufen, um umfassende Branchenexpertise in seinen Entwicklungsprozess zu integrieren. Darüber hinaus hat die TORC Europe GmbH im April 2022 auch ein Technologie- und Softwareentwicklungszentrum in Stuttgart eröffnet.

### Daimler Truck veröffentlicht Nachhaltigkeitsbericht 2021

Ganzheitliches Nachhaltigkeitsverständnis, CO<sub>2</sub>-neutrale Produkte und Produktion bis 2039, Verantwortung für Beschäftigte und Gesellschaft sowie die Schaffung von klaren Verbindlichkeiten mit einer starken Corporate Governance: Daimler Truck bekennt sich zur Dekarbonisierung der Nutzfahrzeugbranche und hat Nachhaltigkeit in seiner Geschäftsstrategie mit Fokus auf das Rahmenwerk ESG (Umwelt, Soziales und verantwortungsvolle Unternehmensführung) fest verankert.

### Entwicklungsmeilenstein erreicht: Daimler Truck testet Brennstoffzellen-Lkw mit Flüssigwasserstoff

Auf dem Weg zum vollständig CO<sub>2</sub>-neutralen Transport auch mit wasserstoffbasierten Antrieben erreichte Daimler Truck den nächsten Meilenstein. Seit 2021 ist bereits ein Brennstoffzellen-Prototyp Mercedes-Benz GenH2 Truck im intensiven Testeinsatz – sowohl auf der hauseigenen Teststrecke als auch auf öffentlichen Straßen. Im Sommer 2022 nahm Daimler Truck einen weiteren Prototypen in Betrieb, um den Einsatz von Flüssigwasserstoff zu erproben. Die dafür installierte prototypische Tankstelle im Entwicklungs- und Versuchszentrum in Wörth ermöglicht die Betankung mit Flüssigwasserstoff.

### Virtuelle Hauptversammlung: Daimler Truck bekräftigt Führungsanspruch auf dem Weg zu nachhaltigem Transport

Im Rahmen ihrer ersten ordentlichen Hauptversammlung hat der Vorstand der Daimler Truck Holding AG den Anspruch von Daimler Truck bekräftigt, als Leitunternehmen der Transportindustrie die Transformation der Branche zu nachhaltigem Transport entscheidend mitzugestalten und für Kunden, Aktionäre und Beschäftigte einen Mehrwert zu schaffen. Das Unternehmen hat im ersten Jahr seiner Unabhängigkeit trotz großer externer Unsicherheitsfaktoren konsequent die klare Strategie fortgesetzt, sein Ertragspotential voll auszuschöpfen.



Ende Juni 2022 fand die erste Hauptversammlung für Daimler Truck als eigenständiges, börsennotiertes Unternehmen statt.

### **Daimler Truck, TRATON Group und Volvo Group geben Startschuss für Joint Venture für europäisches Hochleistungs-Ladenetz**

Daimler Truck, TRATON Group und Volvo Group haben den letzten Schritt zur Gründung des bereits angekündigten Joint Ventures für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur in Europa vollzogen. Das neue Joint Venture soll mit Anja van Niersen als CEO einen wichtigen Beitrag zum Green Deal der Europäischen Union und damit für den klimaneutralen Güterverkehr bis 2050 leisten. Das Joint Venture plant, mindestens 1.700 Hochleistungs-Ladepunkte für Ökostrom an und in der Nähe von Autobahnen sowie an Logistik-Hubs in Europa zu errichten und zu betreiben.

### **Elektrisch in Serie: Der Mercedes-Benz eEonic rollt im Werk Würth vom Band**

Daimler Truck macht Tempo bei der Elektrifizierung seiner Fahrzeugflotte: Der Mercedes-Benz eEonic für den Kommunaleinsatz ist am Standort Würth im südlichen Rheinland-Pfalz in die Serienproduktion gegangen. Damit rollt nach dem Serienstart des eActros für den städtischen Verteilerverkehr im Oktober 2022 bereits das zweite Modell der batterieelektrisch angetriebenen Mercedes-Benz Lkw serienmäßig in Würth vom Band.

### **Daimler Truck beteiligt sich am deutschen Hightech-Maschinenbauer Manz**

Daimler Truck ist im Rahmen einer Kapitalerhöhung mit rund zehn Prozent ein wichtiger Ankeraktionär beim deutschen Hightech-Maschinenbauer Manz AG geworden. Ergänzend haben beide Unternehmen einen Kooperationsvertrag über eine strategische Partnerschaft unterzeichnet, um in einem ersten Schritt eine Pilotlinie für die Herstellung von Lithium-Ionen-Batteriezellen und für die Montage von Batterien am Daimler Truck-Standort Mannheim aufzubauen.

### **Daimler Truck präsentiert neuen Fernverkehrs-Lkw Western Star 57X in Nordamerika**

Daimler Truck North America hat in den USA den komplett neuen Fernverkehrs-Lkw Western Star 57X präsentiert. Der ikonische Truck mit seinem markanten Frontdesign und der charakteristischen Chromoptik ist das jüngste Familienmitglied der erneuerten X-Series Produktfamilie. Ebenso wie seine Schwesterbaureihen 47X und 49X steht der 57X für Western Star-typische Robustheit und Verlässlichkeit. Der komplett neue 57X richtet sich vor allem an Kunden, die auf Fernverkehrsrouten im Small-Fleets Segment oder als sogenannte Owner Operator unterwegs sind.

### **Daimler Truck-Tochter FUSO stellt die nächste Generation des eCanter vor**

Die Daimler Truck-Tochter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation hat in Japan die neue Modellgeneration des voll-elektrischen Leicht-Lkw FUSO eCanter vorgestellt. Nach der Weltpremiere in Japan fand die Europapremiere des Next Generation eCanter auf der IAA Transportation 2022 in Hannover statt. Produktionsstart ist 2023. In den kommenden Jahren wird Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation das neue Fahrzeug auch in weiteren Märkten einführen.

### **Mercedes-Benz Omnibusse: Vorfahrt für die Transformation zur Elektromobilität**

Daimler Buses treibt die Transformation zur E-Mobilität mit Omnibussen in Städten und Ballungsgebieten energisch voran. Auf der IAA Transportation 2022 in Hannover feierte der Mercedes-Benz eCitaro mit NMC 3 High-Performance-Batterien seine Premiere. Daimler Buses kündigte außerdem für 2023 den eCitaro Range Extender mit Brennstoffzelle an.



Daimler Buses treibt die Transformation zur E-Mobilität mit Omnibussen in Städten und Ballungsgebieten energisch voran. Der Mercedes-Benz eCitaro mit vollelektrischem Antrieb feierte auf der IAA Transportation 2022 Premiere.

### **Mercedes-Benz Trucks zeigt auf der IAA Transportation 2022 in Hannover erstmals den eActros LongHaul für den Fernverkehr**

Nach dem Marktstart des eActros für den schweren Verteilerverkehr im Jahr 2021 hat Mercedes-Benz Trucks auch für den batterieelektrischen schweren Fernverkehr die nächste Stufe gezündet und präsentierte auf der IAA Transportation 2022 in Hannover erstmals den Mercedes-Benz eActros LongHaul. 2024 soll der eActros LongHaul mit einer Reichweite von etwa 500 Kilometer pro Batterieaufladung serienreif sein.

### **Mercedes-Benz eActros LongHaul mit dem »2023 Truck Innovation Award« ausgezeichnet**

Der Mercedes-Benz eActros LongHaul hat den »2023 Truck Innovation Award« gewonnen. Der renommierte Branchenpreis wird für besonders innovative Lkw von der »International Truck of the Year« Jury vergeben, die sich aus 25 erfahrenen Fachjournalisten wichtiger internationaler Medien aus Europa und weiteren Ländern zusammensetzt. Ausschlaggebend für das Votum waren das innovative technologische Gesamtkonzept mit LFP-Batterietechnologie und neuer E-Achse sowie die hohe Entwicklungsgeschwindigkeit von Mercedes-Benz Trucks.

### **Daimler Truck feiert zehn Jahre Geschäftstätigkeit in Indien, strebt bis 2025 CO<sub>2</sub>-freien Betrieb in Chennai an**

Daimler India Commercial Vehicles (»DICV«), eine hundertprozentige Daimler Truck-Tochtergesellschaft, feierte zehn Jahre operatives Geschäft in Indien. Daimler India Commercial Vehicles wurde 2012 mit der Ambition gegründet, in der indischen Nutzfahrzeugindustrie mit lokal vor Ort gefertigten Lkw und Bussen der Marke BharatBenz neue Maßstäbe für Technik, Sicherheit und Komfort zu setzen. Daimler India Commercial Vehicles hat sich darüber hinaus in hohem Maße der Nachhaltigkeit verschrieben. Die Daimler Truck Tochter arbeitet an einer zu 100% CO<sub>2</sub>-neutralen Produktion bis 2025.

### **Daimler Buses startet Produktion der nächsten Generation Setra Reisebusse: Neue ComfortClass und TopClass laufen vom Band**

Das Daimler Buses-Werk Neu-Ulm hat mit der Serienproduktion der neuen Setra ComfortClass und TopClass 500 begonnen. Die ersten Setra TopClass und ComfortClass der nächsten Generation sind im zweiten Halbjahr 2022 vom Band gelaufen. Damit unterstreicht der Standort seine Rolle als Kompetenzzentrum für Reisebusse im Daimler Buses Produktionsverbund und trägt maßgeblich dazu bei, dass die neuen Reisebusse in höchster Setra Qualität auf die Straße gebracht werden.

### **Daimler Truck führt erste Höhererprobungen mit Wasserstoff-Lkw durch**

Ein Mercedes-Benz GenH2 Truck Prototyp erfolgreich seine ersten Höhererprobungen auf öffentlichen Straßen. Während der einwöchigen Testfahrten überquerten die Daimler Truck-Ingenieure mehrmals mit dem mit typischem Lastgewicht ausgeladenen Brennstoffzellen-Sattelzug den Brenner auf der etwa 120 km langen Autobahnstrecke zwischen Bozen und Innsbruck. Der Mercedes-Benz GenH2 Truck wird für besonders flexible und anspruchsvolle Einsätze, vor allem im wichtigen Segment des schweren Fernverkehrs entwickelt.

### **Daimler Truck bringt elektrischen Freightliner eCascadia in Nordamerika in Serie**

Nach weit über einer Million Testmeilen (über 1,6 Millionen Kilometer) im täglichen Kundenbetrieb haben Daimler Truck und seine US-Marke Freightliner die Serienversion des voll-elektrischen eCascadia vorgestellt. Der Produktionsstart erfolgte 2022.

### **Ausbau der CO<sub>2</sub>-neutrale Energieversorgung der Produktionsstandorte durch Photovoltaik**

Für den CO<sub>2</sub>-neutralen Transport von Waren und die Personenbeförderung will Daimler Truck auch die globale Produktion CO<sub>2</sub>-neutral gestalten. Seit diesem Jahr beziehen die europäischen Daimler Truck-Standorte Strom aus Solar-, Wind- und Wasserkraft. Der nächste Schritt, der Ausbau der Eigenversorgung aus erneuerbaren Energien dank zusätzlicher Photovoltaikanlage, ist in der Bauphase.

### **Daimler Truck erreicht wichtigen Meilenstein in China mit dem Start der lokalen Produktion von Mercedes-Benz Lkw für den chinesischen Markt**

Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (»BFDA«), das Joint Venture von Daimler Truck und Foton Motor, feierte die ersten lokal produzierten Mercedes-Benz Lkw an seinem neuen Produktionsstandort in Huairou, Peking. Mit dem Start der Serienproduktion schlägt Daimler Truck ein neues Kapitel in China auf. Zehn Jahre nach der Aufnahme des Geschäftsbetriebs in China baut Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. seine Präsenz weiter aus und nutzt das Potenzial für profitables Wachstum. Lkw der Marke Auman werden weiterhin in China produziert und vertrieben.

### **Daimler Truck Financial Services startet in acht zusätzlichen Ländern**

Financial Services hat das Geschäft im Laufe des Jahres 2022 in acht weiteren Ländern gestartet (Argentinien, Belgien, Niederlande, Italien, Spanien, Großbritannien, Türkei und Deutschland). Somit war das Segment Ende 2022 in 15 Märkten aktiv. Mit Leasing- und Finanzierungslösungen spielen die Landesgesellschaften von Financial Services eine Schlüsselrolle bei der Förderung elektrischer Antriebe im Transportwesen. Zukünftig werden die Landesgesellschaften zudem spezielle Versicherungspakete für Lkw- und Buskunden vermitteln.

## Steuerungssystem

### Finanzielle Steuerungsgrößen

#### EBIT

Als operative Ergebnisgröße für den Konzern, das Industriegeschäft und dessen Segmente sowie für Financial Services 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 Entwicklungsleistungen sowie der übrigen Erträge und Aufwendungen wird hieraus die operative Ergebnisgröße ermittelt. Das EBIT des Industriegeschäfts beinhaltet zusätzlich noch sonstige Überleitungsposten des Konzerns, die nicht den Segmenten zuzuordnen sind. Das EBIT für Financial Services beinhaltet branchentypisch bereits das operative Zinsergebnis.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir sowohl für den Konzern, das Industriegeschäft und dessen Segmente sowie Financial Services 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 (Industriegeschäft)

Zur Beurteilung der absatzseitigen Profitabilität im Industriegeschäft wird die Umsatzrendite herangezogen. Sie berechnet sich als Verhältnis von EBIT zu Umsatzerlösen. Die Umsatzerlöse werden vorrangig durch den Absatz beeinflusst. Basierend auf dem bereinigten EBIT berichten wir für das Industriegeschäft und dessen Segmente auch eine bereinigte Umsatzrendite.

#### Free Cash Flow (Industriegeschäft)

Der wesentliche Indikator 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 zuzuordnende Überleitungsposten 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 Entwicklungsleistungen sind auch die aktivierten Entwicklungsleistungen des Konzerns enthalten.

#### Eigenkapitalrendite (Financial Services)

Für Financial Services erfolgt die Beurteilung der Profitabilität auf Basis der Eigenkapitalrendite. Die Eigenkapitalrendite wird als EBIT im Verhältnis zum durchschnittlichen Eigenkapital der Quartale berechnet. Übersteigt die Eigenkapitalrendite die Eigenkapitalkosten, schaffen wir im Segment Financial Services Wert für die Aktionäre. Basierend auf dem bereinigten EBIT berichten wir für Financial Services auch eine bereinigte Eigenkapitalrendite.

#### Neugeschäft (Financial Services)

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



## 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 des Industriegeschäfts abzüglich konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten. Daneben verfolgt Daimler Truck nichtfinanzielle Ziele im Bereich der Nachhaltigkeit. Auf diese wird im Kapitel [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) näher eingegangen.

### Definition der Sensitivitäten

Das EBIT bzw. das bereinigte EBIT, die Forschungs- und Entwicklungsleistungen 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 +15,0% 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 +25,0% oder unter -25,0% im Vergleich zum Vorjahr befinden, so klassifizieren wir dies als einen deutlichen Anstieg oder einen deutlichen Rückgang.

Der Gesamtmarkt sowie Absatz und Umsatz von Daimler Truck befinden sich auf Vorjahresniveau, wenn sich diese in einem Intervall zwischen -2,0% und +2,0% bewegen. Bei einer Veränderung in einem Intervall zwischen -2,0% und -7,5% bzw. zwischen +2,0% und +7,5% schreiben wir von einem leichten Rückgang bzw. einem leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Sollte sich die Veränderung über +7,5% oder unter -7,5% im Vergleich zum Vorjahr befinden, so klassifizieren wir dies als einen deutlichen Anstieg oder einen deutlichen Rückgang.

## Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Zu den bedeutsamsten Leistungsindikatoren für den Daimler Truck-Konzern im Sinne des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 20 zählen für 2022 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 bedeutsamst. Die bereinigte Eigenkapitalrendite und das Neugeschäft stellen für das Segment Financial Services die bedeutsamsten Steuerungsgrößen dar.

Für das Jahr 2023 werden Sachinvestitionen sowie Forschungs- und Entwicklungsleistungen nicht mehr gesondert als bedeutsamste Leistungsindikatoren klassifiziert, da diesbezügliche Veränderungen bereits in den übrigen Leistungsindikatoren reflektiert werden. Dennoch werden wir auch für 2023 unverändert eine Prognose auf Konzernebene vornehmen.

Detaillierte Angaben zur Entwicklung finanzieller und nichtfinanzieller Leistungsindikatoren finden Sie in den Kapiteln [Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf](#), [Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage](#), [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) sowie im [Prognosebericht](#) 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 [Internetseite](#) der Gesellschaft. 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

Zwei geopolitische Faktoren sorgten im Jahr 2022 dafür, dass sich die Weltwirtschaft nicht mit der ursprünglich antizipierten Dynamik entwickelte: Die fast durchgängig anhaltende Zero-COVID-Politik in China mit regionalen Lockdowns und der Russland-Ukraine-Krieg. Die fossilen Energieträger sowie Rohstoffe, für die Russland und Ukraine wichtige Produzenten sind, hatten sich insbesondere in der Eurozone zeitweise deutlich verknappt. Der durch steigende Energiepreise resultierende zusätzliche Preisdruck belastete sowohl Unternehmen als auch private Haushalte und beschleunigte den schon seit Mitte 2021 beobachtbaren Anstieg der Inflationsraten. Weltweit betrug die Inflation in 2022 7,6%. Dies bewegte die führenden Zentralbanken dazu, einen restriktiveren geldpolitischen Kurs einzuschlagen. Trotz dieser verschlechterten Rahmenbedingungen stieg das globale Bruttoinlandsprodukt (»BIP«) im Vergleich zum Vorjahr real um 3,0%, wobei die Industrieländer ein Wachstum von 2,6% verzeichneten. Die Schwellenländer erhöhten ihre Wirtschaftsleistung um real 3,6%.

Die Wachstumsaussichten der US-amerikanischen Volkswirtschaft für 2022 hatten sich im Verlauf des Berichtsjahres eingetrübt. Der Anstieg der Konsumentenpreise, der auch von der Kerninflation getrieben wurde, zwang die US-amerikanische Notenbank (»Fed«), eine deutlich restriktivere Geldpolitik einzuschlagen. So erhöhte die Fed den Leitzins bis Ende 2022 auf eine Spanne von 4,25% bis 4,5%. Zwar sorgten der noch pandemiebedingt vorhandene Nachholbedarf und der robuste Arbeitsmarkt für ein günstiges Umfeld, allerdings wirkte die hohe Inflation zunehmend dämpfend, sodass die US-amerikanische Volkswirtschaft im abgelaufenen Gesamtjahr 2022 real um 2,1% wuchs.

Auf den Russland-Ukraine-Krieg reagierten die Länder der Eurozone mit wirtschaftlichen Sanktionen, die von der russischen Seite mit entsprechenden Gegenmaßnahmen beantwortet wurden. So reduzierte Russland zunächst die Gasversorgung nach Deutschland, um im Laufe des Jahres die direkten Lieferungen vollständig einzustellen. Das reduzierte Angebot an Gas sorgte in der Eurozone für deutlich steigende Preise, die sich auch auf die Strommärkte übertrugen. Die gestiegenen Energiepreise beschleunigten sowohl die Zunahme der Produzenten- als auch der Konsumentenpreise. Die Inflationsrate in der Eurozone stieg in 2022 auf 8,4%. Dies erhöhte den Druck auf die Europäische Zentralbank (»EZB«), ihren Leitzins anzuheben. Die BIP-Wachstumsrate der Eurozone profitierte insbesondere im ersten Halbjahr von dem pandemiebedingt niedrigen Vorjahresniveau, sodass das reale BIP noch um 3,5% in 2022 zulegte.

Während in vielen Regionen der Welt die COVID-19-Pandemie in den Hintergrund rückte, verfolgte die chinesische Regierung bis Dezember 2022 einen strikten Zero-COVID-Kurs. Wiederholte Lockdowns sorgten für einen deutlichen Rückgang der volkswirtschaftlichen Wachstumsgeschwindigkeit. Zwar erholte sich die Wirtschaft im Laufe des Berichtsjahres, allerdings wuchs die chinesische Wirtschaft mit 3,0% deutlich langsamer als die selbstgesteckte Zielmarke von 5,5%.

In diesem Umfeld zeigten sich die Wechselkurse volatil. Der Kurs des US-Dollars zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 0,96 und 1,15. Zum Jahresende war der Euro rund 6% schwächer als zum Jahresabschluss 2021. Beim japanischen Yen ergab sich eine Schwankungsbreite zum Euro von 126 bis 148. Im Jahresendvergleich ergab sich eine Aufwertung des Euro um gut 8%. Gegenüber dem brasilianischen Real verlor der Euro rund 11%.

## Der Markt der Nutzfahrzeuge

Auch wenn sich die Weltwirtschaft im Berichtsjahr schlechter als erwartet entwickelte, konnten einige der wichtigen Lkw-Absatzmärkte Zuwächse verzeichnen. Ein hoher Auftragsbestand sowie Nachholbedarf führten trotz einer weiterhin angespannten Lage in den Lieferketten zu einer Aufwärtsbewegung in der Nutzfahrzeugindustrie. In Nordamerika wuchs der Markt für schwere Lkw (»Klasse 8«) um rund 15% auf 309 Tsd. Einheiten. Damit übertrafen wir die im Rahmen unserer im zusammengefassten Lagebericht 2021 gegebenen Prognose von 255 bis 295 Tsd. Einheiten. Weniger dynamisch, aber trotzdem positiv zeigte sich der Absatz von schweren Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen). Das Marktvolumen legte im Berichtsjahr um gut 7% auf 296 Tsd. Einheiten zu. Damit bestätigten wir unsere im Zwischenbericht zum dritten Quartal 2022 aktualisierte Prognose von 260 bis 300 Tsd. Einheiten (zusammengefasster Lagebericht 2021: 240 bis 280 Tsd. Einheiten). In Brasilien konnte das Marktniveau des Vorjahres für schwere Lkw gehalten werden. Negativ entwickelten sich die Märkte für schwere Lkw in Japan und China. In Japan ging das Marktvolumen um rund 33% zurück, während sich in China, auch bedingt durch Sondereffekte, der Markt mehr als halbierte (-71%). Der indische Markt für Lkw größer 9t hingegen erholte sich mit einem Zuwachs von gut 54% vom niedrigen Vorjahresniveau.

Wichtige Absatzmärkte für schwere Busse entwickelten sich im Berichtsjahr unterschiedlich. So ging das Marktvolumen in der Region EU30 gegenüber dem Vorjahr zurück und lag damit weiterhin unterhalb des Vor-Pandemie-Niveaus. Hingegen zeigte in Brasilien der Markt für schwere Busse eine deutliche Aufwärtsbewegung.

## Geschäftsentwicklung

### Absatz

Daimler Truck hat im Jahr 2022 insgesamt 520.291 (i.V. 455.445) Fahrzeuge abgesetzt und lag somit deutlich über dem Vorjahresniveau. Die im zusammengefassten Lagebericht 2021 für das Jahr 2022 abgegebene Prognose von 500 bis 520 Tsd. Einheiten wurde somit bestätigt.

Das Segment **Trucks North America** erreichte im Jahr 2022 aufgrund einer starken Marktnachfrage und trotz Engpässen in den Zulieferketten einen Absatz von 186.779 Lkw (+15%). In den USA konnten wir unseren Absatz mit 157.878 Lkw um 13% im Vergleich zum Vorjahr deutlich steigern. Auch in Kanada erzielten wir ein deutliches Absatzplus auf 14.539 (i.V. 12.389) Einheiten sowie in Mexiko auf 12.000 (i.V. 7.685) Einheiten. Somit konnte das Segment Trucks North America die im zusammengefassten Lagebericht 2021 für das Jahr 2022 abgegebene Prognose von 175 bis 195 Tsd. Einheiten erreichen.

Im Jahr 2022 konnte das Segment **Mercedes-Benz** mit 166.369 (i.V. 141.331) Fahrzeugen deutlich mehr absetzen als im Vorjahr. Der Absatzanstieg war trotz der Engpässe in den Zulieferketten im Wesentlichen auf Markterholungen in der Region EU30 zurückzuführen. Unser Absatz ist in der Region EU30 deutlich um 30% auf 86.287 Einheiten gestiegen. Zudem verzeichneten wir in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, einen Absatzanstieg um 4% auf 36.188 Einheiten. Somit konnte das Segment Mercedes-Benz die Prognose von 155 bis 175 Tsd. Einheiten bestätigen.

Der Absatz des Segments **Trucks Asia** konnte um 9% auf 155.967 Lkw erhöht werden. Der Absatzanstieg war trotz der Engpässe in den Zulieferketten im Wesentlichen auf Märkte außerhalb Japans zurückzuführen. In einem sich erholenden Markt in Indonesien haben wir mit einem deutlichen Plus von 29% insgesamt 43.963 Einheiten abgesetzt. Auch in der Region EU30 verzeichneten wir mit 18% einen deutlichen Absatzanstieg auf 9.449 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr. Gegenläufig verzeichneten wir in Japan, aufgrund der Engpässe in den Zulieferketten, einen Absatzrückgang um 13% auf 28.304 Lkw und Busse. Die Prognose von 140 bis 160 Tsd. Einheiten wurde somit erreicht.

Der Absatz von unserem chinesischen Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (»BFDA«), zu dem Lkw der Marke Auman sowie seit dem vierten Quartal 2022 auch in China produzierte Mercedes-Benz Lkw beitragen, blieb mit 49.159 (i.V. 102.981) Einheiten deutlich unter dem Vorjahresniveau. Die Absatzentwicklung resultierte aus dem deutlichen Marktrückgang durch die Einführung der Abgasnorm China VI und der allgemeinen wirtschaftlichen Situation Chinas.

Der Absatz des Segments **Daimler Buses** lag im Jahr 2022 mit 24.041 Einheiten (+28%) deutlich über dem Vorjahresniveau. Der Absatzanstieg resultierte im Wesentlichen aus einer stärkeren Marktnachfrage in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika. Somit konnten wir in Brasilien mit 10.783 Einheiten 70% mehr absetzen als im Vorjahr. In der Region EU30 lag der Absatz mit 6.325 Einheiten auf dem Vorjahresniveau. Der Absatz entsprach somit der zu Jahresbeginn 2022 abgegebenen Prognose von 20 bis 25 Tsd. Einheiten.

Im Berichtsjahr 2022 hat das Segment **Financial Services** in 15 Märkten mehr als jedes fünfte Neufahrzeug des Daimler Truck-Konzerns verleast oder finanziert. Zum Jahresende 2022 verzeichnete das Segment ein Vertragsvolumen von insgesamt 24,2 Mrd. € (+43%). Einerseits ließ sich dieses Wachstum auf positive Wechselkursentwicklungen in Nord- und Südamerika zurückführen. Wechselkursbereinigt stieg das Vertragsvolumen mit einem Wachstum von 38% an. Andererseits war das Wachstum durch den Start des operativen Geschäfts in Deutschland sowie durch den Erwerb von weiteren Gesellschaften und Geschäftsbetrieben von der Mercedes-Benz Group nach der Abspaltung (sogenannte Phase 2-Transaktionen) zu begründen. Wechselkursbereinigt sowie bereinigt um das Vertragsvolumen dieser Märkte bedeutet dies ein Wachstum von 19%. Financial Services schloss im Jahresverlauf weltweit neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 9,4 Mrd. € (+63%) ab. Somit lag das Neugeschäft innerhalb des im Zwischenbericht zum zweiten Quartal 2022 erhöhten Prognosekorridors von 9 bis 10 Mrd. €, übertrifft jedoch die ursprüngliche Prognose aus dem zusammengefassten Lagebericht 2021 (8 bis 9 Mrd. €).

### B.02

#### Konzernabsatz<sup>1</sup>

	2022	2021	Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	<b>520.291</b>	455.445	+ 14
Trucks North America	<b>186.779</b>	162.156	+ 15
Mercedes-Benz	<b>166.369</b>	141.331	+ 18
Trucks Asia	<b>155.967</b>	143.411	+ 9
Daimler Buses	<b>24.041</b>	18.736	+ 28

<sup>1</sup> Die Summe der Segmente entspricht nicht dem Konzernabsatz aufgrund von Eliminierungen zwischen den Segmenten.

### B.03

#### Absatzstruktur Daimler Truck

EU30	18 %
Lateinamerika <sup>1</sup>	13 %
Nordamerika	36 %
Asien	25 %
Übrige Märkte	8 %

<sup>1</sup> Ohne Mexiko.

**B.04****Marktanteile<sup>1</sup>**

	2022	2021	2022/2021
in %			Veränd. in Prozentpunkte
<b>Trucks North America</b>			
North America <sup>2</sup> Class 8	40,0	40,0	-
North America <sup>2</sup> Class 6-7	37,6	35,9	+ 1,7
North America <sup>2</sup> Class 6-8	39,3	38,7	+ 0,6
<b>Mercedes-Benz</b>			
EU30 <sup>3</sup> HDT	20,0	18,6	+ 1,4
EU30 <sup>3</sup> MDT	29,3	22,6	+ 6,7
EU30 <sup>3</sup> HDT/MDT	20,9	19,1	+ 1,8

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

2 USA, Kanada und Mexiko.

3 Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen.

**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.

Der Auftragseingang lag im Geschäftsjahr 2022 auf einem hohen Niveau, welcher auf unser attraktives Produktportfolio und einer starken Marktnachfrage zurückzuführen war. Die Engpässe in den Zulieferketten haben dazu geführt, dass wir die Kundennachfrage nicht vollständig bedienen konnten und unser Auftragsbestand leicht über dem Vorjahresniveau lag.

**Investitions- und Forschungstätigkeit****Sachinvestitionen**

Die Investitionen in Sachanlagen des Daimler Truck-Konzerns betragen 898 Mio. € im Jahr 2022 und sind damit höher ausgefallen als im Jahr zuvor (i.V. 762 Mio. €). Somit liegen wir über dem prognostizierten leichten Anstieg des zusammengefassten Lageberichts 2021 für das Jahr 2022.

Im Mittelpunkt stand in allen Segmenten die Transformation. So wurde vor allem in neue Technologien (zum Beispiel emissionsfreie Fahrzeuge und Digitalisierung) sowie die Weiterentwicklung bestehender Produkte investiert, darüber hinaus in den Ausbau von Vertriebs- und Ersatzteilzentren.

Die Sachinvestitionen des Segments **Trucks North America** betragen 216 Mio. € und lagen somit auf Vorjahresniveau (i.V. 214 Mio. €). Sie waren geprägt durch Investitionen in Zukunftstechnologien (zum Beispiel emissionsfreie Fahrzeuge), automatisiertes Fahren und den Ausbau des Ersatzteilzentrums zur weiteren Stärkung unseres Aftersalesgeschäfts.

Die Sachinvestitionen im Segment **Mercedes-Benz** wurden insbesondere durch den Ausbau einer eigenen Vertriebsstruktur, der Weiterentwicklung des Produktportfolios in Lateinamerika sowie durch die Optimierung des Antriebsstrangs beeinflusst. Insgesamt beliefen sich die Sachinvestitionen bis Jahresende 2022 auf 431 Mio. € und lagen somit deutlich über dem Vorjahr (i.V. 353 Mio. €).

Die Sachinvestitionen des Segments **Trucks Asia** beliefen sich im Jahr 2022 auf 153 Mio. € und sind somit deutlich höher im Vergleich zum Vorjahr ausgefallen (i.V. 128 Mio. €). Diese waren vor allem getrieben durch Investitionen in E-Mobilität, Digitalisierung und neue Technologien sowie den Ausbau und die Optimierung der Infrastruktur. Diese Investitionen unterstützten die Transformation zu neuen Technologien, die Aufstellung eines nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Produktportfolios sowie die Steigerung des Marktanteils.

Die Sachinvestitionen des Segments **Daimler Buses** lagen mit 85 Mio. € deutlich über dem Vorjahr (i.V. 62 Mio. €). Die Schwerpunkte im Jahr 2022 waren der Neubau des Bus World Home Service Centers in Berlin sowie der Ausbau des Standorts in Holysov, Tschechien. Weitere Maßnahmen zielten auf Effizienzsteigerungen im bestehenden Produktportfolio zur weiteren Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit.

### Forschung und Entwicklung

Bei den Ausgaben für Forschung und Entwicklung (inklusive Aktivierungen) hält Daimler Truck an den strategischen Zielen fest und setzt auf Transformation als Schwerpunkt. Im Jahr 2022 lag der Fokus auf emissionsfreien Fahrzeugen und automatisiertem Fahren. Es wurde beispielsweise die Entwicklung und Laufleistung für das automatisierte Fahren vorangetrieben. Darüber hinaus wurde in die Treibstoffeffizienz und in die Optimierung des bestehenden Produktportfolios investiert. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen beliefen sich auf 1.785 Mio. € (inklusive Aktivierungen) und lagen somit leicht über dem Vorjahr (i.V. 1.574 Mio. €). Dies bestätigt die Prognose im zusammengefassten Lagebericht 2021 für das Gesamtjahr 2022.

Von den Entwicklungsleistungen wurden 167 Mio. € (i.V. 176 Mio. €) aktiviert, das entspricht einer Aktivierungsquote von 9 % (i.V. 11 %). Die Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen erreichten im Berichtsjahr 120 Mio. € (i.V. 183 Mio. €).

Die Ausgaben für Forschung und Entwicklung beim Segment **Trucks North America** beliefen sich auf 599 Mio. € und stiegen somit deutlich gegenüber dem Vorjahr (i.V. 467 Mio. €), maßgeblich beeinflusst durch den Wechselkurs. Die Kernthemen waren die Weiterentwicklung von emissionsfreien Fahrzeugen, die Treibstoffeffizienz sowie die Weiterentwicklung bestehender Produkte.

Auch im Jahr 2022 lag der Fokus der Forschungs- und Entwicklungsleistungen im Segment **Mercedes-Benz** auf emissionsfreien Fahrzeugen, Antriebsstrangprojekten zur Erfüllung künftiger Emissionsstandards sowie der Weiterentwicklung des Produktportfolios in Lateinamerika. Die Leistungen beliefen sich auf 736 Mio. € und lagen somit leicht über dem Vorjahresniveau (i.V. 690 Mio. €).

Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben des Segments **Trucks Asia** in Höhe von 194 Mio. € lagen leicht unter Vorjahresniveau (i.V. 204 Mio. €), maßgeblich beeinflusst durch den Wechselkurs zum japanischen Yen. Die Schwerpunkte waren die Entwicklung vollelektrischer Fahrzeuge und digitaler Services sowie die Weiterentwicklung des bestehenden Portfolios.

Beim Segment **Daimler Buses** wurden in 2022 148 Mio. € für Forschung und Entwicklung investiert (i.V. 123 Mio. €). Somit lagen die Ausgaben deutlich über dem Vorjahresniveau. Im Fokus stand auch im Jahr 2022 die Transformation des bestehenden Produktportfolios in Bezug auf emissionsfreie Antriebe (zum Beispiel eCitaro Fuel Cell). Darüber hinaus wurde das heutige Diesel-Produktportfolio weiterentwickelt.

# Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu erhalten, werden die verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung und die verkürzte Konzernbilanz 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.

## Ertragslage

### Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns

Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im Jahr 2022 mit 50,9 Mrd. € (i.V. 39,8 Mrd. €) deutlich über dem Vorjahresniveau. Auch der Umsatz des Industriegeschäfts lag mit 49,2 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert von 38,6 Mrd. €. Der Umsatzanstieg resultierte im Wesentlichen aus dem deutlichen Anstieg des Absatzes, einer verbesserten Preisdurchsetzung der Fahrzeugsegmente sowie einer vorteilhaften Wechselkursentwicklung (insbesondere US-Dollar).

Der im zusammengefassten Lagebericht 2021 für das Jahr 2022 prognostizierte Umsatz von 45,5 bis 47,5 Mrd. € für den Konzern wurde somit deutlich übertroffen. Im Zwischenbericht zum dritten Quartal 2022 wurde die Prognose auf 50,0 bis 52,0 Mrd. € angehoben. Diese Erwartung wurde zum Jahresende erfüllt. Ebenso wurde die Erwartung der Umsatzprognose des Industriegeschäfts von 44,0 bis 46,0 Mrd. € aus dem zusammengefassten Lagebericht 2021 deutlich übertroffen. Die im Zwischenbericht zum dritten Quartal 2022 erhöhte Umsatzprognose des Industriegeschäfts auf 48,0 bis 50,0 Mrd. € wurde zum Jahresende erfüllt. Die **bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts** lag mit 7,7% im prognostizierten Korridor zwischen 7% bis 9%. ↗ **B.05** ↗ **B.06**

### B.05

#### Umsatz nach Segmenten und Regionen

	2022	2021	22/21
in Millionen €			Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	<b>50.945</b>	39.764	+ 28
<b>Segmente</b>			
Trucks North America	<b>22.039</b>	15.782	+ 40
Mercedes-Benz	<b>20.213</b>	16.113	+ 25
Trucks Asia	<b>6.499</b>	5.969	+ 9
Daimler Buses	<b>3.689</b>	3.211	+ 15
Financial Services	<b>1.759</b>	1.122	+ 57
Überleitung	<b>-3.253</b>	-2.434	- 34
<b>Regionen</b>			
Europa	<b>15.330</b>	13.091	+ 17
davon Deutschland	<b>5.532</b>	5.266	+ 5
Nordamerika	<b>22.587</b>	16.216	+ 39
davon USA	<b>19.175</b>	13.786	+ 39
Asien	<b>6.546</b>	5.690	+ 15
davon Japan	<b>2.864</b>	3.248	- 12
Lateinamerika <sup>1</sup>	<b>4.587</b>	3.011	+ 52
Übrige Märkte	<b>1.895</b>	1.756	+ 8

1 Ohne Mexiko.

Die **Umsatzkosten** betragen im Berichtsjahr 41,5 Mrd. € und stiegen gegenüber dem Vorjahr deutlich um 28%. Der Anstieg der Umsatzkosten resultierte im Wesentlichen aus dem deutlich gestiegenen Absatz und den Materialkosten, Wechselkurseffekten sowie Mehrkosten und Ineffizienzen durch Engpässe in den Zulieferketten.

Insgesamt blieb das **Bruttoergebnis vom Umsatz** mit 18,5% auf Vorjahresniveau. [↗ B.06](#)

Die **Vertriebskosten** stiegen unter anderem aufgrund von Wertberichtigungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg um 0,2 Mrd. € auf 2,9 Mrd. €. Die Relation der Vertriebskosten zu den Umsatzerlösen verringerte sich von 6,8% auf 5,7%. [↗ B.06](#)

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erhöhten sich die **allgemeinen Verwaltungskosten** von 1,6 Mrd. € deutlich auf 2,0 Mrd. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung sowie den Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme. Die Relation der allgemeinen Verwaltungskosten zu den Umsatzerlösen blieb mit 3,8% auf dem Vorjahresniveau. [↗ B.06](#)

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** lagen im Geschäftsjahr 2022 mit 1,6 Mrd. € deutlich über dem Vorjahresniveau (i.V. 1,4 Mrd. €). Weitere Informationen zu den Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns können in [🔍 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf](#) des zusammengefassten Lageberichts entnommen werden. [↗ B.06](#)

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag mit 0,7 Mrd. € (i.V. 1,7 Mrd. €) deutlich unter dem Vorjahresniveau. Im Vorjahr 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. €. [↗ B.06](#)

Im Jahr 2022 lag das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** mit -226 Mio. € (i.V. 106 Mio. €) deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Im Wesentlichen war diese Entwicklung zum einen auf den negativen Ergebnisbeitrag des Joint Ventures Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (»BFDA«) zurückzuführen, das aus einem deutlichen Absatz- und Marktrückgang resultierte. Zum anderen ist die Entwicklung auf die Wertminderung des At-equity-Buchwerts der Daimler Kamaz Truck Holding GmbH (»DKTH«) zurückzuführen. Aufgrund des Russland-Ukraine-Krieges hat der Konzern am 27. Februar 2022 beschlossen, die Geschäftsaktivitäten in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Infolgedessen wurde am 30. Dezember 2022 die Daimler Kamaz Truck Holding GmbH verkauft. Daher wurde im ersten Quartal 2022 ein Wertminderungstest durchgeführt, aus dem eine Wertminderung des At-equity-Buchwerts resultierte. [↗ B.06](#)

Das **übrige Finanzergebnis** erhöhte sich auf 90 Mio. € (i.V. 80 Mio. €). [↗ B.06](#)

Das **Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (»EBIT«)** lag im Geschäftsjahr 2022 mit 3,5 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahreswerts von 3,4 Mrd. €. Positive Effekte auf das EBIT ergaben sich im Wesentlichen aus dem gestiegenen Absatz aufgrund von Markterholungen, einer verbesserten Preisdurchsetzung, positive Effekte aus der Wechselkursentwicklung sowie einer positiven Entwicklung des Aftersalesgeschäfts. Gegenläufig wirkte der Entfall des im Vorjahr anfallenden positiven Ergebniseffekts aus dem Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric GmbH & Co. KG. Die im zusammengefassten Lagebericht 2021 für das Jahr 2022 abgegebene Prognose eines leichten Rückgangs wurde somit zum Jahresende übertroffen. Zudem wurde auch die Prognose eines leichten Anstiegs des EBIT im Zwischenbericht zum dritten Quartal 2022 übertroffen. Das **bereinigte EBIT** betrug 4,0 Mrd. € (i.V. 2,6 Mrd. €). Die im zusammengefassten Lagebericht 2021 für das Jahr 2022 abgegebene Prognose eines signifikanten Anstiegs des bereinigten EBIT wurde somit bestätigt. [↗ B.06](#)

Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ B.08](#) enthalten.

Das **Zinsergebnis** verbesserte sich von -83 Mio. € auf -46 Mio. €. [↗ B.06](#)

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand verringerte sich von 891 Mio. € auf 686 Mio. €. Die Steuerquote betrug somit 19,9% im Geschäftsjahr 2022, welche durch Erträge aus latenten Steuern i.H.v. 376 Mio. € im Wesentlichen im Zusammenhang mit temporären Bewertungsdifferenzen beeinflusst wurde. [↗ B.06](#)

Das **Konzernergebnis** lag mit 2,8 Mrd. € (i.V. 2,4 Mrd. €) deutlich über dem Ergebnis des Vorjahres. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Ergebnis von 99 Mio. € (i.V. 36 Mio. €). Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 2,7 Mrd. € (i.V. 2,3 Mrd. €). [↗ B.06](#)

Weitere Informationen zu den einzelnen Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sind in [🔍 Anmerkungen 5 ff.](#) des Konzernanhangs enthalten.



**B.06****Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
in Millionen €						
Umsatzerlöse	50.945	39.764	49.186	38.641	1.759	1.122
Umsatzkosten	-41.513	-32.518	-40.224	-31.812	-1.289	-706
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>9.432</b>	<b>7.245</b>	<b>8.963</b>	<b>6.829</b>	<b>470</b>	<b>416</b>
Vertriebskosten	-2.928	-2.722	-2.806	-2.625	-121	-97
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.957	-1.635	-1.741	-1.481	-216	-154
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.618	-1.398	-1.618	-1.398	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	703	1.681	520	1.671	181	10
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-226	106	-226	106	0	0
Übriges Finanzergebnis	90	80	93	82	-4	-3
<b>EBIT</b>	<b>3.496</b>	<b>3.357</b>	<b>3.185</b>	<b>3.184</b>	<b>310</b>	<b>173</b>
Zinsergebnis	-46	-83	-41	-80	-5	-3
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>3.449</b>	<b>3.274</b>	<b>3.144</b>	<b>3.104</b>	<b>305</b>	<b>171</b>
Ertragsteuern	-686	-891	-630	-818	-56	-73
<b>Konzernergebnis</b>	<b>2.763</b>	<b>2.383</b>	<b>2.514</b>	<b>2.286</b>	<b>249</b>	<b>97</b>
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	99	36				
davon Anteile der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	2.665	2.347				
<b>Ergebnis je Aktie (in €)</b>						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG						
<b>Unverwässert und verwässert</b>	<b>3,24</b>	<b>2,85</b>	-	-	-	-

**Umsatz und EBIT der Segmente**

Der Umsatz von **Trucks North America** stieg im Geschäftsjahr 2022 unter anderem aufgrund des deutlichen Absatzanstiegs um 40% auf 22.039 Mio. €.

Der Absatzanstieg, insbesondere in der Region Nordamerika, beeinflusste das Bruttoergebnis vom Umsatz positiv. Weitere positive Effekte ergaben sich aus einer verbesserten Preisdurchsetzung, der Wechselkursentwicklung sowie aus einer positiven Entwicklung des Aftersalesgeschäfts. Gegenläufig wirkten Mehrkosten und Engpässe in den Zulieferketten sowie gestiegene Material- und Funktionskosten aufgrund der Inflation und Personalkostenentwicklung. In Summe stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 17,1% auf 17,5%. Die Bereinigungen enthielten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung i.H.v. 3 Mio. € (i.V. 13 Mio. €).

Das EBIT belief sich auf 2.376 Mio. € (i.V. 1.440 Mio. €), das bereinigte EBIT auf 2.379 Mio. € (i.V. 1.452 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 10,8% über dem bereinigten Vorjahreswert von 9,2% und innerhalb des Prognosekorridors von 10% bis 12%. [↗ B.07](#) [↗ B.08](#)

Der Umsatz von **Mercedes-Benz** stieg im Geschäftsjahr 2022 im Wesentlichen aufgrund des deutlichen Absatzanstiegs um 25% auf 20.213 Mio. €.

Der Absatzanstieg, der insbesondere auf Markterholungen in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) zurückzuführen war, beeinflusste das Bruttoergebnis vom Umsatz positiv. Weitere positive Effekte ergaben sich aus einer verbesserten Preisdurchsetzung, vorteilhaften Wechselkursentwicklung, positiven Entwicklung des Aftersalesgeschäfts sowie aus dem Lizenzvertrag mit Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. Gegenläufig wirkten die gestiegenen Materialkosten negativ auf das Ergebnis. Das Bruttoergebnis vom Umsatz stieg von 16,3% auf 18,2%. Die Bereinigungen enthielten Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 169 Mio. € (i.V. 113 Mio. €) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung i.H.v. 67 Mio. € (i.V. 64 Mio. €) und dem Russland-Ukraine-Krieg i.H.v. 205 Mio. € (M&A-Sachverhalte).

Das EBIT belief sich auf 1.188 Mio. € (i.V. 483 Mio. €), das bereinigte EBIT auf 1.629 Mio. € (i.V. 770 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 8,1% über dem bereinigten Vorjahreswert von 4,8%. Dies war im Wesentlichen auf die Entwicklung im Neufahrzeug- und im Aftersalesgeschäft sowie auf den Lizenzvertrag mit Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. zurückzuführen. Die im zusammengefassten Lagebericht 2021 für das Jahr 2022 prognostizierte bereinigte Umsatzrendite von 6% bis 8% wurde somit übertroffen. Zum Jahresende lag die bereinigte Umsatzrendite innerhalb des im Zwischenbericht zum dritten Quartal 2022 erhöhten Prognosekorridors von 7% bis 9%. [↗ B.07](#) [↗ B.08](#)

Der Umsatz von **Trucks Asia** stieg im Geschäftsjahr 2022 unter anderem aufgrund des deutlichen Absatzanstiegs auf 6.499 Mio. € (i.V. 5.969 Mio. €).

Positive Effekte auf das Bruttoergebnis vom Umsatz ergaben sich aus dem Absatzanstieg, der im Wesentlichen auf Markterholungen in den Regionen Indonesien, Indien und EU30 zurückzuführen war, aus einer verbesserten Preisdurchsetzung und einer positiven Entwicklung des Aftersalesgeschäfts. Gegenläufig wirkte der Absatzrückgang in Japan, die at-equity bewertete Finanzinvestition des Joint Ventures Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. aufgrund des deutlichen Marktrückgangs in China, gestiegene Materialkosten sowie Mehrkosten und Engpässe in den Zulieferketten. Des Weiteren beeinflussten die wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-bedingten Lockdowns das Ergebnis negativ. Das Bruttoergebnis vom Umsatz sank somit von 20,1% auf 17,6%. Die Bereinigungen enthielten Sondereffekte im Zusammenhang mit der Abspaltung i.H.v. 1 Mio. € (i.V. 10 Mio. €) sowie Wertberichtigungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg i.H.v. 8 Mio. € (M&A-Sachverhalte).

Das EBIT belief sich auf 161 Mio. € (i.V. 417 Mio. €), das bereinigte EBIT auf 171 Mio. € (i.V. 427 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 2,6% unter dem bereinigten Vorjahreswert von 7,2%. Die Erwartung der im zusammengefassten Lagebericht 2021 für das Jahr 2022 prognostizierten bereinigten Umsatzrendite von 3% bis 5% konnte aufgrund der Marktentwicklung in China nicht erfüllt werden. Die im Zwischenbericht zum zweiten Quartal 2022 aktualisierte Prognose von 1% bis 3% wird hiermit bestätigt. [↗ B.07](#) [↗ B.08](#)

Der Umsatz von **Daimler Buses** stieg im Geschäftsjahr 2022 unter anderem aufgrund des deutlichen Absatzanstiegs um 15% auf 3.689 Mio. €.

Der Absatzanstieg war im Wesentlichen auf die Region Lateinamerika, insbesondere dem Hauptmarkt Brasilien, zurückzuführen, welcher das Bruttoergebnis vom Umsatz positiv beeinflusste. Weitere positive Effekte ergaben sich aus einer verbesserten Preisdurchsetzung und Wechselkursentwicklung sowie einer positiven Entwicklung des Aftersalesgeschäfts. Gegenläufige Effekte ergaben sich im Wesentlichen aus den gestiegenen Materialkosten. Somit stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 10,5% auf 11,6%. Die Bereinigungen enthielten Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 56 Mio. € (i.V. 28 Mio. €) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf der Minibus GmbH i.H.v. 7 Mio. € (i.V. 27 Mio. €), der Abspaltung i.H.v. 2 Mio. € (i.V. 20 Mio. €) und dem Russland-Ukraine-Krieg i.H.v. 1 Mio. € (M&A-Sachverhalte).

Das EBIT belief sich auf -52 Mio. € (i.V. -152 Mio. €) und das bereinigte EBIT auf 14 Mio. € (i.V. -77 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 0,4% über dem bereinigten Vorjahreswert von -2,4%. Somit konnte das Segment Daimler Buses die prognostizierte bereinigte Umsatzrendite von über 0% bestätigen. [↗ B.07](#) [↗ B.08](#)

Die Geschäftsentwicklung von **Financial Services** war im Jahr 2022 insbesondere von der Integration des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts in der Region Europa und Südamerika geprägt. Daraus resultierte in Kombination mit der vorteilhaften Entwicklung der Wechselkurse eine deutliche Erhöhung des Neugeschäfts sowie des Vertragsvolumens. Dies führte im Vorjahresvergleich zu einem deutlichen Anstieg des Umsatzes (+57%).

Das Bruttoergebnis bei Financial Services verbesserte sich leicht im Vergleich zum Vorjahr, insbesondere durch ein angestiegenes operatives Ergebnis aus Finanzierung und Leasinggeschäft in Nordamerika sowie der vorteilhaften Entwicklung der Wechselkurse. Gegenläufige Effekte resultierten insbesondere aus höheren Kosten durch das deutlich angestiegene Neugeschäft sowie aus einem deutlichen Anstieg der projektbezogenen Aufwendungen. Diese umfassen die Integration des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie die Sicherstellung des operativen Geschäftsbetriebes.

Der deutliche Anstieg des sonstigen Ergebnisses in 2022 gegenüber dem Vorjahr war insbesondere auf nicht regelmäßig wiederkehrende Erträge im Zusammenhang mit dem Erwerb des Finanzdienstleistungsgeschäfts in der Region Europa und Südamerika zurückzuführen. In den Bereinigungen sind diese Erträge i.H.v. 117 Mio. € (i.V. 20 Mio. € Aufwendungen) vollständig enthalten (M&A-Sachverhalte).

Dies führte zu einem EBIT von 310 Mio. € (i.V. 173 Mio. €). Das bereinigte EBIT blieb mit 193 Mio. € auf Vorjahresniveau (i.V. 193 Mio. €). Die sich daraus ergebende Eigenkapitalrendite wurde entsprechend von 15,9% (i.V. 11,1%) auf eine **bereinigte Eigenkapitalrendite** von 9,9% (i.V. 12,4%) angepasst. Somit lag die bereinigte Eigenkapitalrendite innerhalb des im Zwischenbericht zum zweiten Quartal 2022 erhöhten Prognosekorridors von 9% bis 11%, übertrifft jedoch die ursprüngliche Prognose aus dem zusammengefassten Lagebericht 2021 (5% bis 7%).

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 2022 Aufwendungen von 421 Mio. € (i.V. 999 Mio. € Erträge). Im Vorjahr führten die Erträge aus dem Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric GmbH & Co. KG zu einem positiven Ergebniseffekt i.H.v. 1.215 Mio. €. Die Bereinigungen i.H.v. 61 Mio. € (i.V. -1.209 Mio. €) umfassten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung (M&A-Sachverhalte).

[↗ B.08](#)

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im Jahr 2022 Aufwendungen i.H.v. 67 Mio. € (i.V. 3 Mio. €).

**B.07****EBIT des Industriegeschäfts**

	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz		Trucks Asia		Daimler Buses		Überleitung	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
in Millionen €												
Umsatzerlöse	49.186	38.641	22.039	15.782	20.213	16.113	6.499	5.969	3.689	3.211	-3.253	-2.434
Umsatzkosten	-40.224	-31.812	-18.178	-13.099	-16.533	-13.489	-5.353	-4.770	-3.261	-2.873	3.102	2.418
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>8.963</b>	<b>6.829</b>	<b>3.861</b>	<b>2.683</b>	<b>3.680</b>	<b>2.625</b>	<b>1.145</b>	<b>1.199</b>	<b>427</b>	<b>338</b>	<b>-151</b>	<b>-15</b>
Vertriebskosten	-2.806	-2.625	-432	-310	-1.586	-1.446	-658	-698	-247	-245	116	73
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.741	-1.481	-609	-564	-724	-552	-243	-226	-221	-199	56	60
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.618	-1.398	-599	-467	-616	-570	-161	-164	-134	-108	-108	-90
Übrige Erträge/Aufwendungen	387	1.859	155	98	433	426	77	306	123	61	-402	968
<b>EBIT</b>	<b>3.185</b>	<b>3.184</b>	<b>2.376</b>	<b>1.440</b>	<b>1.188</b>	<b>483</b>	<b>161</b>	<b>417</b>	<b>-52</b>	<b>-152</b>	<b>-488</b>	<b>996</b>

**B.08****Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT**

	Trucks North America		Mercedes-Benz		Trucks Asia		Daimler Buses		Financial Services		Überleitung		Daimler Truck-Konzern
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	
in Millionen €													
<b>EBIT</b>	<b>2.376</b>	<b>1.188</b>	<b>161</b>	<b>-52</b>	<b>310</b>	<b>-488</b>	<b>3.496</b>						
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-						
Restrukturierungsmaßnahmen	-	169	-	56	-	-	224						
M&A-Sachverhalte	3	273	10	11	-117	61	240						
<b>bereinigtes EBIT</b>	<b>2.379</b>	<b>1.629</b>	<b>171</b>	<b>14</b>	<b>193</b>	<b>-427</b>	<b>3.959</b>						
<b>Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)</b>	<b>10,8</b>	<b>5,9</b>	<b>2,5</b>	<b>-1,4</b>	<b>15,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>						
<b>bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)<sup>1</sup></b>	<b>10,8</b>	<b>8,1</b>	<b>2,6</b>	<b>0,4</b>	<b>9,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>						
<b>2021</b>													
<b>EBIT</b>	<b>1.440</b>	<b>483</b>	<b>417</b>	<b>-152</b>	<b>173</b>	<b>996</b>	<b>3.357</b>						
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-						
Restrukturierungsmaßnahmen	-	113	-	28	-	-	141						
M&A-Sachverhalte	13	174	10	47	20	-1.209	-946						
<b>bereinigtes EBIT</b>	<b>1.452</b>	<b>770</b>	<b>427</b>	<b>-77</b>	<b>193</b>	<b>-214</b>	<b>2.552</b>						
<b>Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)</b>	<b>9,1</b>	<b>3,0</b>	<b>7,0</b>	<b>-4,7</b>	<b>11,1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>						
<b>bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)<sup>1</sup></b>	<b>9,2</b>	<b>4,8</b>	<b>7,2</b>	<b>-2,4</b>	<b>12,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>						

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 wird von der Treasury-Organisation des Daimler Truck-Konzerns im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für alle Konzerngesellschaften einheitlich durchgeführt. 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 Risikoerwartungen im Geld- und/oder Kapitalmarkt an. Factoring wird regelmäßig in begrenztem Umfang zur Steuerung der Liquidität genutzt.

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 2022 zusätzlich vereinbarte revolvingende Kreditlinie.

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 Segmente 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 Fremdwährungspositionen 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 unter Berücksichtigung lokaler Restriktionen 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 23](#).

Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit alle Gläubigerpositionen des Daimler Truck-Konzerns gegenüber Finanzinstituten, Emittenten von Wertpapieren und Kunden aus dem Finanzdienstleistungs- sowie dem Liefer- und Leistungsgeschäft. Das Kreditrisiko gegenüber Finanzinstituten und Emittenten von Wertpapieren ergibt sich vor allem aus der Anlage liquider Mittel im Rahmen des Liquiditätsmanagements sowie durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Das Management dieser Kreditrisiken basiert im Wesentlichen auf einem internen Limitsystem, das sich an der Bonität des Finanzinstituts beziehungsweise des Emittenten orientiert. Das Kreditrisiko gegenüber Kunden aus dem Liefer- und Leistungsgeschäft resultiert aus der Beziehung zu Vertragshändlern und Generalvertretern, sonstigen Firmenkunden sowie Privatkunden. 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 des Daimler Truck-Konzerns. 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 34.](#)

### Cash Flow

Aus dem **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** [↗ B.09](#) ergab sich 2022 ein Mittelabfluss von 0,5 Mrd. € (i.V. Mittelzufluss 2,1 Mrd. €). Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag über dem Vorjahr. Die positive Entwicklung des Ergebnisses war im Wesentlichen auf die verbesserte Preisdurchsetzung der Fahrzeugsegmente, eine vorteilhafte Wechselkursentwicklung (insbesondere US-Dollar) sowie einen deutlichen Anstieg der Absätze zurückzuführen.

Der Anstieg der Vorräte war im Wesentlichen auf Engpässe in den Zulieferketten zurückzuführen, sowie einer hohen Zahl von Fahrzeugen, die sich im Auslieferungsprozess befanden. Außerdem stiegen die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe aufgrund des erwarteten Produktionsvolumens für das Jahr 2023. Dies führte einschließlich des Anstiegs der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kompensierend durch einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, zu einer negativen Working Capital-Veränderung i.H.v. 0,9 Mrd. € (i.V. 0,5 Mrd. €). Das Working Capital entspricht der Summe aus Vorräte und Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die Veränderungen der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen des Daimler Truck-Konzerns beinhalteten positive Effekte aus Factoring-Aktivitäten i.H.v. 0,2 Mrd. € (i.V. 30 Mio. €) mit externen Banken. Die verkauften Forderungen wurden ausgebucht, da alle Risiken und Chancen auf die Banken übertragen wurden.

Der Rückgang im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit resultierte zusätzlich aus dem Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die positive Entwicklung des Portfolios, besonders auf den nord- und südamerikanischen Märkten, führte zu deutlich höheren Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die die Rückzahlungen aus dem laufenden Portfolio überkompensiert haben.

Vor dem Erwerb des Finanzdienstleistungsgeschäfts gab es zwischen dem Daimler Truck-Konzern als Erwerber und dem erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäft bereits existente vertragliche Beziehungen (»Pre-existing Relationships«) im Rahmen der Überlassung von Lkw und Bussen an die Financial Services-Gesellschaften zur Weitervermietung an Endkunden sowie aus der Übernahme von Chancen und Risiken aus Restwerten. Mit dem Erwerb der Financial Services-Gesellschaften wurden diese vertraglichen Beziehungen beendet. Die Erfüllungen der Pre-existing Relationships zum beizulegenden Zeitwert führten zu Zahlungsmittelabflüssen i.H.v. 0,2 Mrd. €. Diese sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen und vollständig dem Segment Financial Services zugeordnet.

In den sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen sowie in dem Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten wirkte sich im Vorjahr ein Sondereffekt im Zusammenhang mit dem Verkauf von 50,00% der Anteile an cellcentric GmbH & Co. KG aus. Darüber hinaus wirkten sich in 2022 die Dotierungen i.H.v. 0,3 Mrd. € in Pensionsfonds in Deutschland sowie erhöhte Steuerzahlungen, insbesondere in den USA, negativ auf den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit aus.

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

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [↗ B.09](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 4,2 Mrd. € (i.V. Mittelzufluss 4,3 Mrd. €). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr resultierte zum einen aus der Tatsache, dass bis zur Abspaltung im Dezember 2021 Daimler Truck noch im Cash-Pooling mit der Mercedes-Benz Group AG war. Zum anderen wurden in 2022 im Zusammenhang mit dem erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäft Zahlungsmittel i.H.v. 2,0 Mrd. € an die Mercedes-Benz Group als Gegenleistung übertragen. Aufgrund der Ablösung der Finanzierungsverbindlichkeiten durch Daimler Truck waren davon 1,3 Mrd. € dem Industriegeschäft zugeordnet. Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr Anteile an Publikumsfonds i.H.v. 0,7 Mrd. € erworben.

Des Weiteren beeinflusste in 2021 der Verkauf von 50,00% der cellcentric GmbH & Co. KG an die Volvo Group den Cash Flow deutlich und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 0,6 Mrd. €.



## B.09

## Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
in Millionen €						
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang</b>	<b>7.244</b>	1.663	<b>6.904</b>	1.556	<b>340</b>	107
Ergebnis vor Ertragsteuern	<b>3.449</b>	3.274	<b>3.145</b>	3.103	<b>304</b>	171
Abschreibungen/Wertminderungen	<b>1.120</b>	1.160	<b>1.105</b>	1.110	<b>15</b>	50
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	<b>285</b>	-1.361	<b>424</b>	-1.382	<b>-139</b>	21
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden						
Vorräte	<b>-1.143</b>	-1.307	<b>-1.122</b>	-1.309	<b>-21</b>	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	<b>-631</b>	-348	<b>-569</b>	-192	<b>-62</b>	-156
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	<b>904</b>	1.171	<b>933</b>	1.144	<b>-29</b>	27
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	<b>-3.385</b>	66	<b>-2</b>	-	<b>-3.383</b>	66
Vermietete Gegenstände	<b>-141</b>	186	<b>119</b>	179	<b>-260</b>	7
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	<b>106</b>	-118	<b>130</b>	-127	<b>-24</b>	9
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	<b>13</b>	12	<b>13</b>	12	<b>-</b>	-
Gezahlte/Erstattete Ertragsteuern	<b>-1.100</b>	-635	<b>-1.147</b>	-524	<b>47</b>	-111
<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>-523</b>	2.100	<b>3.030</b>	2.014	<b>-3.553</b>	86
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	<b>-1.132</b>	-1.080	<b>-1.102</b>	-1.061	<b>-30</b>	-19
Nettozahlungsmittelab-/zufluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts	<b>-2.004</b>	-	<b>-1.271</b>	-	<b>-732</b>	-
Erwerb und Erlöse aus dem Kauf/Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	<b>-161</b>	468	<b>-161</b>	468	<b>-</b>	-
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	<b>-989</b>	4.662	<b>-984</b>	4.669	<b>-5</b>	-7
Sonstige Ein- und Auszahlungen	<b>119</b>	210	<b>120</b>	207	<b>-1</b>	2
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-4.167</b>	4.260	<b>-3.399</b>	4.284	<b>-768</b>	-24
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	<b>3.409</b>	6.415	<b>1.696</b>	5.711	<b>1.713</b>	704
Dividendenzahlungen	<b>-52</b>	-26	<b>-52</b>	-26	<b>-</b>	-
Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group bis zur Abspaltung	<b>-23</b>	-7.264	<b>21</b>	-2.559	<b>-44</b>	-4.704
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	<b>-</b>	-	<b>-2.656</b>	-4.165	<b>2.656</b>	4.165
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>3.334</b>	-875	<b>-991</b>	-1.040	<b>4.325</b>	165
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	<b>56</b>	96	<b>54</b>	90	<b>2</b>	6
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende</b>	<b>5.944</b>	7.244	<b>5.597</b>	6.904	<b>347</b>	340

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** [↗ B.09](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 3,3 Mrd. € (i. V. Mittelabfluss 0,9 Mrd. €). Die Veränderung zum Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus der Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten i.H.v. 4,1 Mrd. €. Die Fremdfinanzierung erfolgte durch die Emission von Anleihen in den USA, Kanada und in den Niederlanden. Die Mittelzuflüsse wurden durch Tilgungen in 2022 an externe Banken reduziert.

Darüber hinaus wirkte sich der Rückgang der Zahlungen aufgrund von Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group AG vor der Abspaltung positiv auf den Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit im Vergleichszeitraum aus. In 2022 führte diese zu einem Mittelabfluss von 23 Mio. € (i.V. 7,3 Mrd. €).

Seit dem 31. Dezember 2021 reduzierten sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 1,3 Mrd. €. In den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten spiegeln sich die Mittelzuflüsse aus der Darlehensaufnahme in den USA, Niederlande und Kanada sowie die Mittelabflüsse aus der laufenden

Geschäftstätigkeit, aus dem Erwerb des Finanzdienstleistungsgeschäfts, Anteile an Publikumsfonds und aus der Tilgung von Finanzierungsverbindlichkeiten wider. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen umfasst, hat sich um 0,3 Mrd. € auf 7,1 Mrd. € verringert.

**Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

Die von Daimler Truck verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ B.10](#), 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. Die Ablösung der bestehenden Finanzierungsverbindlichkeiten durch den Daimler Truck-Konzern, die Teil der übertragenen Gegenleistung des erworbenen



Finanzdienstleistungsgeschäfts ist und vom Industriegeschäft finanziert wurde, ist herausgerechnet, da diese nicht Teil der operativen Tätigkeit des Industriegeschäfts sind. 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 Beherrschungsverlust. 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 2022 auf 1,7 Mrd. € und übertraf damit das prognostizierte Ziel auf Vorjahresniveau (i.V. 1,6 Mrd. €) leicht, entsprechend dem zusammengefassten Lagebericht 2021.

Die Steigerung des Free Cash Flows im Industriegeschäft um 0,2 Mrd. € auf 1,7 Mrd. € spiegelte die starke Umsatz- und Ergebnissituation. Gegenläufig wirkte ein höherer Bestand an Vorräten, zum einen bedingt durch eine hohe Anzahl von Fahrzeugen im Auslieferungsprozess, zum anderen durch Engpässe in den Zulieferketten, vor allem aufgrund der weltweiten Auswirkungen des Halbleiter-Engpasses. Zum Ende des Geschäftsjahres 2022 konnte mithilfe der hohen Anstrengungen des Working Capital-Managements jedoch eine deutliche Verbesserung der Situation erreicht werden. Zum Jahresende 2022 lag der Bestand an Neufahrzeugen nur moderat über dem des Vorjahresniveaus. Davon unabhängig wurden die Bestände an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen aufgrund eines erwarteten Anstiegs des Produktionsvolumens in 2023 hochgefahren.

Positive Effekte auf den Free Cash Flow des Industriegeschäfts ergaben sich auch im Rahmen von Factoring-Aktivitäten mit externen Banken i.H.v. 0,2 Mrd. € (i.V. 30 Mio. €) sowie internen Factoring-Vereinbarungen mit Financial Services i.H.v. 0,4 Mrd. € (i.V. 0,3 Mrd. €). Umfangreiche Kundenvorauszahlungen führten außerdem zu einer Erhöhung des Free Cash Flows i.H.v. 0,1 Mrd. €.

Weiterhin hatten M&A-Sachverhalte aus dem Brennstoffzellen-Joint Venture cellcentric GmbH & Co. KG in 2021 sowie Transaktionen in 2022 einen Einfluss auf die Veränderung des Free Cash Flow des Industriegeschäfts gegenüber 2021. Insbesondere im Bereich automatisiertes Fahren erfolgten gegenüber dem Vorjahr höhere Auszahlungen i.H.v. 0,1 Mrd. € für den laufenden Aufbau von technischer Entwicklungsexpertise sowie die Einstellung neuer Beschäftigten. Darüber hinaus kam es in 2022 zu höheren Ertragsteuerzahlungen sowie zu einer Sonderzuführung in den Pensionsfonds.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir einen **bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts** **↗ B.10**. In den Bereinigungen aus M&A Transaktionen wirkten im Vorjahr positive Effekte aus dem Brennstoffzellen Joint Venture cellcentric GmbH & Co. KG, im laufenden Jahr wirkten Effekte im Zusammenhang mit der Abspaltung des Daimler Truck-Konzerns von der damaligen Daimler AG. Weitere Bereinigungen resultierten aus Restrukturierungsmaßnahmen. Der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 2,0 Mrd. € (i.V. 1,3 Mrd. €).

## B.10

### Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2022	2021	22/21
in Millionen €			Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.030	2.014	+ 1.016
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-3.399	4.284	- 7.683
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	984	-4.669	+ 5.653
Nutzungsrechte	-190	-85	- 105
Nettozahlungsmittelabfluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts	1.271	-	+ 1.271
Übrige Anpassungen	50	12	+ 38
<b>Free Cash Flow des Industriegeschäfts</b>	<b>1.746</b>	1.556	+ 190
Restrukturierungsmaßnahmen	131	143	- 12
M&A-Transaktionen	100	-392	+ 492
<b>Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts</b>	<b>1.976</b>	1.308	+ 668

**B.11****Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

	2022	2021
in Millionen €		
<b>CFBIT des Industriegeschäfts</b>	<b>3.027</b>	2.160
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-1.147	-524
Gezahlte/erhaltene Zinsen	-12	-51
Übrige Überleitungsposten	-122	-29
<b>Free Cash Flow des Industriegeschäfts</b>	<b>1.746</b>	1.556

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.11](#) wird die Überleitung vom CFBIT 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 Ablösung der bestehenden Finanzierungsverbindlichkeiten durch den Daimler Truck-Konzern, die Teil der übertragenen Gegenleistung des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts ist und vom Industriegeschäft finanziert wurde, ist herausgerechnet, da diese nicht Teil der operativen Tätigkeit des Industriegeschäfts ist. Die Tabelle [7 B.12](#) zeigt die Zusammensetzung des CFBIT für das Industriegeschäft. In der Tabelle [7 B.13](#) 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 0,9 erreicht. Damit übertrifft sie den Vorjahreswert von 0,8 geringfügig.

**B.12****CFBIT**

	Industriegeschäft	
	2022	2021
in Millionen €		
<b>EBIT</b>	<b>3.185</b>	3.184
Veränderung im Working Capital	-758	-356
Nettofinanzinvestitionen	-162	505
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.165	-1.069
Abschreibungen/Wertminderungen	1.105	1.110
Übrige	820	-1.214
<b>CFBIT</b>	<b>3.027</b>	2.160

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

	Industriegeschäft	
	2022	2021
in Millionen €		
<b>CFBIT</b>	<b>3.027</b>	2.160
Restrukturierungsmaßnahmen	131	143
M&A-Transaktionen	100	-392
<b>Bereinigter CFBIT</b>	<b>3.257</b>	1.912
<b>Bereinigtes EBIT</b>	<b>3.767</b>	2.359
<b>Bereinigte Cash Conversion Rate<sup>1</sup></b>	<b>0,9</b>	0,8

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

**Die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts [7 B.14](#)**

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.14****Netto-Liquidität des Industriegeschäfts**

	31.12.2022	31.12.2021	22/21
in Millionen €			
			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.597	6.904	-1.307
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.092	99	+993
<b>Liquidität</b>	<b>6.689</b>	7.003	-314
Finanzierungsforderungen/-verbindlichkeiten	1.423	-966	+2.389
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-582	-14	-568
<b>Finanzierungsforderungen/-verbindlichkeiten (nominal)</b>	<b>841</b>	-980	+1.821
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>7.530</b>	6.024	+1.506

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 2021 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 1,5 Mrd. € auf 7,5 Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts von 1,7 Mrd. € zurückzuführen. Gegenläufig wirkten Eigenkapitalerhöhungen des Segments Financial Services durch das Industriegeschäft.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 5,1 Mrd. € auf 14,3 Mrd. € erhöht. [➔ B.15](#)

## B.15

### Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns

	31.12.2022	31.12.2021	22/21 Veränderung
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.944	7.244	-1.300
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.145	139	+1.006
<b>Liquidität</b>	<b>7.089</b>	<b>7.383</b>	<b>-294</b>
Finanzierungsverbindlichkeiten	-20.839	-16.599	-4.240
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-582	-14	-568
<b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>	<b>-21.421</b>	<b>-16.613</b>	<b>-4.808</b>
<b>Netto-Verschuldung</b>	<b>-14.331</b>	<b>-9.230</b>	<b>-5.101</b>

### Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2022 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 632 Mio. € (i.V. 612 Mio. €). Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem **sonstige finanzielle Verpflichtungen** von 1.009 Mio. € (i.V. 592 Mio. €) eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen.

Sowohl zum 31. Dezember 2022 als auch zum 31. Dezember 2021 hat der Daimler Truck-Konzern unwiderrufliche Kreditzusagen erteilt, die bis zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden.

Darüber hinaus bestehen sonstige finanzielle Verpflichtungen aus der Nachhaftung, die aus der Ausgliederung in 2019 und der Abspaltung und Ausgliederung in 2021 resultierten.

Detaillierte Informationen zu Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen können der [Anmerkung 32](#) des Konzernanhangs entnommen werden.

### Refinanzierung

Die von Daimler Truck im Jahr 2022 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 Geld- und Kapitalmärkten wurde im Berichtsjahr von hoher Volatilität angesichts geopolitischer und wirtschaftlicher Risiken geprägt. Der rasche und deutliche Zinsanstieg, insbesondere im zweiten und dritten Quartal, bedingt durch große Zinserhöhungsschritte der meisten Notenbanken, führte zu einem deutlich schwierigeren Refinanzierungsumfeld für Emittenten mit erhöhten Risikoaufschlägen über alle Laufzeiten. Im Berichtszeitraum deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf durch die Emission von Anleihen und Asset-Backed Securities (»ABS«) Transaktionen. In den USA, Kanada und Europa erfolgt dies in Form von sogenannten Benchmarkemissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) durch die Daimler Truck Finance North America LLC, die Daimler Truck Finance Canada Inc. sowie die Daimler Truck International Finance B.V.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren im Jahr 2022 **Bankkredite** insbesondere für die Währungsräume brasilianischen Reals, japanischen Yen und mexikanischen Pesos. Diese Kredite wurden sowohl von global agierenden 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. € abgeschlossen. Die Linie hat eine ursprüngliche Laufzeit von fünf Jahren mit zwei Verlängerungsoptionen um ein Jahr, von denen eine noch genutzt werden kann. Daimler Truck beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

Im September 2022 wurde mit einer internationalen Bankengruppe eine revolvingende Kreditlinie über 1,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von 24 Monaten abgeschlossen. Innerhalb der ersten 18 Monate der Laufzeit besteht eine Erhöhungsoption der Kreditlinie um weitere 500 Mio. €. Diese Kreditlinie ist zum Berichtsstichtag nicht ausgenutzt.

Die im August 2021 abgeschlossene Kreditlinie i.H.v. 13,0 Mrd. € (»Bridge Facility«), die der Zwischenfinanzierung von Kapitalmarkttransaktionen im Zuge der Akquisition von Gesellschaften des Financial Services-Segments von der Mercedes-Benz Group AG diente, wurde im Berichtsjahr planmäßig komplett zurückgeführt und aufgekündigt.

**B.16****Benchmark-Emissionen**

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Truck International Finance B.V	500 Mio. €	04.2022	10.2023
Daimler Truck International Finance B.V	625 Mio. €	04.2022	04.2025
Daimler Truck International Finance B.V	625 Mio. €	04.2022	04.2027
Daimler Truck Finance North America LLC	500 Mio. US\$	04.2022	04.2024
Daimler Truck Finance North America LLC	650 Mio. US\$	04.2022	04.2025
Daimler Truck Finance North America LLC	650 Mio. US\$	04.2022	04.2027
Daimler Truck Finance Canada Inc.	600 Mio. C\$	09.2022	09.2025
Daimler Truck Finance Canada Inc.	200 Mio. C\$	09.2022	09.2027

**B.17****Refinanzierungsinstrumente**

	Durchschnittszinssätze		Buchwerte	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
	in %		in Millionen €	
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	3,32	2,31	12.362	8.058
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7,19	3,00	6.049	6.241
Einlagen aus Direktbankgeschäft	12,24	9,27	805	552

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in Tabelle [B.17](#) dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2022 überwiegend auf die folgenden Währungen: 43% auf US-Dollars, 13% auf brasilianischen Reais, 13% auf Euros und 10% auf kanadischen Dollars.

Zum 31. Dezember 2022 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 20,8 Mrd. € (i.V. 16,6 Mrd. €).

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der wesentlichen Posten der Finanzierungsverbindlichkeiten können der [Anmerkung 25](#) des Konzernanhangs entnommen werden. [Anmerkung 26](#) des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

**Rating**

Das Kreditrating von Daimler Truck blieb im Geschäftsjahr 2022 bei den von uns beauftragten Ratingagenturen unverändert. Damit hat die Daimler Truck ein solides Investment Grade Rating von den Ratingagenturen S&P Global Ratings und Moody's mit einem stabilen Ausblick erhalten.

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 auf dem Weg sei, seine Profitabilitätsziele zu erreichen und ihre Kostenstruktur verbessert habe.

**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 die globale Erholung der Truckmärkte und 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.18****Rating****Ende 2022**

## Langfristiges Rating

S&P	<b>BBB+</b>
Moody's	<b>A3</b>

## Kurzfristiges Rating

S&P	<b>A-2</b>
Moody's	<b>P-2</b>

## Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** ist im Vergleich zum 31. Dezember 2021 von 54,8 Mrd. € auf 64,0 Mrd. € angestiegen. Im Anstieg sind 1,0 Mrd. € positive Wechselkurseffekte enthalten; währungsbereinigt war ein Anstieg von 8,2 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 25,5 Mrd. € (i.V. 17,9 Mrd. €) auf Financial Services; dies entsprach 39,9% aller Vermögenswerte im Daimler Truck-Konzern (i.V. 32,7%).

Tabelle **7 B.19** zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler Truck-Konzerns, des Industriegeschäfts sowie von Financial Services.

### B.19

#### Verkürzte Konzernbilanz

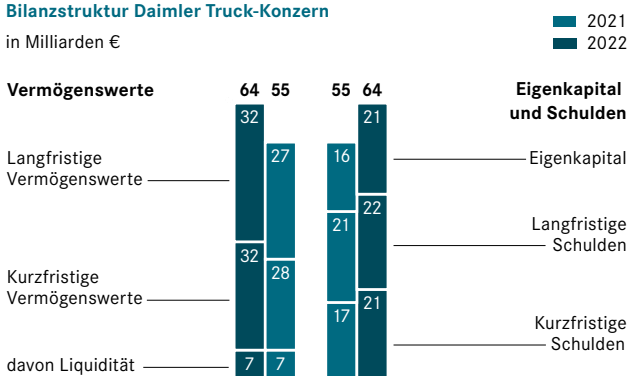
	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	2022	31. Dezember 2021	2022	31. Dezember 2021	2022	31. Dezember 2021
in Millionen €						
<b>Vermögenswerte</b>						
Immaterielle Vermögenswerte	2.779	2.700	2.735	2.688	44	12
Sachanlagen	7.993	7.860	7.928	7.784	65	76
Vermietete Gegenstände	4.433	3.542	3.617	3.294	816	248
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22.425	16.098	–	–	22.425	16.098
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	1.073	1.369	1.073	1.369	–	–
Vorräte	8.815	7.793	8.782	7.783	33	10
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.682	3.962	4.260	3.647	422	315
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.944	7.244	5.597	6.904	347	340
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.145	139	1.092	99	53	40
davon kurzfristig	1.124	105	1.092	99	32	6
davon langfristig	21	34	–	–	21	34
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.505	1.360	702	897	803	463
Sonstige Vermögenswerte	3.175	2.733	2.637	2.409	537	324
<b>Bilanzsumme</b>	<b>63.969</b>	<b>54.800</b>	<b>38.424</b>	<b>36.874</b>	<b>25.545</b>	<b>17.926</b>
<b>Eigenkapital und Schulden</b>						
Eigenkapital	20.606	16.423	18.388	14.858	2.218	1.565
Rückstellungen	6.096	7.161	5.954	7.047	142	114
Finanzierungsverbindlichkeiten	20.839	16.599	-1.422	966	22.262	15.633
davon kurzfristig	7.511	5.479	-4.856	-3.185	12.367	8.664
davon langfristig	13.328	11.120	3.433	4.151	9.895	6.969
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.317	4.359	5.267	4.243	50	116
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.826	4.300	4.288	3.887	538	413
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.811	3.419	3.811	3.419	–	–
Sonstige Schulden	2.474	2.539	2.139	2.453	335	85
<b>Bilanzsumme</b>	<b>63.969</b>	<b>54.800</b>	<b>38.424</b>	<b>36.874</b>	<b>25.545</b>	<b>17.926</b>

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 50,6% leicht unter dem Niveau des Vorjahres (i.V. 51,0%). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 32,8% über dem Niveau des Vorjahres (i.V. 31,6%). Tabelle [7 B.20](#) zeigt die Bilanzstruktur nach Fristigkeiten.

## B.20

### Bilanzstruktur Daimler Truck-Konzern

in Milliarden €



Die **immateriellen Vermögenswerte** von 2,8 Mrd. € (i.V. 2,7 Mrd. €) beinhalteten 0,7 Mrd. € (i.V. 0,6 Mrd. €) Geschäfts- oder Firmenwerte, 0,8 Mrd. € (i.V. 0,7 Mrd. €) aktivierte Entwicklungskosten, 1,3 Mrd. € (i.V. 1,4 Mrd. €) Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte (davon 0,9 Mrd. € für das Recht zur Nutzung der Marke Mercedes-Benz auf unbegrenzte Zeit). Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 167 Mio. € (i.V. 176 Mio. €) und entsprechen einem Anteil von 9,4% (i.V. 11,2%) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns.

Die **Sachanlagen** (einschließlich Nutzungsrechte) lagen mit 8,0 Mrd. € leicht über Vorjahresniveau (i.V. 7,9 Mrd. €). Dabei erhöhten sich die Sachinvestitionen von 762 Mio. € auf 898 Mio. €. In unseren Produktions- und Montagestandorten wurde vor allem in neue Technologien (zum Beispiel emissionsfreie Fahrzeuge und Digitalisierung) und in die Weiterentwicklung bestehender Produkte investiert. Darüber hinaus wurden Vertriebs- und Ersatzteilzentren ausgebaut. Die Sachinvestitionen an deutschen Standorten betragen 294 Mio. € (i.V. 280 Mio. €).

Die **vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich insgesamt auf 26,9 Mrd. € (i.V. 19,6 Mrd. €), währungsbereinigt war ein Anstieg von 6,6 Mrd. € zu verzeichnen. Dies war vor allem auf das von der Mercedes-Benz Group erworbene Finanzdienstleistungsgeschäft zurückzuführen, aber auch auf einen Anstieg des Neugeschäfts und der Wechselkurseffekte. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 42,0% über dem Vorjahresniveau (i.V. 35,8%).

Die **at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** verminderten sich auf 1,1 Mrd. € (i.V. 1,4 Mrd. €). Der Rückgang resultierte unter anderem aus der Wertminderung des Buchwerts und anschließendem Verkauf der Beteiligung am russischen Gemeinschaftsunternehmen Daimler Kamaz Truck Holding GmbH.

Die **Vorräte** erhöhten sich von 7,8 Mrd. € auf 8,8 Mrd. €, der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 13,8% unter dem Vorjahresniveau (i.V. 14,2%). Der währungsbereinigte Anstieg von 0,8 Mrd. € war auf Engpässe in den Zulieferketten zurückzuführen. Dadurch verzögerte sich die Fertigstellung einer beträchtlichen Anzahl von Lkw. Außerdem stiegen die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe aufgrund des erwarteten Produktionsvolumens für das Jahr 2023.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** lagen mit 4,7 Mrd. € über dem Vorjahreswert (i.V. 4,0 Mrd. €). Der Anstieg resultierte vor allem aus der Absatz- und Preisentwicklung.

Die **Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente** gingen aufgrund von Rückzahlungen von Darlehen an Kreditinstitute von 7,2 Mrd. € auf 5,9 Mrd. € zurück.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 von 16,4 Mrd. € auf 20,6 Mrd. €. Positive Effekte resultierten aus dem Konzernergebnis von 2,8 Mrd. €, aus den Effekten in der Währungsumrechnung von 0,1 Mrd. € sowie den in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Gewinnen aus leistungsorientierten Pensionsplänen von 1,2 Mrd. €. Das den Aktionären der Daimler Truck Holding AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 20,1 Mrd. € (i.V. 15,9 Mrd. €).

Während bei der Bilanzsumme ein Anstieg um 17% zu verzeichnen war, stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 25% an. Dementsprechend lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 32,2% über dem Niveau des Vorjahres (30,0%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 47,9% (i.V. 40,3%).

Die **Rückstellungen** lagen mit 6,1 Mrd. € unter dem Vorjahreswert (i.V. 7,2 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 9,5% ebenfalls unter dem Niveau des Vorjahres (i.V. 13,1%). Dabei verringerten sich die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen auf 1,1 Mrd. € (i.V. 2,5 Mrd. €). Dem Rückgang des Barwerts der Pensionsverpflichtungen auf 5,9 Mrd. € (i.V. 8,0 Mrd. €) stand ein Marktwert der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 5,4 Mrd. € (i.V. 6,1 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 2,0 Mrd. € (i.V. 1,7 Mrd. €), für den Personal- und Sozialbereich von 1,6 Mrd. € (i.V. 1,5 Mrd. €), für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren von 1,0 Mrd. € (i.V. 1,1 Mrd. €) und für übrige Rückstellungen von 0,4 Mrd. € (i.V. 0,4 Mrd. €).

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 20,8 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i.V. 16,6 Mrd. €). Der währungsbereinigte Anstieg von 3,7 Mrd. € war im Wesentlichen auf die Refinanzierung des im Berichtszeitraum von der Mercedes-Benz Group erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts zurückzuführen. Die Refinanzierung erfolgte durch Aufnahmen an den Kapitalmärkten sowie bilaterale Bankkredite.

Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfielen 54,5% auf Anleihen, 29,0% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 4,9% auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen, 3,9% auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft, 5,7% auf Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen sowie 2,0% auf Darlehen von Dritten.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 1,0 Mrd. € auf 5,3 Mrd. €. Der Anstieg war einerseits auf ein höheres Auftrags- und Produktionsvolumen und andererseits auf höhere Preise von Lieferanten zurückzuführen.

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

## Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Auch das abgelaufene Geschäftsjahr war geprägt von den Auswirkungen der COVID-19-bedingten Lockdowns in China und den damit einhergehenden Störungen in den globalen Lieferketten. Zusätzlich hat sich das Umfeld durch den Russland-Ukraine-Krieg deutlich schwieriger entwickelt, als es zu Jahresbeginn abzusehen war, insbesondere mit Blick auf die Entwicklung der Energiepreise und die Inflation insgesamt.

Daimler Truck begegnet den Herausforderungen durch aktives Management in allen Funktionen. Zum Beispiel durch die Bedienung von Regionen und Produkten mit den höchsten Deckungsbeiträgen. Daimler Truck konnte die Nachfrage nicht vollständig bedienen, das Angebot war dauerhaft niedriger als die Nachfrage.

In Summe konnte die Prognose für das Jahr 2022 des zusammengefassten Lageberichts 2021 bestätigt, bei Umsatz und EBIT sogar übertroffen werden. Die unterjährigen Prognosen in den Zwischenberichten für das Gesamtjahr 2022 wurden bei Umsatz und EBIT entsprechend angehoben. Gleichzeitig arbeitet Daimler Truck weiterhin an der Verbesserung der Profitabilität und an der Transformation zum CO<sub>2</sub>-neutralen Transport.

# 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 Außendarstellung 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 eigenen Beschäftigten. Die Finanzierung des Daimler Truck-Konzerns wird zentral durch die Daimler Truck AG und die weiteren Gesellschaften des Konzerns, gegebenenfalls verbunden mit Garantien der Daimler Truck Holding AG, sichergestellt.

Der Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG wird nach deutschem Handelsrecht (»HGB«) aufgestellt. Für die Daimler Truck Holding AG als Managementgesellschaft stellt das Jahresergebnis den bedeutsamsten Leistungsindikator dar. Das Jahresergebnis 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 +15,0% oder unter -15,0% im Vergleich zum Vorjahr befinden, so klassifizieren wir dies als einen deutlichen Anstieg oder einen deutlichen Rückgang.

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 und latente Steuern.

Der Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG wird nach handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften und den ergänzenden aktienrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Der Jahresabschluss wird, soweit nicht anders dargestellt, in Millionen Euro (»€«) unter Gegenüberstellung der Werte zum 31. Dezember 2021 ausgewiesen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem international vorherrschenden Umsatzkostenverfahren erstellt. Die Vergleichsperiode für die Gewinn- und Verlustrechnung entspricht der Periode des Rumpfgeschäftsjahres des Vorjahres.

## 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 1.393 Mio. € (i.V. 1.218 Mio. €).

Die **allgemeinen Verwaltungskosten** lagen bei 55 Mio. € (i.V. 14 Mio. €). Hierin enthalten waren im Wesentlichen Personalaufwendungen in Höhe von 23 Mio. € (i.V. 3 Mio. €), sonstige nicht fertigungsbezogene Fremdleistungen in Höhe von 13 Mio. € (i.V. 1 Mio. €) und sonstige Schadensversicherungen in Höhe von 8 Mio. € (i.V. 0 Mio. €). Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultierte im Wesentlichen aufgrund des Rumpfgeschäftsjahres und des damit einhergehenden reduzierten Geschäftsbetriebes sowie Holdingaktivitäten des Vorjahres.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sind im Vergleich zum Vorjahr um 22 Mio. € auf 23 Mio. € gestiegen und enthielten im Wesentlichen die Weiterberechnung von erbrachten Managementdienstleistungen an die Daimler Truck AG in Höhe von 17 Mio. €. Ursächlich für den Anstieg im Vergleich zum Vorjahr waren im Wesentlichen die erhöhten Holdingaktivitäten des Geschäftsjahres 2022 im Vergleich zu denen, des Rumpfgeschäftsjahres des Vorjahres.

Der **Jahresüberschuss** betrug 1.362 Mio. € (i.V. 1.206 Mio. €) und liegt damit über unserer im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartung einer deutlichen Reduzierung des Jahresüberschusses. Die Gesellschaft weist für das Geschäftsjahr 2022 einen Bilanzgewinn in Höhe von 1.362 Mio. € (i.V. 1.206 Mio. €) aus. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn der Daimler Truck Holding AG des Geschäftsjahres 2022 1.070 Mio. € (1,30 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten und den nach der Ausschüttung verbleibenden Bilanzgewinn in Höhe von 292 Mio. € auf neue Rechnung vorzutragen.

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.21

### Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler Truck Holding AG

	2022	25.03.2021 – 31.12.2021
in Mio.€		
Umsatzerlöse	0	1
Umsatzkosten	0	0
Allgemeine Verwaltungskosten	-55	-14
Sonstige betriebliche Erträge	23	1
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>-32</b>	<b>-12</b>
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags erhaltene Gewinne	1.393	1.218
Zinsergebnis	1	0
<b>Jahresüberschuss</b>	<b>1.362</b>	<b>1.206</b>
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>1.362</b>	<b>1.206</b>

## Finanz- und Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** lag mit 17.865 Mio. € um 1.494 Mio. € über dem Vorjahresniveau.

Das **Anlagevermögen** betrug unverändert zum Vorjahr 15.100 Mio. € und bestand ausschließlich aus der unter den Finanzanlagen ausgewiesenen 100%-Beteiligung an der Daimler Truck AG.

Die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** sind im Vergleich zum Vorjahr um 1.494 Mio. € auf 2.765 Mio. € gestiegen und beinhalteten im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 2.603 Mio. €. Diese resultierten im Wesentlichen in Höhe von 1.393 Mio. € aus dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Daimler Truck AG und in Höhe von 1.184 Mio. € aus Forderungen des konzerninternen Verrechnungsverkehrs im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagement.

Die **Zahlungsmittel** blieben mit 0 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Aufgrund der Cash-Management-Struktur wird das operative Bankkonto der Daimler Truck Holding AG täglich ausgeglichen.

Der **Cash Flow aus der operativen Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2022 auf -20 Mio. € (i.V. -14 Mio. €). Im Wesentlichen wirkte sich das im Vergleich zum Vorjahr reduzierte operative Ergebnis negativ auf den Cash Flow aus der operativen Geschäftstätigkeit aus.

Der **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** betrug im Geschäftsjahr 2022 1.218 € (i.V. 0 €) und resultierte aus der Ergebnisabführung der Daimler Truck AG.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** in Höhe von -1.198 Mio. € (i.V. 14 Mio. €) resultierte aus der Veränderung der Forderungen und Verbindlichkeiten des konzerninternen Verrechnungsverkehrs im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements.

Das **Eigenkapital** der Daimler Truck Holding AG stieg im Berichtsjahr um 1.362 Mio. € auf 17.668 Mio. € an. Das Eigenkapital erhöhte sich im Wesentlichen durch den Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2021 in Höhe von 1.206 Mio. €, der vollständig in andere Gewinnrücklagen eingestellt wurde.

Das **Grundkapital** beträgt 822.951.882 € und ist eingeteilt in 822.951.882 auf den Namen lautende Stückaktien.

Die **Kapitalrücklage** zum 31. Dezember 2022 betrug 14.277 Mio. € (i.V. 14.277 Mio. €). Davon entfielen 14.277 Mio. € aus den Spaltungs- und Einbringungsvorgängen des Vorjahres auf die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB.

Die **Rückstellungen** sind um 5 Mio. € auf 15 Mio. € gestiegen und resultierten im Wesentlichen aus Personalrückstellungen, sonstigen gesetzlichen Verpflichtungen sowie der Verpflichtung zur Jahresabschlussstellung und -prüfung.

Die **Verbindlichkeiten** sind um 127 Mio. € auf 182 Mio. € gestiegen und beinhalteten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft (164 Mio. €).

## B.22

### Verkürzte Bilanz der Daimler Truck Holding AG

	31.12.2022	31.12.2021
in Mio.€		
<b>Aktiva</b>		
Finanzanlagen	15.100	15.100
<b>Anlagevermögen</b>	<b>15.100</b>	<b>15.100</b>
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2.765	1.271
Zahlungsmittel	0	0
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>2.765</b>	<b>1.271</b>
	<b>17.865</b>	<b>16.371</b>
<b>Passiva</b>		
Gezeichnetes Kapital	823	823
Kapitalrücklage	14.277	14.277
Gewinnrücklagen	1.206	0
Jahresüberschuss	1.362	1.206
<b>Eigenkapital</b>	<b>17.668</b>	<b>16.306</b>
Übrige Rückstellungen	15	10
<b>Rückstellungen</b>	<b>15</b>	<b>10</b>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	164	49
Übrige Verbindlichkeiten	18	6
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>182</b>	<b>55</b>
	<b>17.865</b>	<b>16.371</b>

## 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. Basierend auf den im Kapitel [🔗 Risiko- und Chancenbericht](#) des zusammengefassten Lageberichts genannten Kriterien, werden Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit der Chancen im Vergleich zum Vorjahr als deutlich erhöht und der Risiken als leicht erhöht eingeschätzt.

## Nachhaftung

Gemäß § 133 Abs. 1 und Abs. 3 Umwandlungsgesetz (»UmwG«) haftet die Daimler Truck Holding AG gesamtschuldnerisch mit der Mercedes-Benz Group AG für die Erfüllung der bei der Mercedes-Benz Group AG verbliebenen Verbindlichkeiten, die vor dem Wirksamwerden der Abspaltung und der Ausgliederung am 9. Dezember 2021 begründet worden sind, wenn sie innerhalb von fünf Jahren ab Bekanntmachung der Eintragung der Abspaltung und der Ausgliederung in das Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG fällig werden 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 aufgrund 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 Innenausgleichs zwischen den beteiligten Rechtsträgern, finden sich im Konzerntrennungsvertrag, der Anlage zum Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag vom 6. August 2021 ist. Abspaltung und Ausgliederung sind am 9. Dezember 2021 durch Eintragung im Handelsregister wirksam geworden.

Die potentiellen Verpflichtungen aus der Nachhaftung nach § 133 UmwG zwischen der Mercedes-Benz Group AG und der Daimler Truck Holding AG betragen für die Daimler Truck Holding AG 21.485 Mio. € (davon Fälligkeit in 2022: 5.301 Mio. €).

Nach derzeitiger Einschätzung wird ein tatsächlicher Liquiditätsabfluss 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 2023 erwarten wir für die Daimler Truck Holding AG einen Jahresüberschuss deutlich über dem Niveau des Geschäftsjahres 2022. Wir rechnen insbesondere mit einer deutlich höheren 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.

# Nachhaltigkeit bei Daimler Truck





# Nachhaltigkeit bei Daimler Truck

## Unsere Themenfelder



### UNTERNEHMENSFÜHRUNG

<b>Verantwortungsvolle Unternehmensführung</b>	<b>64</b>
<b>Compliance</b>	<b>67</b>
<b>Engagement</b>	<b>75</b>

---



### UMWELT

<b>Grüne Produkte</b>	<b>81</b>
<b>Grüne Lieferkette</b>	<b>90</b>
<b>Grüne Produktion</b>	<b>92</b>
<b>EU-Taxonomie</b>	<b>99</b>

---



### SOZIALES

<b>Verkehrssicherheit</b>	<b>109</b>
<b>Menschenrechte</b>	<b>113</b>
<b>Unser Team</b>	<b>117</b>

---

### WEITERE INFORMATIONEN

127





## UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Wir unterstreichen unsere Verantwortung gegenüber Umwelt und Gesellschaft mit einer starken, zukunftsorientierten Corporate Governance.





## Verantwortungsvolle Unternehmensführung

GRI 2-12/-13/-14/-18/-19

SDG 8, 16



Als einer der weltweit führenden Nutzfahrzeughersteller ist es unser Ziel, nachhaltige und damit zukunftsfähige Transportlösungen für den Warenverkehr und die Personenbeförderung zu entwickeln und auf die Straße zu bringen. Die damit verbundene Verantwortung für unsere Beschäftigten, für Umwelt und Gesellschaft nehmen wir sehr ernst. Wir betrachten Nachhaltigkeit ganzheitlich als einen integralen Bestandteil unseres Kerngeschäfts. Darüber hinaus dienen uns die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, »SDGs«) der Vereinten Nationen als Orientierung. Mit ihrer Hilfe arbeiten wir unsere eigene Verpflichtung zu nachhaltiger Entwicklung und zur Wahrung der Menschenrechte im Detail aus.

Der Rahmen, den wir uns für unser verantwortungsvolles Handeln gesetzt haben, heißt »ESG« (Environment, Social, Governance – Nachhaltigkeit in der Sprache des Finanzmarkts). Entsprechend konzentrieren wir uns auf die drei Themenfelder »Verantwortungsvolle Unternehmensführung«, »Umwelt« und »Soziales«.

### Governance

Wir wollen ein Unternehmen sein, mit dem Geschäftspartner gern zusammenarbeiten und für das Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gern tätig sind – kurz: Ein Unternehmen, dem man vertraut. Verantwortung ist die Basis unseres Handelns: Wir halten uns an die Corporate-Governance-Regeln und integrieren Nachhaltigkeit in unsere kurz- und langfristigen Entscheidungen. Wir fördern den offenen Dialog mit unseren Stakeholdern und unterstützen Umwelt- und Sozialinitiativen. Compliance- und ESG-Risiken steuern wir mit bewährten

Systemen – abgesichert durch unsere interne Revision. Wir sorgen außerdem für eine transparente Nachhaltigkeitsberichterstattung an den Kapitalmarkt. Auf dieser Grundlage setzen wir unsere Ziele und steuern ihre Erreichung mit den entsprechenden Kennzahlen.

Auch im Vergütungssystem ist Nachhaltigkeit verankert. So gibt es für Vorstand und leitende Führungskräfte einen nicht-finanziellen Zielbaustein. Neben den wirtschaftlichen und technologischen Zielen wird der Unternehmenserfolg auch von Zielen beeinflusst, die auf Nachhaltigkeit ausgerichtet sind. Weitere Informationen zur Vergütung von  Aufsichtsrat und  Vorstand finden sich auf unserer Internetseite.

### Umwelt

Als Organisation mit einer verantwortlich handelnden Corporate Governance setzen wir uns für den Schutz von Umwelt und Klima ein. Wir haben uns den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens verpflichtet und gestalten den Weg zu einem CO<sub>2</sub>-neutralen Transport. Von 2039 an wollen wir in Nordamerika, Europa und Japan ausschließlich Fahrzeuge anbieten, die im Fahrbetrieb CO<sub>2</sub>-neutral sind. Erste Serienfahrzeuge sind bereits im Einsatz.

Auch die Lieferkette ist Teil unserer Nachhaltigkeitsbemühungen. Wir erwarten von unseren Lieferanten, dass sie gemäß den gesetzlichen Vorgaben zum Umweltschutz handeln. Unsere direkten Lieferanten verpflichten wir außerdem, die Nachhaltigkeitsstandards unseres Unternehmens einzuhalten.

Für den CO<sub>2</sub>-neutralen Transport von Waren und Menschen wollen wir auch unsere Produktion weltweit bis 2039 CO<sub>2</sub>-neutral gestalten. Einen Meilenstein haben wir im Berichtsjahr erreicht: Unsere europäischen Produktionswerke sind bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral. Bis 2025 sollen auch unsere Produktionsstätten in Indien, Japan und den USA CO<sub>2</sub>-neutral sein. ▲

## B.23

### Übersicht Governance

Ambitionen	Erreichtes
 <p><b>Governance</b></p> <p>Wir halten uns an die Regeln der Good Corporate Governance und integrieren Nachhaltigkeit in unsere Unternehmensziele und Managementvergütung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufbau einer nachhaltigen Geschäftsstrategie und Governance.</li> <li>- Durchführung der ersten Daimler Truck-Wesentlichkeitsanalyse.</li> <li>- Integration der Nachhaltigkeitsberichterstattung in den Geschäftsbericht.</li> </ul>
 <p><b>Compliance</b></p> <p>Wir beugen Compliance- und ESG-Risiken vor und steuern sie mit standardisierten Systemen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anpassung Compliance Management System (»CMS«) an die Anforderungen von Daimler Truck nach der Abspaltung.</li> <li>- Rollout verschiedener Compliance-Trainings.</li> <li>- Durchführung des Monitoring-Prozesses sowie jährliche Angemessenheits- und Wirksamkeitsprüfungen des CMS.</li> <li>- Aktualisierung der Standards für Geschäftspartner an die Anforderungen von Daimler Truck nach der Abspaltung.</li> </ul>
 <p><b>Engagement</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterstützung der ukrainischen Bevölkerung durch Sach- und Geldspenden.</li> <li>- Fortführung der Initiative ProCent von Daimler Truck und damit Unterstützung vieler Projekte.</li> <li>- Offizieller Teilnehmer beim UN Global Compact seit April 2022.</li> </ul>

**Soziales**

Drei Bereiche stehen im Fokus unserer sozialen Verantwortung: Unsere Beschäftigten, faire Arbeitsbedingungen, die Achtung und Wahrung von Menschenrechten entlang unserer Wertschöpfungskette sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Weltweit beschäftigen wir über 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie sind unser wichtigstes Gut – und wir sorgen mit verschiedenen Maßnahmen dafür, dass sie sich am Arbeitsplatz wohl fühlen, ihr Potenzial entfalten und ihre Gesundheit erhalten können.

Soziale Verantwortung übernehmen wir auch für unsere Lieferkette. Unsere Lieferanten weltweit verpflichten wir, unsere sozialen und ökologischen Standards einzuhalten, ihre Beschäftigten fair zu bezahlen, für sichere Arbeitsbedingungen zu sorgen, die Menschenrechte zu achten sowie Kinder- und Zwangsarbeit zu bekämpfen.

Sicherheit ist Teil unserer DNA und eine unserer zentralen Verpflichtungen – nicht nur unseren Kunden, sondern allen Verkehrsteilnehmern gegenüber. Wir wollen Unfälle im Straßenverkehr vermeiden. Deshalb verbessern wir unsere Sicherheits- und Assistenzsysteme kontinuierlich und bringen autonomes Fahren voran. Unsere Produkte entwickeln wir nach höchsten Sicherheitsstandards, deren Einhaltung wir mithilfe von internen Qualitätskontrollen und externen Zertifizierungen regelmäßig überprüfen.

**Wesentlichkeitsanalyse**

**GRI 3-1/-2**    **SDG 16**

Als Grundlage unserer Nachhaltigkeitsberichterstattung, aber auch zur Ausrichtung unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie, haben wir für den Daimler Truck-Konzern im Sommer 2022 eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Auf Basis der Daimler Truck-Unternehmensstrategie, regulatorischer Entwicklungen sowie aktueller Branchentrends haben wir die wesentlichen Themen für Daimler Truck identifiziert und diese priorisiert. Für eine ganzheitliche Betrachtung haben wir

sowohl die unternehmerische Relevanz der Nachhaltigkeitsthemen wie auch Einfluss auf unsere Umwelt und Mitmenschen analysiert. Diese zwei Perspektiven wurden durch die Einbindung verschiedener Stakeholder beleuchtet. Zum einen haben wir den positiven und negativen Einfluss unserer Geschäftstätigkeit mit einer umfassenden Wettbewerbsanalyse, einer SDG-Impact-Bewertung sowie Experteninterviews betrachtet. Zum anderen haben wir die Auswirkung der Nachhaltigkeitsthemen auf unseren Geschäftsverlauf und -ergebnisse durch eine Online-Umfrage sowohl bei unseren Beschäftigten als auch bei unseren Truck-Flottenkunden abgedeckt und die relevanten ESG-Rating-Anforderungen analysiert.

Die Ergebnisse inklusive Handlungsempfehlungen wurden dem Sustainability Steering Committee (»SSC«) sowie dem Corporate Sustainability Board (»CSB«) vorgestellt.

Das Ergebnis der Wesentlichkeitsanalyse bestätigt die Konzentration auf unsere Fokusthemen der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Acht Handlungsfelder wurden als wesentlich identifiziert. Der Schwerpunkt liegt hier aus externer wie aus interner Sicht auf ökologischen Aspekten unseres Geschäfts – vor allem auf der Bekämpfung des Klimawandels, der Ressourceneffizienz sowie der Vermeidung von Verschmutzung. Gemeinsam mit den sozialen Anforderungen, der Achtung und Wahrung von Menschenrechten sowie Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, die vor allem von unseren Beschäftigten hoch bewertet wurden, bilden sie die für uns relevantesten Themen, an denen wir zukünftig unser Nachhaltigkeitsmanagement und -reporting stärker ausrichten wollen. Auch die Themen Grüne Lieferkette, Compliance sowie Verkehrssicherheit werden Schwerpunkte unseres ESG- und Konzernmanagements sein.

**B.24**

**Wesentlichkeitsanalyse**

**Inside out (Auswirkungen auf Mensch und Umwelt)**

Wettbewerbsanalyse	SDG*-Auswirkungen	Experteninterviews
Was ist die größte Auswirkung auf die Branche nach Einschätzung der Wettbewerber?	Was sind die größten positiven und negativen Auswirkungen auf den Daimler Truck-Konzern?	Was sagen Experten aus Wissenschaft und NGOs zu den Auswirkungen der Branche und des Konzerns?

**Outside in (Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit)**

Flottenkundenbefragung	Befragung der Beschäftigten	ESG-Ratings
Welche Themen sind ausschlaggebend für die Kaufentscheidung der wichtigsten Kunden?	Welche Themen sind für die Beschäftigten von besonderer Bedeutung?	Welche Nachhaltigkeitsthemen haben Einfluss auf die Finanzierung des Unternehmens?

**Wesentliche Themen**

1. Klimaschutz & Anpassung an den Klimawandel
2. Menschenrechte
3. Ressourceneffizienz
4. Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz
5. Vermeidung von Umweltverschmutzung
6. Grüne Lieferkette
7. Compliance
8. Verkehrssicherheit

**Weitere Themen**

9. Vielfalt, Chancengleichheit & Inklusion
10. Talentförderung
11. Gute Unternehmensführung
12. Biodiversität
13. Partnerschaften & Engagement

\* SDG: Sustainable Development Goals

**Governance**

**GRI 2-13**

Daimler Truck hat Nachhaltigkeit im Berichtsjahr mit Priorität als oberste Führungsaufgabe vorangetrieben und klare Verantwortungsstrukturen für das Thema Nachhaltigkeit im Konzern geschaffen. Der Gesamtvorstand tagt regelmäßig als Corporate Sustainability Board (»CSB«) zu bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen für das Unternehmen. Innerhalb des Vorstands ist der Vorsitzende Martin Daum für das Thema Nachhaltigkeit gemäß Geschäftsverteilungsplan zuständig. Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand insbesondere auch in Bezug auf Nachhaltigkeitsfragen. Einige Mitglieder des Prüfungsausschusses verfügen dabei auch über Sachverstand auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Die im Berichtsjahr 2021 etablierten Management- und Organisationsstrukturen sollen unsere Nachhaltigkeitsziele strategisch unterstützen. Dazu wurden übergreifend das Sustainability Steering Committee (»SSC«) sowie Arbeitsgruppen zu den Fokusthemen E, S und G geschaffen.

Innerhalb der Rechts- und Compliance-Abteilung befasst sich ein Team für Nachhaltigkeitsmanagement mit den relevanten Steuerungsfragen. In seine Verantwortung fallen neben der Nachhaltigkeitsberichterstattung auch die Weiterentwicklung der nachhaltigkeitsgerechten Geschäftsstrategie, die menschenrechtliche Compliance sowie das Stakeholder-Management. Diese Funktion berichtet über den Chief Legal and Compliance Officer des Unternehmens an den Vorstandsvorsitzenden.

Weitere relevante Informationen finden sich in der [Erklärung zur Unternehmensführung](#).

**Grundsätze und Richtlinien**

**GRI 2-23**

Unsere Werte und Grundsätze haben wir in unserer Grundsatz-erklärung für Soziale Verantwortung und Menschenrechte sowie in unserer übergreifenden Verhaltensrichtlinie, dem Daimler Truck Code of Conduct, und in weiteren themenspezifischen Richtlinien verankert.

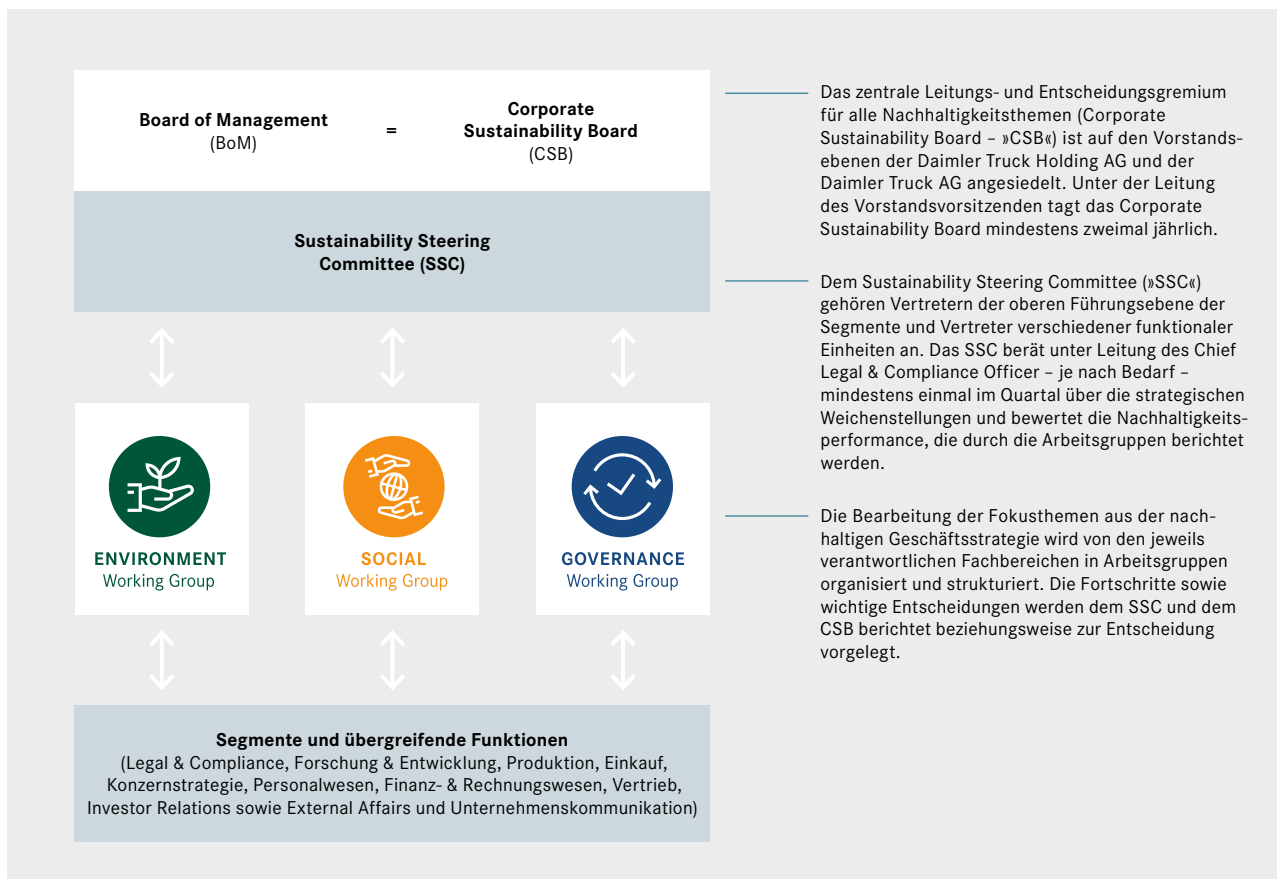
Unter Richtlinien verstehen wir höchstrangige, rahmensetzende, interne Regelungen des Daimler Truck-Konzerns, die für alle im Geltungsbereich definierten Beschäftigten und Mitglieder geschäftsführender Organe unmittelbar verbindlich sind.

Vorgaben zu Verantwortlichkeiten, Prozess, Qualität, Übersetzung, Genehmigung, Inkraft- und Außerkraftsetzung, Kommunikation und Dokumentation von Richtlinien sind im Handbuch zum Richtlinienmanagement geregelt.

Das sogenannte House of Policies (»HoP«) ist für den gesamten Daimler Truck-Konzern die offizielle Plattform für eine transparente, effiziente und rechtssichere Richtlinienlandschaft im gesamten Konzern. Alle Beschäftigten haben Zugriff auf das HoP und es werden auch entsprechende Trainings angeboten.

**B.25**

**Governance Struktur**



## Compliance

GRI 2-27, 3-3, 205-1/-2/-3, 206-1, 207

SDG 16

Wir sind überzeugt: Dauerhaft erfolgreich bleibt nur, wer ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt. Das Einhalten von Regeln und eine entsprechende Compliance-Kultur haben daher bei Daimler Truck einen hohen Stellenwert.

Compliance und eine verantwortungsvolle Unternehmensführung entsprechen unserem Verständnis eines nachhaltigen Wirtschaftens. Daimler Truck hat daher ein etabliertes Compliance Management System (»CMS«) mit Programmen und Prozessen implementiert, um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen und um Fehlverhalten vorzubeugen. Durch zahlreiche Trainingsmaßnahmen und Kommunikationskampagnen informiert und sensibilisiert Daimler Truck seine Beschäftigten zu Compliance-Themen.

### Schwerpunkte des Compliance-Managements

Wertebasierte Compliance ist ein unverzichtbarer Teil unseres Geschäftsalltags und bedeutet, dass wir uns an Gesetze und interne Regeln halten wollen. Mit konkreten Maßnahmen wollen wir regelkonformes Verhalten im gesamten Unternehmen weltweit fördern. Wie wir unsere Schwerpunktziele angehen, an welchen Gesetzen und Richtlinien wir uns dabei orientieren und welche konkreten Maßnahmen wir umsetzen, stellen wir nachfolgend dar.

Schwerpunktziele unserer konzernweiten Compliance-Aktivitäten sind:

- Bekämpfung von Korruption
- Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs
- Einhaltung technisch-regulatorischer Vorgaben
- Achtung und Wahrung der Menschenrechte
- Beachtung der Datenschutzgesetze
- Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung
- Einhaltung von Sanktions- und Exportvorgaben

### Bekämpfung von Korruption

Ziel unserer Compliance-Maßnahmen ist es, Korruption in allen Geschäftsaktivitäten zu minimieren. Daher überprüfen wir Geschäftspartner und Transaktionen kritisch und gehen besonders sensibel mit Behörden und Amtsträgern um.

Ein wichtiger Bestandteil unseres Anti-Korruption-Compliance-Programms ist der Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International. Erhöhte Korruptionsrisiken sehen wir insbesondere bei Vertriebsaktivitäten in Hochrisikoländern sowie bei unseren Geschäftsbeziehungen zu autorisierten Händlern und Generalvertretern weltweit.

### Wahrung und Förderung von fairem Wettbewerb

Unser konzernweites Antitrust-Compliance-Programm ist an nationalen und internationalen Standards ausgerichtet, um einen fairen Wettbewerb zu wahren. Es umfasst einen weltweit gültigen Daimler Truck-Konzernstandard, der verbindlich definiert, wie kartellrechtliche Fragestellungen zu beurteilen sind und Verbandsarbeit erfolgt.

Er orientiert sich an den Maßstäben der zugrunde liegenden europäischen Regelungen und berücksichtigt die ständige Rechtspraxis der europäischen Kartellbehörden und Gerichte.

Zusätzliche Leitfäden und Praxishilfen sollen zudem unsere Beschäftigten weltweit dabei unterstützen, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich regelkonform zu verhalten. Besonders wichtig ist dies beim Kontakt mit Wettbewerbern, bei der Zusammenarbeit mit Händlern und Generalvertretern sowie bei der Gremienarbeit in Verbänden.

### Einhaltung technisch-regulatorischer Vorgaben


Unter Produkt Compliance versteht Daimler Truck die Einhaltung technisch-regulatorischer Anforderungen, Standards und Gesetze, die für die Geschäftsaktivitäten weltweit von Relevanz sind.

Unser Ziel ist, sowohl Risiken im Produktentstehungsprozess – also bei der Produktentwicklung und Zertifizierung – als auch in den Produktbewährungsprozessen frühzeitig zu erkennen und ihnen präventiv zu begegnen. Dabei berücksichtigen wir die grundsätzlichen Zielsetzungen der Gesetze und Regularien sowie interne Vorgaben und Prozesse in der Entwicklung, Produktion und nach Inverkehrbringen der Fahrzeuge.

Das Produkt Compliance Management System (»PCMS«) legt Prinzipien, Strukturen und Prozesse fest, die unseren Beschäftigten insbesondere bei anspruchsvollen Auslegungsfällen zu technischen Regelungen Sicherheit und Orientierung geben sollen. Des Weiteren umfasst das PCMS Mindeststandards für den Umgang mit unseren Produkten im Feld bezüglich Sicherheits-, regulatorischer Konformitäts- und Emissionsthemen.

### Achtung und Wahrung von Menschenrechten

Wir setzen uns nachdrücklich für die Achtung und Wahrung der Menschenrechte ein und erwarten dies auch von unseren Geschäftspartnern in der gesamten Wertschöpfungskette. Mit unserem Human Rights Compliance Management System (»Human Rights CMS«) setzen wir auf einen systematischen Ansatz zur Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten. Das Human Rights CMS orientiert sich an international anerkannten Standards, zum Beispiel an den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte (»UNGPs«), die die Grundlage für regulatorische und legislative Anforderungen für Wirtschaft und Menschenrechte weltweit bilden.

Im Rahmen des CMS prüfen wir risikobasiert und systematisch, ob in unseren kontrollierten Konzerngesellschaften und unseren Lieferketten Menschenrechte beachtet werden, und haben verschiedene Maßnahmen definiert, um möglichen nachteiligen menschenrechtlichen Auswirkungen durch unser Unternehmen und unsere Geschäftsaktivitäten vorzubeugen, diese zu minimieren und Abhilfe zu schaffen. Weitere Informationen im Kapitel  [Menschenrechte](#).

### Beachtung der Datenschutzgesetze

Daten und ihre systematische Auswertung bilden bei Daimler Truck die Grundlage für neue Geschäftsmodelle, innovative Technologien und effiziente Prozesse. Daten eröffnen jedoch nicht nur Geschäftschancen, sondern ihre Handhabung erfordert besondere Sorgfalt, weil sowohl in Europa als auch weltweit umfassende Datenschutzvorgaben gelten.

Bei Daimler Truck haben wir im Geschäftsjahr ein Bekenntnis zur Datenverantwortung mit dem Ziel verabschiedet, einen klaren Handlungsrahmen anhand der drei Leitprinzipien »Mehrwert für den Kunden«, »Geschäftspotenzial« und »verantwortungsvolle Datennutzung« zu definieren, wie wir in unserem Unternehmen mit Daten umgehen.

Die vom Gesetz definierten Aufgaben zur Einhaltung der Datenschutzvorschriften nimmt bei Daimler Truck die Konzern-datenschutzbeauftragte wahr.

Die globale Daten- und Informationsrichtlinie von Daimler Truck legt die Grundlage für einen verantwortungsvollen und rechtskonformen Umgang mit Informationen und Daten weltweit. Sie definiert einen verbindlichen Mindeststandard für alle Konzerneinheiten. Daneben sind selbstverständlich die Anforderungen der EU-Datenschutz-Grundverordnung und der jeweils geltenden lokalen Datenschutzgesetze zu beachten.

Das Daten-CMS unterstützt den Konzern dabei, die Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutzvorgaben systematisch zu planen, umzusetzen und laufend zu kontrollieren. Für alle Vorfälle, die die Informationssicherheit betreffen, ist bei Daimler Truck ein zentraler Meldeprozess etabliert: Der »Information Security Incident Management« Prozess. Beschäftigte und Auftragnehmer sind dazu angehalten, alle potenziellen Datenschutz- und Informationssicherheitsverletzungen auf diesem Wege zu melden. Im Berichtsjahr erfolgte in vereinzelt Fällen eine Meldung an die zuständigen Datenschutz-Aufsichtsbehörden. Es folgten daraus keine behördlichen Maßnahmen gegen den Konzern.

Die Kontaktdaten der Konzerndatenschutzbeauftragten sind öffentlich verfügbar. Für Kunden mit Anliegen im Datenschutz steht die Konzerndatenschutzbeauftragte jederzeit als Ansprechpartnerin bereit. Im Berichtsjahr gab es bei Daimler Truck keinen Fall, in dem Datenschutzaufsichtsbehörden Untersuchungen aufgrund von Kundenbeschwerden durchgeführt haben.

### Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung

Das Compliance-Feld der Prävention der Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung soll sowohl der Verhinderung der Einschleusung von Geldern aus kriminellen Geschäften in den legalen Wirtschaftskreislauf als auch der Finanzierung von terroristischen Vereinigungen über Geschäfte mit Daimler Truck dienen. Daher haben wir zum Zwecke der Prävention konzernweit globale Mindeststandards, Prozesse und Sicherungsvorkehrungen implementiert.

Daimler Truck hat einen Konzern-Geldwäschebeauftragten bestellt. Dieser nimmt für die Daimler Truck Holding AG und alle ihre Konzerngesellschaften geschäftsfeldübergreifend die Ordnungsfunktion wahr und übernimmt die Verantwortung für die konzernweit gültigen Standards und Prozesse nach dem Geldwäschegesetz.

Der Geldwäschebeauftragte wird von zwei stellvertretenden Geldwäschebeauftragten unterstützt. Ein Stellvertreter verantwortet die Sicherstellung der Compliance-Maßnahmen zur Geldwäscheprävention und Terrorismusfinanzierung für das Industriegeschäft, der andere Stellvertreter für das Segment Financial Services.

### Einhaltung von Sanktions- und Exportvorgaben

Eine zentrale Konzerneinheit für Exportkontrolle, Sanktionen, Geldwäsche und Gefahrgut verfolgt einen kombinierten Compliance-Ansatz, mit dem Ziel, alle anwendbaren personenbezogenen Sanktionen (»Sanctions Compliance«) und güterbezogenen Sanktionen (»Export Control Compliance«) konzernweit bestmöglich sicherzustellen.

Als Mindeststandard von Daimler Truck werden, unabhängig von ihrer Anwendbarkeit, die Sanktionslisten der EU, des Vereinigten Königreichs sowie der USA (unter anderem US Office of Foreign Assets Control (»OFAC«) und US Bureau of Industry and Security (»BIS«)) IT-seitig bei jedem Geschäftsvorgang geprüft. Die konzernweit zuständige Exportkontrolle stellt sowohl durch ihr weltweit im Daimler Truck-Konzern geltendes Regelwerk als auch durch ihr IT-gestütztes Exportkontroll-Managementssystem sicher, dass bei allen durch Daimler Truck oder kontrollierte Mehrheitsgesellschaften veranlassten Ausfuhren oder Verbringungen von exportkontrollrelevanten Gütern anwendbaren nationalen und supranationalen exportkontrollrechtlichen Verbote und Genehmigungserfordernisse beachtet werden.



## Compliance Management System

Mit unserem Compliance Management System (»CMS«) wollen wir bei Daimler Truck 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. Das CMS umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen, um regelkonformes Verhalten im Unternehmen zu fördern. Es orientiert sich an nationalen und internationalen Standards und wird bei Daimler Truck weltweit angewendet. Das CMS besteht aus sieben Elementen, die aufeinander aufbauen.

### B.26

#### Das Daimler Truck Compliance Management System



### Unternehmenskultur und Compliance-Werte

Unser Ziel ist es, dass alle Beschäftigten die gültige Verhaltensrichtlinie kennen und einhalten und sich verantwortungsvoll, integer und regelkonform verhalten. Unsere konzernweit gültige Verhaltensrichtlinie dient uns als allgemeiner Wertmaßstab: Sie legt die Leitlinien unseres Handelns fest und hilft uns, richtige Entscheidungen zu treffen. Die Richtlinie ist für alle Beschäftigten der kontrollierten Konzerngesellschaften der Daimler Truck Holding AG bindend, liegt in zehn Sprachen vor und ist zentral verfügbar. Die Verhaltensrichtlinie wurde im Laufe des Jahres 2022 mit Hilfe von Kolleginnen und Kollegen überarbeitet und auf die »Purpose Principles« von Daimler Truck ausgerichtet. Sie wurde Anfang Februar 2023 veröffentlicht.

### Compliance-Ziele

Die Ziele des Compliance-Programms werden auf Basis der Compliance-Strategie durch den Chief Legal and Compliance-Officer und das Compliance Board festgelegt und verantwortet. Die Compliance-Strategie leitet sich aus den Unternehmenszielen sowie aus den gültigen Gesetzen, Regelungen, freiwilligen Selbstverpflichtungen und den »Purpose Principles« von Daimler Truck ab.

Für die einzelnen Compliance-Felder bedeutet dies, Korruptionsrisiken, kartellrechtliche Risiken, Exportkontrollrisiken, Risiken durch Geldwäsche und Verstöße gegen Sanktions- und Terrorlisten, gegen den Datenschutz, Produktkonformität und Menschenrechte sowie spezifische umweltbezogene Risiken zu minimieren.

### Compliance-Organisation

Die Compliance-Organisation des Daimler Truck-Konzerns ist regional und entlang der Funktionen aufgestellt. So kann sie effektiv unterstützen – beispielsweise durch Vorgaben und Beratung. Hierfür stehen funktionale oder regionale Ansprechpartner zur Verfügung. Damit 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. Zusätzlich steuert das Compliance Board übergreifende Themen und kontrolliert, ob unsere 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 and Compliance Officer geleitet. Dieser berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden der Daimler Truck Holding AG und erstattet regelmäßig Bericht 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. Die Unabhängigkeit des Compliance-Netzwerks von den Segmenten wird durch die direkte Berichtslinie an die Rechts- und Compliance-Abteilung sowie den Vorstandsvorsitzenden aus Sicht des Unternehmens gewährleistet.

### Compliance-Risiken

Daimler Truck untersucht und evaluiert regelmäßig systematisch alle kontrollierten Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen weltweit und die eigenen Zentralsbereiche, um Compliance-Risiken zu minimieren. Dabei wird auf zentral verfügbare Daten und, falls erforderlich, lokale Informationen zugegriffen. Die Ergebnisse der regelmäßigen Compliance-Risikoevaluierung bilden die Basis unserer Risikosteuerung. Wir nutzen sie, um zielgerichtet risikominimierende Maßnahmen weltweit umzusetzen. Dieser Risikomanagementansatz dient als Rahmenwerk für alle Compliance-Felder. Die Risikoanalyse für Daimler Truck, welche für das Geschäftsjahr 2022 Gültigkeit hat, wurde vor der Abspaltung von der damaligen Daimler AG Ende 2021 durchgeführt und bildet die Grundlage unserer Compliance-Risikosteuerung. Die Prozesse des Compliance-Risikomanagements wurden von Daimler Truck nach der Abspaltung übernommen und im Berichtsjahr an dessen Anforderungen angepasst.

**Compliance-Programm**

Das Compliance-Programm von Daimler Truck umfasst Elemente, wie beispielsweise das Business Practices Office, die Geschäftspartner Due Diligence-Prozesse, Compliance-Vertragsklauseln und weitere auf das jeweilige Compliance-Feld zugeschnittene Maßnahmen, um Risiken zu minimieren und Verstößen gegen Gesetze und Regeln entgegenzuwirken. Die einzelnen Maßnahmen werden aus den Erkenntnissen unserer systematischen Risikoanalyse abgeleitet. Hierbei werden unter anderem folgende Schwerpunkte gesetzt: Kontinuierliche Sensibilisierung für Compliance und Einhaltung relevanter Prozesse, konsequente Nachverfolgung von Hinweisen auf Fehlverhalten sowie Formulierung von klaren Anforderungen an das Verhalten unserer Geschäftspartner.

**Meldung von Regelverstößen über das Hinweisgebersystem Business Practices Office**

**GRI 2-27**

Das Hinweisgebersystem Business Practices Office (»BPO«) ermöglicht den weltweit Beschäftigten von Daimler Truck sowie 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 den Konzern und die Beschäftigten aufmerksam. Damit können Schäden abgewendet werden.

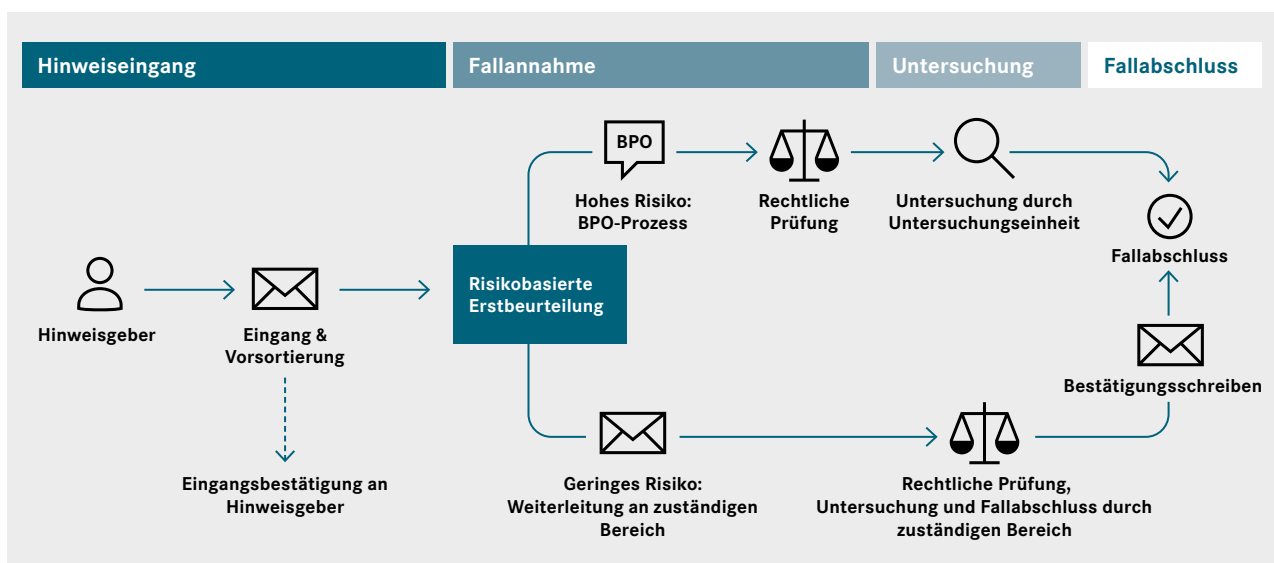
Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie regelt das BPO-Verfahren und die entsprechenden Zuständigkeiten. Ihr Ziel ist es, eine faire und transparente Vorgehensweise zu gewährleisten, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für den Betroffenen als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. 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 Geldwäschedelikte sowie Verstöße gegen technische Vorgaben oder Verletzungen von Umweltvorschriften. Auch Fälle von sexueller Belästigung, Menschenrechtsverletzungen, Diskriminierung oder Rassismen gehören zu den Regelverstößen mit hohem Risiko. Um das Vertrauen in unser Hinweisgebersystem BPO stetig zu erhöhen und es bei unseren Beschäftigten noch bekannter zu machen, wird über unterschiedliche Kommunikationsmaßnahmen über das BPO berichtet und sensibilisiert.

**B.27**

**Daimler Truck BPO Prozess**



Im Berichtsjahr 2022 wurden über das Hinweisgebersystem BPO 19 Fälle mit hohem Risiko neu angelegt. Bei den neu angelegten Fällen fielen zwei Fälle in die Kategorie »Korruption (passiv)«, zwei Fälle in die Kategorie »schwere Fälle von sexueller Belästigung« und zwei Fälle in die Kategorie »schwere Verletzungen der körperlichen und psychischen Unversehrtheit«. Weitere acht Fälle fielen in die Kategorie »Diebstahl (über 100.000 €)«, vier Fälle in die Kategorie »Reputationsschäden« und ein Fall in die Kategorie »andere hohe Risiken«.

Im Berichtsjahr 2022 wurden insgesamt 15 Fälle als »zutreffend/geschlossen (teilweise) mit Verdienst« geschlossen. Bei diesen 15 Fällen bestätigte sich ein konkreter Anfangsverdacht. Davon gehörten drei Fälle in die Kategorie »Diebstahl (über 100.000 €)«, neun Fälle in die Kategorie »Schaden (über 100.000 €)« und drei Fälle in die Kategorie »schwere Fälle von sexueller Belästigung«. Das Unternehmen entscheidet hier unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen. Zu den Personalmaßnahmen gehörten im Berichtsjahr außerordentliche Kündigungen, Abmahnungen und Ermahnungen mit Reduzierung der variablen Vergütung, Suspendierungen sowie eine Eigenkündigung.

Weitere Informationen und Kontaktdaten finden Sie auf unserer [Internetseite](#).

### Integres Verhalten von Vertriebspartnern und Lieferanten

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 beachten, und in diesem Sinne auch in die Lieferkette wirken. Was wir im Einzelnen von ihnen erwarten, haben wir in den Business Partner-Standards formuliert, die im Berichtsjahr überarbeitet wurden und die wir unseren Geschäftspartnern an die Hand geben. In den Business Partner-Standards fassen wir auch alle Anforderungen an unsere Lieferanten für nachhaltiges Handeln zusammen und formulieren unsere Erwartungen mit Blick auf Arbeitsbedingungen, die Achtung und Wahrung von Menschenrechten, Umwelt und Sicherheit sowie Compliance. Weitergehende Anforderungen sind in unseren »Daimler Truck Special Terms« (Auftragsbedingungen) sowie den Compliance-Vertragsklauseln enthalten. Des Weiteren stellen wir unseren Geschäftspartnern auch ein spezifisch entwickeltes Compliance Awareness Module zur Verfügung. Das Modul sensibilisiert für aktuelle Anforderungen und bietet unseren Lieferanten und Vertriebspartnern eine Hilfestellung im Umgang mit möglichen Compliance-Risiken. Gemäß den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen wirken wir darauf hin, dass Geschäftspartner, insbesondere auch unmittelbare Lieferanten, die Menschenrechte achten. Zudem setzen wir uns dafür ein, dass dies auch bei mittelbaren Lieferanten der Fall ist und ergreifen entsprechende Maßnahmen.

Direkte Geschäftspartner überprüfen wir im Rahmen risikobasierter Due Diligence-Prozesse. Im Berichtsjahr haben wir alle neuen Vertriebspartner geprüft. Anhand eines permanenten Monitoring-Prozesses prüfen wir darüber hinaus alle bestehenden Vertriebspartner mit dem Ziel, mögliche Verhaltensverstöße der Vertriebspartner zu identifizieren. Außerdem haben wir im Berichtsjahr unsere weltweit einheitlichen und risikobasierten Verfahren zur Auswahl und Zusammenarbeit mit Lieferanten, vor allem vor dem Hintergrund des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (Lieferanten Due Diligence), weiterentwickelt. Weitere Informationen finden Sie auf der [Internetseite](#) für unsere Lieferanten und in den Kapiteln [Grüne Lieferkette](#) und [Menschenrechte](#).

**Interne Informations-, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen**

Daimler Truck bietet ein umfangreiches Schulungsangebot zu Compliance-Themen an. Der Bedarf für das Schulungsangebot wird regelmäßig ermittelt, auf neueste Erkenntnisse angepasst und weiterentwickelt. Die Inhalte und Themen der Trainings orientieren sich an den Rollen und Funktionen der jeweiligen Zielgruppe. Den Beschäftigten in der Verwaltung wird ein webbasiertes, zielgruppenspezifisches Trainingsprogramm angeboten, das aus unterschiedlichen verpflichtenden Modulen besteht. Beschäftigte aus der Produktion und produktionsnahen Bereichen können freiwillig am Trainingsprogramm teilnehmen. Die entsprechenden Trainingsmodule weisen wir den Beschäftigten bei Einstellung, bei Beförderung oder bei einem Wechsel in eine Funktion mit erhöhtem Risiko zu. Die webbasierten Trainingsmaßnahmen stehen über ein Learning Management System (»LMS«) weltweit zur Verfügung. Das webbasierte Trainingsangebot ergänzen wir durch Präsenztrainings, die wir 2022 teilweise in digitaler Form durchgeführt haben. Auch für Aufsichts- und Managementfunktionen bieten wir Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen an. Im Rahmen eines Executive-Onboarding-Programms informieren wir über Rechts- und Compliance-Themen, um neu ernannte Aufsichtsratsmitglieder und Mitglieder der Geschäftsleitungen der Konzerngesellschaften in ihrer neuen Rolle zu unterstützen.

**B.29**


**Compliance-Trainingsprogramm 2022 – Webbasierte Trainings**  
GRI 205-2

Basic Module <sup>1</sup>	▼Anzahl Teilnehmer <sup>4</sup>
Antitrust Overview	40.962
Management Module <sup>2</sup>	
Inclusion in Mind!	6.202
Expert Modules <sup>3</sup>	
Compliance@Marketing and Sales	12.123
Compliance@Procurement	387
Insider Law	1.532
Product Compliance	8.499

- 1 Dieses Modul wird allen aktiven Beschäftigten (Voll- und Teilzeitkräfte) der Verwaltung der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften, die die IT-Anforderungen für die Durchführung von Trainings im Daimler Truck Learning Management System erfüllen, automatisiert zugewiesen.
- 2 Dieses Modul wird allen Führungskräften (Voll- und Teilzeitkräfte, Ebene 4 und höher) der Verwaltung der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften, die die IT-Anforderungen für die Durchführung von Trainings im Daimler Truck Learning Management System erfüllen, automatisiert zugewiesen.
- 3 Diese Module werden relevanten aktiven Beschäftigten (Voll- und Teilzeitkräfte) der Verwaltung der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften, die die IT-Anforderungen für die Durchführung von Trainings im Daimler Truck Learning Management System erfüllen, automatisiert zugewiesen.
- 4 Anzahl Teilnehmer zeigt die im Learning Management System hinterlegten Abschlüsse.

**B.28**

**Compliance-Trainingsprogramm**

Führungskräfte- und Mitarbeiterschulungen	
 <p><b>Executive-Onboarding-Programm</b> für CEOs und CFOs des Daimler Truck Konzerns</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Onboarding mit allen <b>neu ernannten CEOs und CFOs (verpflichtend)</b>.</li> </ul>
 <p>Webbasiertes <b>Compliance-Schulungsprogramm</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zentrale Pflichtzuweisung <b>von Basis-, Management- und Expertenmodulen</b> an Beschäftigte in Verwaltungsbereichen der Daimler Truck AG und kontrollierten Gesellschaften unter Berücksichtigung <b>der jeweiligen Rolle, Funktion und des Risikos</b>.</li> <li>- Systembasierte Reportingfunktionen und automatische Erinnerungen zur <b>Nachverfolgung von Pflichttrainings</b>.</li> </ul>
 <p><b>Präsenz-/ virtuelle Trainings</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das <b>lokale Legal und Compliance-Netzwerk</b> bietet unter Berücksichtigung des lokalen Risikoprofils der jeweiligen Einheit sowie des zentral verfügbaren Trainingsangebots bedarfsorientiert zusätzliche Trainings in Präsenz- und/oder virtuellen Formaten an. Die Infrastruktur für die Dokumentation dieser Trainings wird zentral bereitgestellt.</li> </ul>
Compliance Awareness für Geschäftspartner	
 <p><b>Compliance Awareness Module</b> für Lieferanten und Vertriebspartner</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Vertriebspartnern und Lieferanten</b> von Daimler Truck wird das <b>webbasierte Compliance Awareness Modul</b> online zur Verfügung gestellt. Der Inhalt bezieht sich unter anderem auf unsere Daimler Truck Business Partner-Standards.</li> <li>- Das Modul erläutert unsere <b>Leitprinzipien für Integrität</b> und unterstützt unsere Geschäftspartner im Umgang mit potenziellen Integritäts- und Compliance-Risiken.</li> </ul>

**B.30****Compliance Trainingsprogramm 2022 – Präsenztrainings<sup>1,2</sup>****GRI 205-2****Compliance-Felder****Anzahl Teilnehmer**

- Anti-Korruption	<b>11.813</b>
- Anti-Geldwäsche	
- Kartellrecht	
- Compliance im Allgemeinen	
- Compliance von Daten	
- Exportkontrolle	
- Einhaltung von Sanktionen	

1 Präsenztrainings wurden teilweise in digitaler Form durchgeführt.

2 Zielgruppe: Relevante Führungskräfte und Sachbearbeiter weltweit.

**▼ Monitoring und Verbesserungen**


Anhand eines jährlichen Monitoring-Prozesses überprüft Daimler Truck die Programme, Prozesse und Maßnahmen seines CMS und analysiert, ob sie angemessen und wirksam sind. Dabei wird auf zentral verfügbare Daten sowie, falls erforderlich, lokale Informationen zugegriffen. Hinweise auf eine nicht-wirksame Umsetzung von Maßnahmen werden im Rahmen des Monitorings erfasst und hierfür Maßnahmen definiert. Falls veränderte Risiken oder neue rechtliche Anforderungen es notwendig machen, passen wir unsere Prozesse und Maßnahmen im CMS an.

Die Monitoring-Ergebnisse und weitere mögliche Maßnahmen werden im Compliance Board evaluiert und beschlossen. Der Compliance-Risiko- und Monitoring-Prozess wird bei Daimler Truck für alle genannten Compliance-Felder durchgeführt. Compliance-Felder, die sich im Aufbau befinden, werden einer Angemessenheitsprüfung unterzogen. Compliance-Programme und -Prozesse lang etablierter Bereiche werden darüber hinaus auf ihre Wirksamkeit untersucht. ▲

Der beschriebene Monitoring-Prozess sowie die jährliche Angemessenheits- und Wirksamkeitsprüfung haben für das Berichtsjahr keine Hinweise ergeben, dass das Compliance-Programm, die -Prozesse oder beschlossenen Maßnahmen im Kontext der Risikolage des Unternehmens nicht angemessen oder nicht wirksam wären.

▼ Des Weiteren auditierte die KPMG AG, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, die CMS der damaligen Daimler AG für Anti-Korruption, Kartellrecht und technische Compliance (»tCMS«) 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 im Jahr 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 CMS wurde in 2019 auf sein Design geprüft. Im Rahmen der dezentralen Wirksamkeitsprüfung waren auch ausgewählte Einheiten der Daimler Truck AG Bestandteil der Prüfung.

**Risiko- und Chancenmanagement****GRI 2-25**

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 lagen im Berichtsjahr nicht vor. Ausführliche Informationen finden Sie im  [Risiko- und Chancenbericht](#). ▲

## Steuerpflicht

GRI 207

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 unter Berücksichtigung der ökonomischen und sozialen Auswirkungen und im Einklang mit der Unternehmens- und Geschäftsstrategie 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 Beschäftigte durch ein angemessenes Tax-Compliance-Management-System (»Tax CMS«).
- Wir verfolgen 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 weltweite Verantwortung für Steuern ist dem Head of Tax von Daimler Truck zugeordnet. Bedeutende steuerlich relevante Entscheidungen werden im Tax Compliance and Tax Risk Committee (»TCRC«) getroffen, dem der Finanzvorstand angehört. Das TCRC wird auch fortlaufend über die wesentlichen steuerlichen Themen informiert.

Die steuerlichen Richtlinien regeln die Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Pflichten der mit steuerlichen Aufgaben betrauten Personen bei Daimler Truck. Zudem machen sie konkrete Umsetzungsvorgaben für das Erfüllen entsprechender Gesetzesvorgaben und schärfen damit das Bewusstsein unserer Beschäftigten für steuerliche Sachverhalte. Gemäß der unternehmerischen Verhaltens- und Regelverstoßrichtlinie 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.

Das konzernweite Tax CMS ist ein abgegrenzter Teilbereich unseres allgemeinen CMS und wird von der Steuerabteilung verantwortet.

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 Beschäftigten zu identifizieren und zu reduzieren. Es umfasst unter anderem Maßnahmen, wie 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, die strafrechtliche Konsequenzen nach sich gezogen hätten.



## Engagement

GRI 2-29

SDG 17

Die großen gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen wie den Klimawandel kann die Menschheit nur gemeinschaftlich bewältigen. Hierzu leistet auch Daimler Truck einen entsprechenden Beitrag: Wir bringen uns mit unserer Expertise in den gesellschaftlichen Dialog ein und arbeiten mit Vertretern aus Politik und Gesellschaft zusammen, um an Lösungen mitzuwirken. Daimler Truck möchte sich als vertrauenswürdiger und zuverlässiger Gesprächspartner an politischen und öffentlichen Meinungsbildungsprozessen beteiligen. Übergeordnetes Ziel dabei ist, gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen und unternehmerische und gesellschaftliche Interessen dauerhaft miteinander in Einklang zu bringen. Konkret geht es im Austausch darum, nachhaltige Lösungen für gesellschaftliche Herausforderungen mitzugestalten.

### Stakeholder im Fokus

#### B.31

##### Kontinuierliche Einbindung der Stakeholder

GRI 2-29

Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umfragen und interne Webcasts mit Q&amp;A</li> <li>- Intranet, Stimmungsbild</li> <li>- Einbindung in die Strategiearbeit über Arbeitsgruppen</li> </ul>
Kunden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrevents, Umfragen bei Fahrern</li> <li>- Umfragen bei Flottenkunden</li> <li>- Messen wie »IAA TRANSPORTATION«</li> </ul>
Lieferanten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umfragen bei Lieferanten</li> <li>- Daimler Truck Supplier Award</li> </ul>
Investoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauptversammlungen</li> <li>- ESG-Ratings</li> <li>- Roadshows, Capital Market Days</li> </ul>
Politik, NGOs und Medien	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veranstaltungen wie IAA Transportation</li> <li>- Interviews und Pressekonferenzen</li> <li>- Hauptversammlungen</li> <li>- CEO Podcast »Transportation Matters«</li> </ul>

### Austausch mit Politik und Gesellschaft

GRI 415-1

Unter politischer Interessenvertretung verstehen wir den kontinuierlichen Austausch mit Entscheidungsträgern auf verschiedenen politischen Ebenen. Zu diesen zählen unter anderem Politiker, Regierungsmitglieder, Amtsträger sowie Vertreter von Interessengruppen, Handelsorganisationen und Verbänden, die ihrerseits politische Kontakte unterhalten.

Sowohl für den politischen Austausch als auch für eine verantwortungsvolle Interessenvertretung haben wir uns eigene Grundsätze auferlegt und diese unter Einbindung der Unternehmensführung in einer Konzernrichtlinie zusammengefasst. Wir wahren politische Zurückhaltung, Ausgewogenheit und Neutralität im Umgang mit Regierungen, politischen Parteien, Abgeordneten und Amtsträgern.

Zudem haben wir unternehmensintern verbindliche Vorgaben festgelegt, die unter anderem in der Verhaltensrichtlinie von 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, zu politischen Spenden und Parteispenden. Die Daimler Truck AG ist im Transparenzregister der EU wie auch im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung gelistet.

Mit diesen Instrumenten 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. 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. 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.

Beschäftigte der kontrollierten Konzerngesellschaften von Daimler Truck, die politische Interessen vertreten, müssen sich gemäß der Konzernrichtlinie zur Lobbyarbeit beim zuständigen Fachbereich melden und registrieren lassen.

## Verbände und Initiativen

### GRI 2-28

Zusätzlich zum direkten Austausch mit politischen Entscheidungsträgern und anderen Interessengruppen, die sich für eine nachhaltige Entwicklung einsetzen, engagiert sich Daimler Truck in diversen Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen. Hierzu gehören insbesondere der UN Global Compact, econsense, die Nachhaltigkeitsinitiative des Bundesverbands der Deutschen Industrie, Drive Sustainability und Hydrogen Europe. Daimler Truck nutzt diese Foren zum Austausch mit Vertretern der Zivilgesellschaft. Schwerpunkte waren im Berichtsjahr unter anderem Projekte im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung von alternativen Antrieben hin zu innovativen erneuerbaren Technologien, wie zum Beispiel unter Verwendung von Wasserstoff.

Zudem engagieren wir uns in Industrieverbänden – unter anderem als Mitglied im Verband der Automobilindustrie (»VDA«) in Deutschland und entsprechenden Verbänden in anderen Ländern oder Regionen wie zum Beispiel in der European Automobile Manufacturers' Association (»ACEA«) auf europäischer Ebene.

Auch Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion spielen eine wichtige Rolle bei Daimler Truck, weshalb sich der Konzern als Mitglied der Arbeitgeberinitiative Charta der Vielfalt e.V. und des European Women's Management Development Network e.V. aktiv an Diskussionen zu diesen Themen beteiligt.

Wir nehmen in Arbeitsgruppen, die für unser Kerngeschäft relevant sind, aktiv an der Verbandsarbeit teil. Wir bringen unsere unternehmensspezifische Sichtweise und Erfahrungen ein und helfen somit, die Diskussion sachorientiert und qualifiziert voranzubringen.



Sofortmaßnahmen aus Solidarität mit der Ukrainischen Bevölkerung: Spende von über 1 Mio. € an UNICEF.

## Corporate Citizenship

### GRI 203-1

Unter Corporate-Citizenship-Aktivitäten verstehen wir alle sozialen Aktivitäten des Konzerns, wie zum Beispiel Spenden, Corporate Volunteering und Katastrophenhilfe. Diese richten sich zukünftig an der nachhaltigen Geschäftsstrategie und dem Kerngeschäft des Konzerns aus.

Ein wichtiger Teil unseres weltweiten gesellschaftlichen Engagements besteht aus Spenden an gemeinnützige Organisationen und dem Sponsoring gesellschaftlicher Projekte.

Spenden werden konzernweit gemäß den lokalen gesetzlichen und den unternehmensinternen Kriterien ausgewählt. Im Berichtsjahr wurden auf nationaler und internationaler Ebene 3,4 Mio. € zur Auszahlung freigegeben.

Im Berichtsjahr haben wir – zusätzlich zu unseren Spendenaktivitäten in Deutschland – aufgrund des Krieges in der Ukraine einen Schwerpunkt auf die Unterstützung der Menschen vor Ort gesetzt, indem wir unter anderem verschiedenen gemeinnützigen Organisationen Fahrzeuge für Hilfstransporte zur Verfügung gestellt haben. Des Weiteren haben wir Beschäftigte freigestellt, die die Lkw für die Hilfstransporte gefahren haben. Das Unternehmen hat zudem eine große Geldspende an UNICEF getätigt und eine Spendenaktion für die Beschäftigten zu Gunsten des »UNHCR« organisiert, bei der der Spendenbetrag der Beschäftigten vom Unternehmen verdoppelt wurde. Darüber hinaus hat die EvoBus GmbH dem Deutschen Roten Kreuz fünf Busse gespendet. Insgesamt wurden im Rahmen der humanitären Hilfe 2,1 Mio. € von der dafür gegründeten Task Force zur Auszahlung freigegeben.

Des Weiteren ermutigen wir unsere Beschäftigten, sich in soziale Projekte einzubringen, das gesellschaftliche Umfeld unserer Standorte mitzugestalten und weltweit Hilfsprojekte zu initiieren (Corporate Volunteering).

Ein weiteres Beispiel für das Engagement unserer Belegschaft ist die Initiative »ProCent«. Dabei können die Beschäftigten in Deutschland die Cent-Beträge ihres Monatsgehalts spenden. Diese Beträge werden vom Unternehmen verdoppelt und fließen in einen Förderfond für nationale und internationale Projekte mit gemeinnützigem Zweck. Unsere Beschäftigten schlagen Projekte vor, die potenziell Gelder aus diesem Fonds erhalten sollen. Im Berichtsjahr 2022 wurde auf nationaler Ebene unter anderem die Anschaffung von Spielgeräten in Kindergärten und eine neue Küchenausstattung für die »Tafel« finanziert. Auf internationaler Ebene wurden mit den ProCent-Spendengeldern vor allem in Afrika Projekte realisiert, wie beispielsweise der Bau eines Vorratslagers in einem Dorf in Togo und die Finanzierung eines Trainings zum Betreiben von Brunnenmaschinen in der Demokratischen Republik Kongo. Insgesamt konnten im Berichtsjahr 2022 elf Projekte auf nationaler Ebene und drei Projekte auf internationaler Ebene mit einer Gesamtsumme von rund 120.000 € zur Auszahlung freigegeben werden.





# UMWELT

Wir bekennen uns klar zum Pariser Klimaschutzabkommen. Wir wollen den nachhaltigen Transport zum Erfolg führen und damit einen wichtigen Beitrag leisten, um den weltweiten Klimawandel zu bekämpfen.



Nachhaltigkeit bei Daimler Truck



## Umwelt

Als weltweit agierendes Unternehmen wollen wir die Lebens- und Umweltqualität in den Regionen verbessern, in denen wir tätig sind. Der Schutz der Umwelt steht dabei nicht losgelöst neben anderen Zielen: Vielmehr ist er integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie, die auf langfristige Wertsteigerung und Nachhaltigkeit ausgerichtet ist. Dafür entwickeln wir Schlüsseltechnologien, die unsere Kunden langfristig erfolgreich machen sollen und berücksichtigen Umweltauswirkungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von Produktplanung und -strategie, über Entwicklung, Einkauf, Produktion und Produktionsplanung bis hin zu Qualität, Lieferanten- und Produktmanagement sowie dem Drittkundengeschäft.

### Wesentliche Umweltthemen und unser Managementansatz

GRI 3-3

Um ein ganzheitliches Bild der Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf die Umwelt und auch der Auswirkungen von Umwelteinflüssen auf die Geschäftstätigkeit von Daimler

Truck zu erlangen, haben wir relevante Themen innerhalb unserer Wesentlichkeitsanalyse identifiziert. Hierbei wurden die folgenden Umweltthemen als wesentlich herausgearbeitet:




1. Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel;
2. Ressourceneffizienz;
3. Vermeidung von Umweltverschmutzung;
4. Grüne Lieferkette.

Weitere Informationen dazu sind unter [Wesentlichkeitsanalyse](#) zu finden.

Wir wollen unseren Beitrag zur Einhaltung des Pariser Klimaabkommens leisten und haben daher definiert, welche Maßnahmen dafür erforderlich sind. Die Unternehmensleitung ist dafür verantwortlich, die strategischen Ziele, wie beispielsweise die Reduktion unserer CO<sub>2</sub>-Emissionen, zu setzen und zu überprüfen. Wir haben unsere Organisationsstruktur auf globaler und regionaler Ebene für das gesamte Energie- und Umweltmanagement geschärft, um den Fokus noch gezielter auf die entsprechenden Themen zu legen.

## B.32

### Übersicht Umwelt

Ambitionen	Erreichtes
 <p><b>Grüne Produkte</b></p> <p>Wir streben mit unseren neuen Lkw und Bussen an, bis 2039 im Fahrbetrieb in Europa, den USA und Japan CO<sub>2</sub>-neutral unterwegs zu sein - und weltweit bis 2050.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Reihe von emissionsfreien Lkw- und Bus-Modellen in Serienproduktion.</li> <li>- Weiterer Ausbau unserer Produkt-Roadmap zu batterieelektrischen und wasserstoffbasierten Fahrzeugen (»ZEV«) mit dem Ziel bis zu 60 % Absatzanteil von ZEV in den Triade-Märkten im Jahr 2030 zu erreichen.</li> <li>- Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Steigerung der Kraftstoffeffizienz.</li> <li>- Erstellung von zertifizierten Ökobilanzen (Life Cycle Assessment) für unser Produktportfolio.</li> </ul>
 <p><b>Grüne Produktion</b></p> <p>Wir haben in Europa eine CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion realisiert, in den USA, Japan und Indien streben wir dies bis 2025 an - und weltweit bis 2039.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erreichung der bilanziellen CO<sub>2</sub>-Neutralität in unseren eigenen Produktionswerken in Europa.</li> <li>- 92 % unserer relevanten Standorte sind nach ISO 14001 zertifiziert.</li> <li>- Formulierung von Zielwerten für unsere »green production«-Initiative: Bis 2030 Reduktion des Energieverbrauchs weltweit um rund 590 GWh, der Wassernutzung um rund 470k m<sup>3</sup>, des Abfallaufkommens um rund 40 kt, der Scope 1 &amp; 2 Emissionen um 42 % und Erhöhung des Anteils an erneuerbarer Energie auf 55 %.</li> </ul>
 <p><b>Grüne Lieferkette</b></p> <p>Wir wollen gemeinsam mit unseren direkten Lieferanten erreichen, dass unsere Produkte und Dienstleistungen in Europa, den USA und Japan bis 2039 CO<sub>2</sub>-neutral sind - und weltweit bis 2050.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erstmalige Verleihung des Daimler Truck Supplier Awards.</li> <li>- Durchführung des CDP-Supply-Chain-Programms mit einer Antwortrate der eingeladenen Lieferanten von 63 % unseres Produktionsmaterial-Einkaufsvolumens.</li> <li>- Schaffung von Transparenz innerhalb der Lieferkette für Batterien, Stahl, Aluminium und Kunststoff.</li> <li>- Projektstart zur Umstellung der eigenen Inbound-Logistik auf CO<sub>2</sub>-Neutralität und Schaffung von CO<sub>2</sub>-Transparenz.</li> </ul>

**Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel**

Wir haben uns den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens verpflichtet und gestalten den Weg zu einem CO<sub>2</sub>-neutralen Transport. Ungefähr ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Europa entsteht im Straßenverkehr – beim Transport von Gütern und der Beförderung von Personen. Wir berücksichtigen den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel bei unseren verschiedenen Aktivitäten: Während unserer Produktentwicklung, innerhalb der Lieferkette und auch in unserer Produktion. Wir verstehen es als unseren Auftrag, Transport durch technische Innovationen weltweit CO<sub>2</sub>-neutral zu machen. Damit wollen wir einen Beitrag zur Dekarbonisierung der Branche leisten. Wir verfolgen das Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität auf den Straßen und in der gesamten Wertschöpfungskette weltweit bis 2050 sowie eines CO<sub>2</sub>-neutralen Fahrbetriebs von Neufahrzeugen (»Tank-to-Wheel«) in den Triade-Märkten (EU, USA, Japan) bis 2039.

Ende 2022 hatten wir bereits eine ganze Reihe von emissionsfreien Lkw- und Bus-Modellen in unseren Kernmärkten Europa, USA und Japan in Serienproduktion. In den kommenden Jahren folgen nicht nur weitere Fahrzeuge mit Batterieantrieb, sondern auch mit wasserstoffbasierten Brennstoffzellen.

**Ressourceneffizienz**

Durch eine wachsende Weltwirtschaft und Nachfrage nach Güter- und Personentransport steigt auch der Verbrauch von Ressourcen, der Umwelt und Gesellschaft belasten kann. So sind die Gewinnung und Weiterverarbeitung von primären Rohstoffen häufig energieintensiv und führen zu Emissionen von

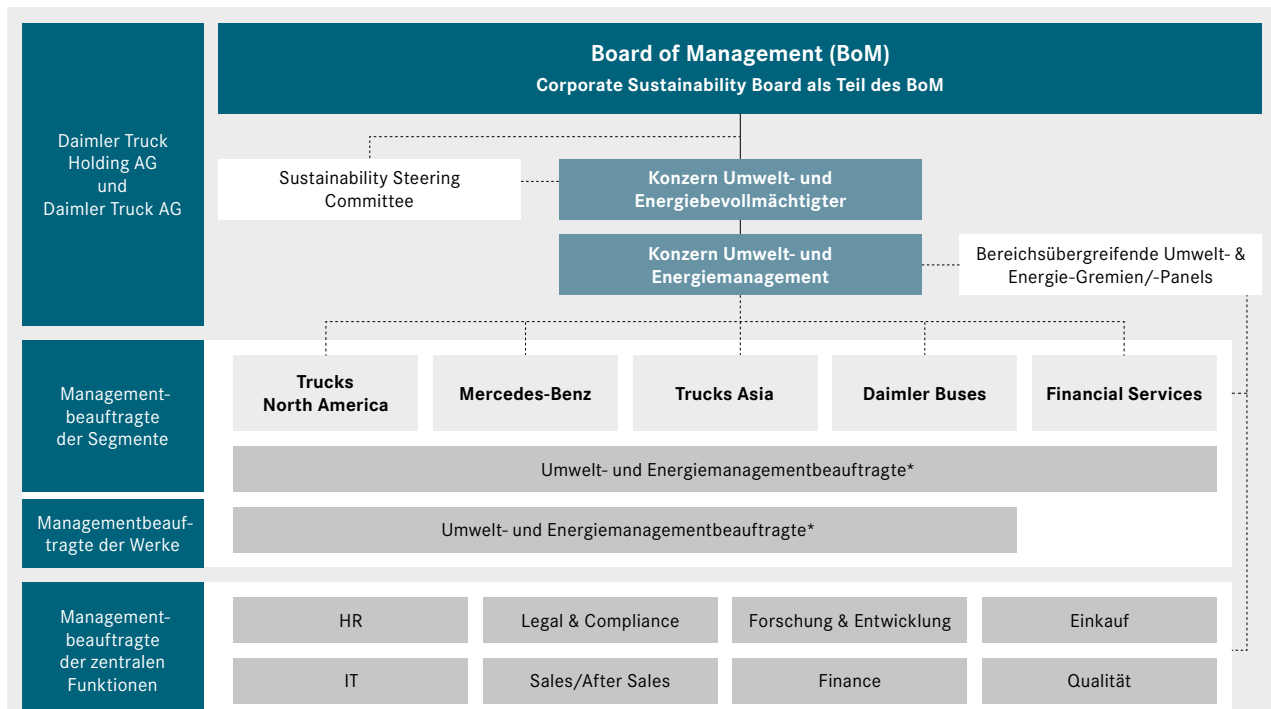
Schadstoffen in Wasser, Boden und Luft. Nicht zuletzt birgt die Nutzung natürlicher Ressourcen auch soziale Risiken. Eine gerechte Rohstoffverteilung, der sichere Zugang zu sauberem Trinkwasser oder die Verletzung von Menschenrechten beim Rohstoffabbau sind dabei nur einige Herausforderungen.

Bei Daimler Truck arbeiten wir kontinuierlich daran, den Ressourcenverbrauch für unsere Produkte zu reduzieren. Vor allem die Bereiche Fahrzeugkonzepte, Fahrzeugentwicklung sowie Produktionsplanung und Produktion sind dafür verantwortlich, Ressourcen schonend einzusetzen und Fahrzeuge zu gestalten und zu produzieren, für deren Material möglichst wenig Ressourcen verbraucht werden. Entscheidungen in diesem Themenbereich treffen wir in den für die jeweilige Baureihe zuständigen Fachgremien, die sich aus den beteiligten Gewerken zusammensetzen, und in Expertenkreisen, beispielsweise für bestimmte Werkstoffgruppen.

Bei Grundsatzentscheidungen bezüglich Baukonzepten, Fertigungstechnologien und Materialeinsatz wird die Unternehmensführung durch verschiedene Gremien, insbesondere in den Vorstandssitzungen, eingebunden. Sie berücksichtigt eine Vielzahl von Faktoren – neben Kosten, ressourceneffizienten Technologien und alternativen Materialien wie Sekundärmaterialien und nachwachsenden Rohstoffen auch Industrialisierungsmöglichkeiten. Dabei prüft sie, inwiefern sich Entwicklungsergebnisse in die industrielle Großserienproduktion überführen lassen, etwa im Hinblick auf den Rohstoffeinsatz. Einige dieser Stoffe können als knapp oder kritisch eingestuft werden.

**B.33**

**Governancestruktur und Verantwortung**



\* Kann durch eine oder zwei Personen vertreten werden.



Unser besonderes Augenmerk liegt darauf, die Einsatzmengen dieser Rohstoffe pro Fahrzeug kontinuierlich zu verringern. Hierzu starten wir damit, den Ansatz »Design for Environment« schon bei der Fahrzeugentwicklung zu verfolgen. Das bedeutet, wir konzipieren unsere Fahrzeuge so, dass sie im gesamten Lebenszyklus möglichst ressourcenschonend und umweltfreundlich sind. Eckpfeiler des Ansatzes sind Leichtbau, Einsatz von Rezyklaten und Recycling sowie Ökobilanzierung.

Des Weiteren greifen wir vorausschauend künftige gesetzliche Regelungen auf und lassen die zu erwartenden Anforderungen frühzeitig in die Produktentwicklung einfließen. Exemplarisch zu nennen sind die künftigen Änderungen bezüglich der Batterieregulierung mit gesetzlich vorgeschriebenen Zielwerten für die Recyclingeffizienz, wiederzugewinnende Rohstoffe und deren Wiederverwendung in der Produktion mittels Rezyklatquoten. Die parallel in Diskussion befindliche Ausweitung der End-of-Life-Regulierung für Fahrzeuge (derzeit für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gültig) auf schwere Nutzfahrzeuge und Busse könnte auf den in der Batterieregulierung dokumentierten Prozessen, Pflichten und Zielwerten aufbauen.

Um hierauf vorbereitet zu sein und frühzeitig im Entwicklungs- und Lieferantenauswahlprozess auf derartige Nachhaltigkeitskriterien zu achten und diese in die Entscheidung einfließen lassen zu können, nehmen wir aktuell entsprechende Anforderungen in den Komponentenlastenheften auf.

### Vermeidung von Umweltverschmutzung

Wir gestalten die Stufen der Produktion möglichst umweltverträglich und legen unseren Fokus bei unseren Produkten auf die Entwicklung emissionsfreier Fahrzeuge. Hierzu sind wir bestrebt, im Rahmen der nach ISO 14001 zertifizierten oder durch das europäische Umweltmanagement- und Auditierungssystem (»EMAS«) validierten Umweltmanagementsysteme an allen Produktionsstandorten die gesetzlichen und im Rahmen der Risikominimierung erforderlichen Prozesse und Maßnahmen umzusetzen. Im Fokus unserer Aktivitäten stehen die Schutzgüter Luft, Wasser (Grundwasser und oberirdische Gewässer, Seen und Fließgewässer) und Boden, für deren Schutz wir technische und organisatorische Anforderungen im Rahmen von unternehmensweit gültigen Standards festgelegt haben. Besonders relevant ist die Sicherstellung eines umweltverträglichen Umgangs mit Gefahrstoffen. Wir haben klare interne Prozesse, Vorgaben und Standards definiert, damit eine sichere Lagerung und ein umweltgerechter Einsatz von Gefahrstoffen an unseren Standorten gewährleistet werden können. Die Voraussetzung für die Verwendung von Gefahrstoffen an unseren Standorten ist eine interne Umgangserlaubnis für Chemikalien nach Beurteilung ihrer Umweltgefährlichkeit. Des Weiteren werden, wenn nötig Substitutionsprozesse zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit für vorhandene Stoffe eingeleitet.

Um sicherzustellen, dass die Konzernstandards umgesetzt sind, wenden wir seit 1999 - sowohl als Teil der damaligen Daimler AG, als auch nunmehr als eigenständiges Unternehmen - unternehmensweit die »Environmental Due Diligence-Methode« an. Sie hilft uns, potenzielle Risiken der Umweltverschmutzung an unseren Produktionsstandorten frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und zu vermeiden sowie weltweit einen hohen Umweltstandard einzuhalten. Auch hier spielt das Thema Gefahrstoffe eine zentrale Rolle.


Alle konsolidierten Produktionsstandorte von Daimler Truck prüfen und bewerten wir in dieser Due Diligence-Methode in einem Fünfjahresturnus nach einem standardisierten Prozess. Die Ergebnisse werden den jeweiligen Werks- und Geschäftsleitungen berichtet, sodass sie gegebenenfalls Optimierungen vornehmen können. Zudem überprüfen wir jährlich, inwiefern unsere Empfehlungen zur Risikominimierung und Vermeidung der Umweltverschmutzung an den Produktionsstandorten umgesetzt wurden.

### Grüne Lieferkette

Lieferanten sind ein wichtiger Teil unseres Produktionsnetzwerks. Daher können sie durch ihr Engagement in den Bereichen Klimaschutz und Ressourcenschonung wichtige Beiträge leisten. Dementsprechend sind wir bestrebt, auch unsere Lieferanten zu sensibilisieren und sie auf unserem Weg zu mehr Umweltschutz in der Lieferkette zu begleiten.

Durch die Transformation unseres Produktportfolios in Richtung emissionsfreier Fahrzeuge nehmen die Emissionen in der Herstellungsphase der Produkte im Verhältnis zu den Gesamtemissionen, während des Produktlebenszyklus, an Bedeutung zu. Als wichtiger Treiber der Emissionen in der Lieferkette gelten Rohstoffe.

Unser Ziel ist es, die Lieferkette als wichtigen Stellhebel zur Reduktion unserer CO<sub>2</sub>-Emissionen zu nutzen, um damit den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck unserer Produkte über die Wertschöpfungskette und den Lebenszyklus zu verringern. Daher ist Transparenz über die Emissionen in der Lieferkette eine wichtige Voraussetzung.

Unsere Maßnahmen für eine grüne Lieferkette beziehen sich einerseits auf die Lieferanten als unsere Geschäftspartner, andererseits aber auch auf die zugekauften Teile und Materialien sowie auf die Transportwege zu unseren Produktionsstätten. Weitere Informationen hierzu sind im Kapitel  [Grüne Lieferkette](#) zu finden.



Generell erwarten wir von allen Lieferanten, die in unseren Business Partner Standards beschriebenen Umweltauflagen einzuhalten und auch an die eigene Lieferkette weiterzugeben. Um unserer Sorgfaltspflicht nachzukommen, haben wir ein umfassendes Konzept für das Nachhaltigkeitsmanagement sowohl von ökologischen als auch von sozialen Faktoren in der Lieferkette entwickelt. Es umfasst neben der Verankerung der Anforderungen in Vertragsbedingungen auch Prüfinstrumente sowie Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen für Lieferanten.

Weitere Informationen zu den Business Partner Standards sind auf unserer [Internetseite](#) zu finden.

Gemäß unseren Vertragsbedingungen sind die direkten Lieferanten verpflichtet, unsere Nachhaltigkeitsanforderungen einzuhalten. Kreislaufwirtschaft ist hierbei ein Bestandteil, weshalb die Minimierung des Abfalls, zum Beispiel durch Recycling, eine klare Forderung ist. Auch der Einsatz und Verbrauch von Ressourcen während des Produktionsprozesses soll reduziert beziehungsweise vermieden werden. Dabei soll die Verwendung alternativer Materialien, Material-Einsparungen, Recycling oder die Wiederverwendung von Materialien im Vordergrund stehen.

Seitens der Lieferanten sind entlang der gesamten Wertschöpfungskette die Prozesse und Verfahren so zu gestalten und auszuführen, dass das Produkt am Ende des Lebenszyklus bestmöglich verwertet werden kann.

## Grüne Produkte

GRI 301, 302, 305, 306

SDG 11, 12, 13, 17

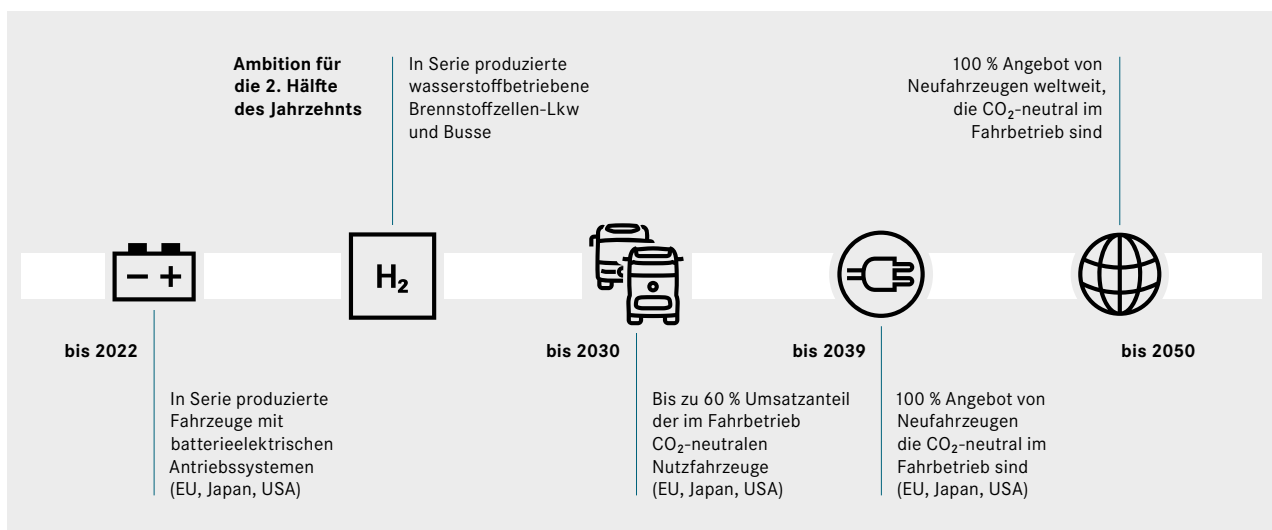
### Klimaschutz durch innovative Produkte

Der größte Einfluss auf das Klima, den Lkw und Busse haben, liegt in der Nutzungsphase, also beim Kunden und im Fahrverhalten. Daher ist ein Fahrzeug, das von vornherein treibstoffeffizient und klimaschonend ist, eine essenzielle Voraussetzung für einen Beitrag zum Klimaschutz des Transportwesens. Daimler Truck arbeitet gezielt daran, die Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge zu verbessern und insbesondere einen Fokus auf den produktbezogenen Klimaschutz zu legen. In unserer Technologiestrategie haben wir zwei Schwerpunkte definiert: Den Antrieb und das Betriebssystem eines Nutzfahrzeugs. Auf der Antriebsseite halten wir einerseits den Verbrennungsmotor wettbewerbsfähig und entwickeln andererseits CO<sub>2</sub>-neutrale Antriebe mit Batterie und mit Wasserstoff. Bezüglich des Betriebssystems möchten wir mit innovativen Software- und Elektroniklösungen einen Mehrwert für unsere Kunden schaffen.

Die EU-Gesetzgebung fokussiert sich bei der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr auf Neufahrzeuge und definiert konkrete Zielvorgaben. Für neue schwere Lkw über 16t schreibt sie vor, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis zum Jahr 2025 im Durchschnitt um 15% und bis 2030 um 30% gegenüber dem Erhebungszeitraum vom 01. Juli 2019 bis 30. Juni 2020 zu senken. Die EU-Kommission hat hierfür gemeinsam mit Wissenschaftlern und der Unterstützung durch Industrie sowohl weiteren Experten ein europaweit einheitliches Simulationsprogramm namens Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (»VECTO«) entwickelt. Dazu gehören auch die jeweiligen Test- und Messverfahren für CO<sub>2</sub>-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 und setzt dabei konsequent auf CO<sub>2</sub>-neutrale Lkw und Busse in den lokalen Märkten.

## B.34

### Der Weg zur CO<sub>2</sub>-Neutralität



Unsere Strategie beinhaltet einen klaren Plan für den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen. Wir investieren in die Entwicklung wettbewerbsfähiger Produkte, die auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnitten sind. Bei der Entwicklung der voll-elektrischen Mercedes-Benz Lkw legt Daimler Truck einen besonderen Fokus auf den Aspekt »Customer Co-Creation«. Das bedeutet, dass wir in der Produktentwicklung mit Lkw-Kunden zusammenarbeiten. So haben wir zum Beispiel sichergestellt, dass bei der Entwicklung des Mercedes-Benz eActros das Kundenfeedback zum E-Lkw frühzeitig berücksichtigt wurde und direkt in die Entwicklung einfließen konnte, was prozessseitig für die künftigen Produkte weiterhin beibehalten wird. Ebenso sind unsere Kollegen im US-amerikanischen Markt, unter anderem im Rahmen eines »Electric Vehicle Councils«, in regelmäßigem Austausch mit den Kunden zum Thema E-Mobilität - insbesondere zu technischen sowie nachhaltigen Konzepten für die Zukunft. Außerdem ist Daimler Truck bei der Entwicklung von Nutzfahrzeugen mit batterieelektrischer und wasserstoffbasierter Antriebstechnologie mit Vertretern von Städten und führenden Experten des Themengebiets Stadt- und Verkehrsentwicklung im Austausch. Dabei erhalten wir wertvolle Anregungen für neue strategische Initiativen.

Neben der Entwicklung innovativer emissionsfreier Produkte treiben wir Innovation auch bei der Infrastruktur für die Transformation des Transportwesens voran: Wir drängen auf die Bereitstellung von Infrastruktur für unsere Kunden und Fahrzeuge, die auf der Grundlage der neu geschaffenen Infrastruktur betrieben werden. Um die »TCO-Parität« (Total Cost of Ownership beziehungsweise die Gesamtkosten des Betriebs) zu erreichen und die Kosten zu senken, nutzen wir Größenvorteile und Partnerschaften und bauen gleichzeitig unser eigenes Know-how für differenzierende Technologien aus. Auf diese Weise wollen wir den Absatz von emissionsfreien Fahrzeugen auf den Märkten kontinuierlich steigern und gleichzeitig die Zahl der konventionellen Fahrzeuge reduzieren.

Wir, bei Daimler Truck, sind uns der unterschiedlichen Transformationsgeschwindigkeiten in der Welt bewusst. Der konventionelle Antriebsstrang bleibt in diesem Jahrzehnt ein Schlüsselprodukt - in einigen Regionen sogar über 2030 hinaus, in anderen werden wir einen schnellen Anstieg des Anteils von Zero-Emission-Vehicles (»ZEV«) beobachten. Daher hat Daimler Truck eine Strategie definiert, um das Portfolio des aktuellen Dieselantriebsstrangs zu reduzieren und gleichzeitig wettbewerbsfähig zu bleiben.



In allen Kernregionen haben wir eine Reihe von batterieelektrischen Lkw- und Bus-Modellen in Serienproduktion.

**Doppelstrategie: Antrieb durch Batterie und Wasserstoff**

Daimler Truck setzt bei der Dekarbonisierung des Transports und der Personenbeförderung auf zwei komplementäre Technologien zur Energieversorgung des Antriebs: Batterien und Wasserstoff-Brennstoffzellen. Mit dieser Doppelstrategie wollen wir das Ziel eines CO<sub>2</sub>-neutralen Transports und einer CO<sub>2</sub>-neutralen Personenbeförderung auf den Straßen bis 2050 erreichen. Weitere Informationen finden Sie auch auf unserer [Internetseite](#).

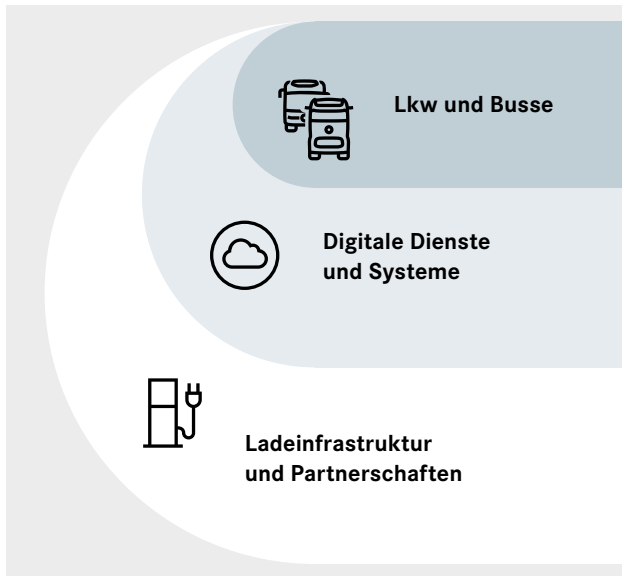
**B.35**

**Systemansicht**



**B.36**

Produktkategorie



**Lkw- und Bus-Flotte mit Batterie- und Wasserstoffantrieb**

Daimler Truck hat früh damit begonnen, alternative Antriebstechnologien zu entwickeln und bietet bereits eine umfangreiche Flotte von lokal emissionsfreien Fahrzeugen auf verschiedenen Märkten auf der ganzen Welt an. Schon heute umfasst unser Fahrzeugportfolio in den Hauptabsatzregionen EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen), USA und Japan Serienfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb. Erste Prototypen unseres wasserstoff-basierten Mercedes-Benz GenH2 Lkw befinden sich in Europa im Testbetrieb.

Die produktbezogenen Highlights im Berichtsjahr 2022 finden Sie unter [Wichtige Ereignisse 2022](#).

**Digitale Services zur Effizienzsteigerung und CO<sub>2</sub>-Reduktion**

Daimler Truck bietet seinen Kunden ein breites Portfolio an Diensten, um bei den Diesel-Lkw den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren oder den Umstieg auf ZEV zu erleichtern. Die Dienste werden unter den Marken Mercedes-Benz und Fleetboard (Mercedes-Benz Region Europa & Lateinamerika), Detroit Connect (Trucks North America), OMNIplusON (Daimler Buses) und truckconnect (Trucks Asia) vermarktet.

Digitale Dienste unterstützen insbesondere dabei, den Kraftstoffverbrauch zu optimieren, den Verschleiß des Fahrzeugs zu reduzieren und das Unfallrisiko zu senken. Sie bieten detaillierte Informationen zum Fahrverhalten des Fahrers sowie zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß und unterstützen Flottenmanager und Fahrer, die Fahrzeuge so effizient wie möglich einzusetzen. Typische Anwendungsfälle sind Fahrstilbewertung, Fahrer-Coaching, CO<sub>2</sub>-Berichte sowie Unterstützung für sicheres Fahren.

Digitale Dienste unterstützen auch beim Umstieg auf emissionsfreie Lkw. So bietet beispielsweise der Dienst Charge Management detaillierte Informationen zu Ladevorgängen. Weitere Dienste ermöglichen Routenplanung, geben Aufschluss über die Fahrzeugverwendung und unterstützen so die Einsatzplanung der Flottenkunden. Daimler Truck greift dabei auf globale Dienste zurück, die an die unterschiedlichen regionalen Anforderungen angepasst werden.

**B.37**

Produktportfolio eFahrzeuge




2021	2022	2020	202X	2024	2027+	2021	2018	2022	2023	2023	2023
Thomas Built Buses Saf-T-Liner C2 Jouley	Freightliner eCascadia	Freightliner CustomChassis eWalk-in Van	Mercedes-Benz eAtego	Mercedes-Benz eActros LongHaul	Mercedes-Benz GenH2 Truck	Mercedes-Benz eActros	Mercedes-Benz eCitaro	Mercedes-Benz eEconic	Freightliner eM2	Mercedes-Benz fully electric bus chassis eO500U	FUSO eCanter Next Generation*

\* FUSO eCanter erste Generation bereits seit 2017 in Serienproduktion

### Partnerschaften für neue Technologien und Infrastrukturen

Wir arbeiten nicht nur daran, neue emissionsfreie Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, sondern auch daran, die Entwicklung der verfügbaren Infrastruktur für unsere Kunden zu beschleunigen, um diese Fahrzeuge effizient zu betreiben. Wir glauben, dass die Umstellung des Personen- und Gütertransports nur durch eine gemeinsame Anstrengung von Regierungen, Fahrzeugherstellern, Technologie- und Energieunternehmen möglich ist. Daher sind wir Mitglied verschiedener Partnerschaftsinitiativen, mit denen wir das Ziel verfolgen, das zukünftige emissionsfreie Verkehrsumfeld zu schaffen. Dazu gehören Partnerschaften mit Zulieferern und Technologieunternehmen, um unsere Produkte zu entwickeln, mit Energie- und Systemunternehmen, um führende Ladetechnologien anzubieten, und mit Kraftstoffunternehmen, um die Verfügbarkeit von flüssigem Wasserstoff in Tankstellen zu verbessern.

### Klimaschutz und Luftreinhaltung im Entwicklungsprozess

Weltweit haben Gesetzgeber Abgasnormen verabschiedet, die den Ausstoß schädlicher Stoffe wie Stickoxide oder Feinstaub regeln und die Belastungen reduzieren sollen. Die darin beschriebenen Emissionsgrenzwerte wurden in den vergangenen Jahren immer weiter verschärft. Daimler Truck berücksichtigt die Schadstoffemissionen seiner Fahrzeuge frühzeitig im Entwicklungsprozess. Durch unsere Umwelt- und Energieleitlinien legen wir fest, wie wir dieses Ziel erreichen wollen. Weitere Informationen zu den Leitlinien sind im Kapitel  [Grüne Produktion](#) zu finden.

Die Produktentwicklung spielt beim Klimaschutz und der Luftreinhaltung eine Schlüsselrolle: Bereits in den ersten Phasen der Entwicklung entscheidet sich weitgehend, wie sich ein Fahrzeug auf die Umwelt auswirkt – und damit auch, welche CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen es verursacht. Ein wichtiges Instrument bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs ist die entwicklungsbegleitende Dokumentation. Darin legen wir für jedes Fahrzeugmodell und jede Motorisierungsvariante bestimmte Eigenschaften und Zielwerte fest, zum Beispiel für den Kraftstoffverbrauch oder die Schadstoffemissionen. Anhand dieser Zielwerte beurteilen wir unsere Fortschritte im Lauf der Produktentwicklung und leiten, wenn notwendig, Korrekturmaßnahmen ein.

Um diese Grenzwerte heute und auch in Zukunft zu unterschreiten, entwickeln wir unsere Technologien stetig weiter. IT-Lösungen und intelligente, integrierte Nutzungskonzepte ermöglichen neben effizientem Antrieb und Abgasreinigung eine weitere Senkung der Schadstoffemissionen. Für den Schutz von Fahrern und Passagieren hat Daimler Truck außerdem umfassende Konzepte zur Luftreinhaltung in der Fahrzeuggabine entwickelt.

## Batterieentwicklung

GRI 306-2

Batterien sind eine Schlüsselkomponente der E-Mobilität. Bei Daimler Truck befassen sich Experten verschiedener Disziplinen mit allen Aspekten dieser Speichertechnologie – von der Grundlagenforschung bis zur Produktionsreife. Wir investieren seit Jahren in ressourceneffiziente Technologien und Herstellungsverfahren für Batterien und arbeiten kontinuierlich daran, die aktuelle Lithium-Ionen-Batterie zu optimieren. Mit unseren Batterien der nächsten Generation verzichten wir auf die sonst üblichen, kritischen Rohstoffe Nickel und Kobalt und ersetzen diese durch Lithium-Eisenphosphat (»LFP«). Dadurch reduzieren wir zum einen unsere Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Zum anderen erreichen wir höhere Lebensdauern bei gleichzeitig höherer Sicherheit im Fahrzeug. Dies ermöglicht uns außerdem, nach dem Fahrzeugleben unsere Batterien in sogenannte »2nd Life Applikationen« zu überführen und dadurch den produktiven Einsatz unserer Speicher weiter zu verlängern. Unser Ziel ist, die Entwicklungszyklen zu verkürzen, die Reichweiten durch eine höhere Energiedichte zu steigern und Ladezeiten zu reduzieren. Unsere Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung weiten wir konsequent aus. So bauen wir beispielsweise unsere Kompetenzen in der technologischen Bewertung von Werkstoffen und Zellen aus.

Im Sinne der Nachhaltigkeit und der Kreislaufwirtschaft befasst sich Daimler Truck auch mit dem Recycling von Batterien – sei es über die aktive Mitwirkung an öffentlich geförderten Umfängen (siehe »LiBInfinity«, gefördert durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klima), bei denen spätere Serienverfahren evaluiert werden sollen, oder durch eigene Untersuchungen zu künftigen Geschäftsmodellen im Umfeld des Batterierecyclings. Nicht zuletzt, aufgrund der kommenden Änderungen durch die Batterieregulierung, bietet eine durchgängige Verwirklichung einer Kreislaufwirtschaft im Batteriebereich positive Auswirkungen auf den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck, den Ressourceneinsatz entlang der Wertschöpfungskette und die Vermeidung von Abfall. Aktuelle und in Entwicklung befindliche Recyclingverfahren dienen der Wiedergewinnung von Rohstoffen und verringern damit nicht nur Abfallmengen, sondern werden so konzipiert, dass die in der kommenden Batterieregulierung definierten Recyclingeffizienzen für Lithiumbatterien realisiert werden. Dies wird neben der Reduzierung der verbleibenden Abfallmengen positive Auswirkungen auf den gesamten erforderlichen Energieeinsatz entlang der Batterielebensdauer – von der Rohstoffgewinnung bis hin zur finalen Verwertung – haben.

## InnoLabs

Um den Wandel hin zum CO<sub>2</sub>-neutralen Lkw und Bus weiter voranzutreiben, hat Daimler Truck Kompetenzzentren für Batterie- und Hochvoltsysteme, elektrische Antriebskomponenten sowie wasserstoffbasierte Brennstoffzellenaggregate und elektrische Antriebssysteme gegründet. In den sogenannten »InnoLabs«, kurz für Innovations-Laboratorien, arbeiten Beschäftigte aus der Entwicklung und der Produktion eng zusammen. Hierbei haben wir die Möglichkeit, neue Technologien zu erproben, Produkte und Prozesse zu entwickeln und zu evaluieren und dabei stets die Auswirkungen auf unsere Umwelt im Fokus zu haben. Und das nicht nur im Produkt, sondern auch schon bei der Auswahl der Materialien und im Herstellungsprozess. Durch die enge Zusammenarbeit von Fertigung und Entwicklung stellen wir sicher, dass der Ansatz des Remanufacturing, Recycling und generell die Kreislaufwirtschaft von Entwicklungsbeginn an eine wesentliche Rolle spielt.

Das InnoLab für eDrive und ZEV-Systeme in den Werken Gaggenau und Kassel, Deutschland, ist Bestandteil des Produktions- und Technologieverbundes für elektrische Antriebskomponenten. Ziel des InnoLab eDrive ist es, unsere Werke mit innovativen Produkten für einen globalen Baukasten auf die Zukunftsorientierung 2030 vorzubereiten. Zusätzlich zum elektrischen Antrieb selbst ist das InnoLab für die komplette Funktionalität des eDrive verantwortlich – von der Softwarefunktion des Wechselrichters bis zur Zertifizierung des Energielabels. Neben der Fertigung von Elektromotoren und der Montage von Umrichtern für den elektrischen Antrieb werden wir auch weitere Hochvoltkomponenten für eine Produktion bewerten. Das InnoLab Battery im Werk Mannheim ist der Start zur Entwicklung einer Lkw-spezifischen Batterie für alle unsere Marken. Es agiert als Bindeglied zwischen Entwicklung und Produktion. Wir verfolgen das Ziel, dass unsere Elektro-Lkw von den besten Zellen und Akkus ihrer Klasse angetrieben werden.

## Kreislaufwirtschaft

GRI 306-2

Die Ökobilanz, auch Lebenszyklusanalyse (»LCA«) genannt, ist ein Verfahren zur Bewertung der Umweltauswirkungen eines Produkts über den gesamten Lebenszyklus. Viele Aspekte der Kreislaufprinzipien haben einen quantitativen Fokus. Es können zum Beispiel positive Auswirkungen von Recycling oder Wiederaufarbeitung durch LCA nachgewiesen werden. Diese Aspekte gehen Hand in Hand mit der LCA.

### Life Cycle Assessment - Ökobilanz

Wir verwenden Ökobilanzen als ganzheitlichen Ansatz zur Bewertung unserer Produkte. Lkw und Busse werden über ihren gesamten Lebenszyklus (Supply Chain, Produktion, Nutzung und End-of-Life-Phase) untersucht, um Verbesserungspotenziale bezüglich Umweltauswirkungen zu ermitteln. Der Lebenszyklusgedanke und die Ergebnisse der »Hot-Spot-Analyse« - der Analyse der Relevanz - fließen in Aktivitäten, wie Forschung und Entwicklung, Beschaffung und Produktion ein, um den ökologischen Fußabdruck unserer Produkte zu optimieren. Wir planen zeitnah die zertifizierten LCA-Ergebnisse in geeigneter Form unter anderem auf unserer Nachhaltigkeits-Internetseite zu veröffentlichen und damit für alle zugänglich zu machen. Die Zertifizierung sichert die Datenqualität unserer Ökobilanzen ab.

Unser Ziel ist es, im Unternehmen ein eigenes LCA-Know-how aufzubauen, nicht nur für die eigene Produktion, sondern auch für zugekaufte Teile und Materialien. Wenn beispielsweise Batterie- oder Stahlhersteller zu unseren bevorzugten Lieferanten gehören möchten, müssen sie nicht nur unsere technischen und qualitativen Anforderungen erfüllen, sondern sollen auch Produkte mit einem hohen Recyclinganteil und geringen Umweltauswirkungen anbieten. Als Erstausrüster handeln wir verantwortungsbewusst und werden unsere Zulieferer dazu anregen, Scope 3-Emissionen zu reduzieren, um Ressourcen in der gesamten Lieferkette zu sparen, bis hin zur Materialgewinnung.

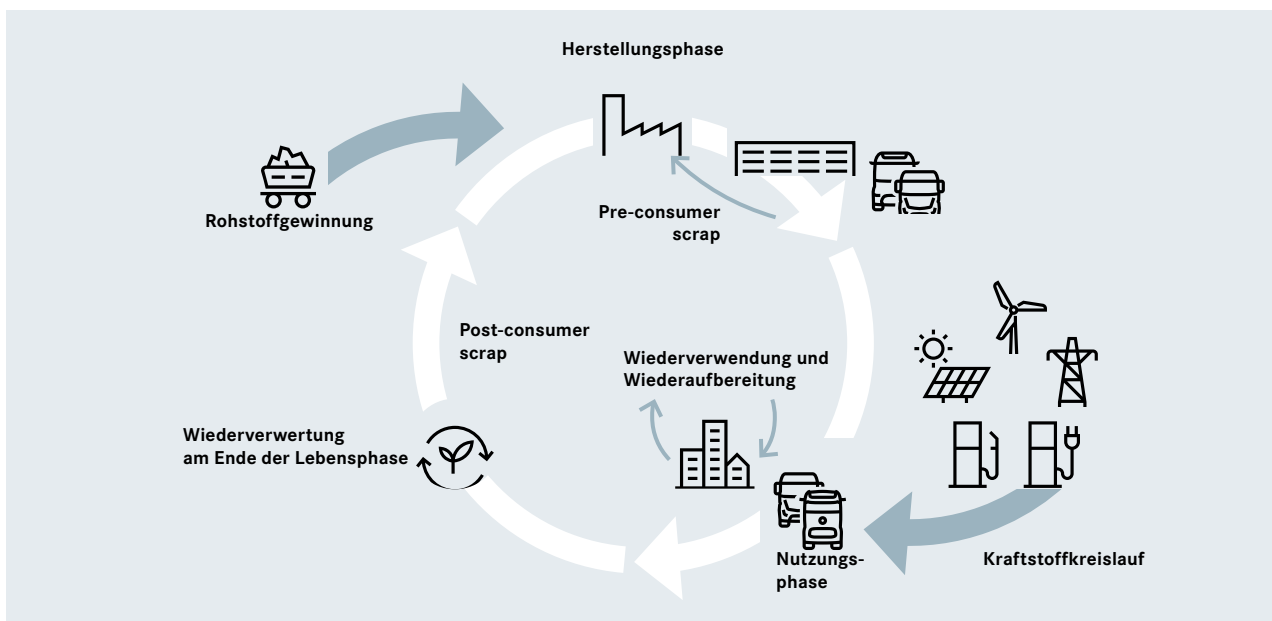
Erkenntnisse aus der LCA zeigen, dass Ressourceneffizienz der Schlüssel zur Kreislaufwirtschaft von Produkten ist. Die Ressourceneffizienz wird in zwei Bereichen untersucht:

- Recycling von Materialien während der Herstellung, zum Beispiel »Pre-Consumer-Scrap« aus dem Motorgussverfahren. Dieser Schrott wird entweder neu gegossen oder extern recycelt. Die Menge des Produktionsschrotts muss zunächst zur Energieeinsparung optimiert und anschließend zu 100% recycelt werden.
- Recycling von Materialien, wenn der Lkw das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat, bedeutet »Post-Consumer-Scrap«.

Um den Fortschritt der Kreislaufwirtschaft positiv zu beeinflussen, können recycelte Inhalte in eingekauften Waren durch die »Green Procurement Strategy« weiter vorangetrieben werden. Weitere Informationen hierzu sind im Kapitel [Grüne Lieferkette](#) zu finden.

## B.38

### Kreislaufwirtschaft





## Die fünf »R«s

GRI 306-2

Das übergeordnete Ziel der Kreislaufwirtschaft ist, den Wert von Produkten, Komponenten und Materialien so lange wie möglich zu erhalten. Seit 2015 ist dieser Grundsatz im EU-Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft verankert. Auch bei Daimler Truck setzen wir vermehrt auf Maßnahmen, welche die Kreislaufwirtschaft fördern. Dabei folgen wir der Abfallhierarchie: Oberstes Ziel ist es, Abfälle zu vermeiden. Um das zu erreichen, arbeiten wir daran, die Lebensdauer sämtlicher Fahrzeugkomponenten zu verlängern – beispielsweise indem wir besonders langlebige Materialien verwenden. Außerdem nutzen wir Ressourcen effizient und verringern den Einsatz begrenzt verfügbarer Rohstoffe. Erst dann folgen Maßnahmen zur Wiederverwendung verschiedener Komponenten und Bauteile zur Materialrückgewinnung. Daimler Truck versteht die Kreislaufwirtschaft als durchgängigen und aufeinander aufbauenden Prozess entlang der Wertschöpfungskette und Lebensdauer eines Produktes mit der Zielstellung, Rohstoffe im Kreislauf zu führen und am Ende des Lebenszyklus des Produktes (»End of Life«, »EoL«) den noch anfallenden Abfall auf ein Minimum zu reduzieren.

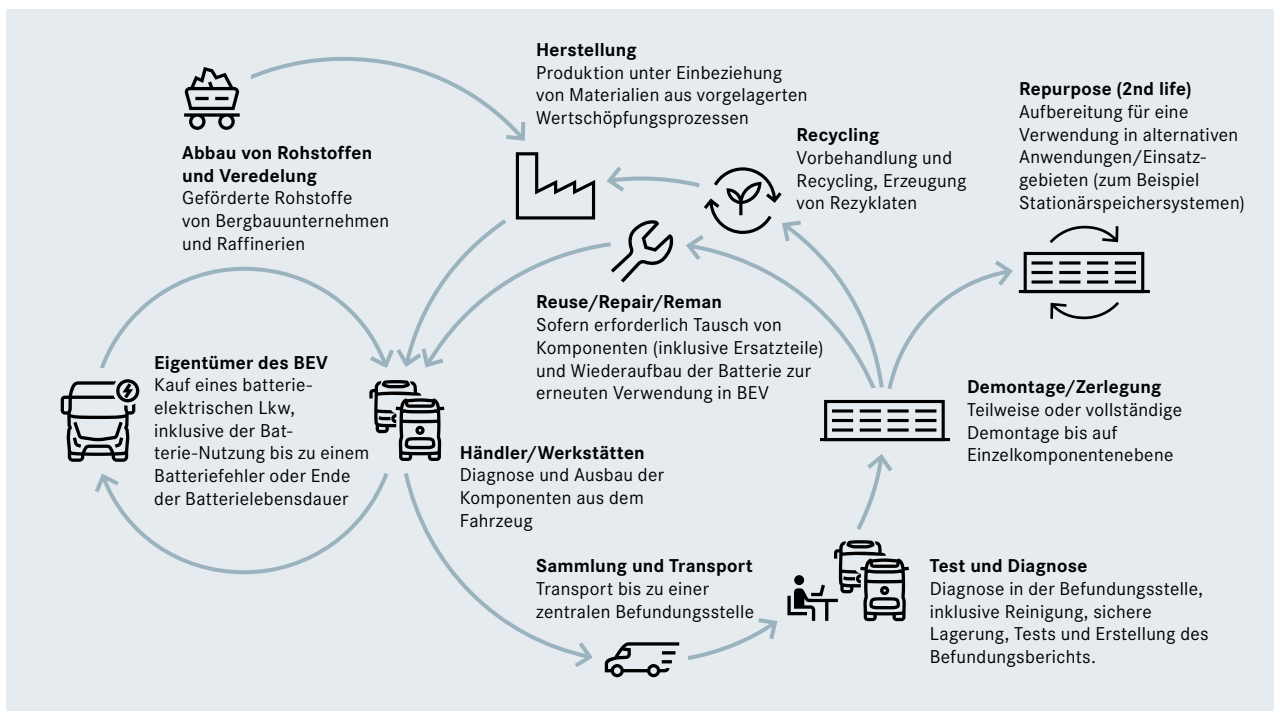
Die sogenannten fünf »R« stehen für die verschiedenen Optionen zum Umgang mit Nutzfahrzeugen oder ihren Bestandteilen am Ende ihrer Nutzungszeit:

- »Reuse«: Direkte Wiederverwendung der Komponenten in anderen analogen Produkten;
- »Repair«: Reparatur der Komponenten mit dem Ziel der Wiederverwendung;
- »Remanufacturing«: Aufbereitung der Komponenten mit dem Ziel einer Wiederverwendung unter analogen Einsatzbedingungen;
- »Repurpose«: Nutzung der Komponenten in anderen Anwendungsfällen;
- »Recycling«: Verwertung der Komponenten mit dem Ziel möglichst viele eingesetzte Rohstoffe dem Kreislauf wieder zuzuführen.

Die nachfolgende Grafik zeigt, exemplarisch für die Batterie eines Elektrofahrzeugs, die einzelnen Phasen im Produkt-Lebenszyklus.

## B.39

### Die fünf »R«s



### Verwendung von Rezyklaten und nachwachsenden Rohstoffen

Aktuell bestehen die Fahrzeuge von Daimler Truck hauptsächlich aus Materialien wie Stahl, Eisen, Aluminium und Kunststoff. Diese Werkstoffe werden voraussichtlich auch in Zukunft in ausreichender Menge verfügbar sein. Zu ihrer Herstellung werden aber natürliche Ressourcen benötigt. Unser Ziel ist, diesen Verbrauch an natürlichen Ressourcen möglichst gering zu halten. Beispielsweise lassen wir Aluminiumschrott recyceln, um diesen Wertstoff über den Materialkreislauf in unsere Fahrzeuge zurückzuführen. Das schont nicht nur wertvolle Ressourcen, sondern senkt auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, da zur Aluminiumverhüttung viel Energie benötigt wird.

Mit dem Ausbau der E-Mobilität ändert sich jedoch der Bedarf an Materialien für die Fahrzeugherstellung. Für Antriebsbatterien von Elektrofahrzeugen werden Metalle wie Lithium, Kobalt oder Nickel benötigt. Angesichts der steigenden Nachfrage nach diesen Stoffen ist es eine wichtige Aufgabe, eine ausreichende Verfügbarkeit sicherzustellen. Da die in einem batterieelektrischen Fahrzeug verbauten Rohstoffe jedoch erst in vielen Jahren wieder zurück in den Kreislauf gelangen, kommen bis dahin vor allem neu abgebaute Rohstoffe zum Einsatz. Dies birgt Herausforderungen für Wertschöpfungsketten, die auf solche Materialien angewiesen sind. Unser Ziel bei Daimler Truck ist es, unsere gesamte Wertschöpfungskette in einen möglichst geschlossenen Kreislauf zu verwandeln. Dafür wollen wir zum Beispiel unsere Produktionsabfälle und Altmaterialien so weit wie möglich wiederverwerten.

Um auch für die anderen Komponenten, insbesondere mit Blick auf den Transformationsprozess für die Bauteile der Elektromobilität, wie elektrische Achsen, angepasste Getriebe, Brennstoffzellen, Batterien oder Inverter, frühzeitig Lösungen zu erarbeiten und die Erkenntnisse und Anforderungen in unseren Entwicklungsprozess zu berücksichtigen, beteiligt sich Daimler Truck an einzelnen Forschungsvorhaben, zum Beispiel im Zuge des »EIC Accelerator« (European Innovation Council), bei »REESilience« (Gewinnung seltener Erden aus Magneten) oder bei LiBInfinity (Recycling von Industriebatterien, EV-Batterien).

### Repair, Reuse, Remanufacture

Vorrangiges Ziel für Daimler Truck innerhalb der Kreislaufwirtschaft ist die Instandsetzung beziehungsweise Reparatur des Fahrzeugs oder seiner Einzelkomponenten. Dies führt nicht nur zu längerer Lebensdauer für den Kunden, sondern vermeidet direkten Abfall.

Sollte die Reparatur eines Fahrzeuges wirtschaftlich nicht sinnvoll sein, kann sich für einzelne Komponenten (z. B. Spiegel, Motoranbauteile, Verkleidungen) dennoch eine Weiternutzung im Sinne Reuse im sogenannten Gebrauchtteilemarkt ergeben.

Gebrauchte Mercedes-Benz Lkw, die eine geringe Laufleistung und niedriges Fahrzeualter aufweisen, können nach einer technischen Prüfung das Label »Mercedes-Benz Certified« erhalten. Lkw mit diesem Label sind nicht älter als fünf Jahre, sind nicht mehr als 500.000 Kilometer gefahren und wurden von unseren eigenen »TruckStores« und Niederlassungen oder Mercedes-Benz Vertragspartnern nach hohen und einheitlichen Standards technisch geprüft und instandgesetzt. Mit diesem Siegel möchten wir das Profil unseres Gebrauchtfahrzeuggeschäfts noch weiter schärfen und unseren Kunden ein besonderes Qualitätsversprechen geben.

Wenn sowohl Repair als auch Reuse als Verwendungsoptionen ausscheiden, bietet sich das Remanufacturing, die sogenannte Aufbereitung, an. Unter Remanufacturing verstehen wir gebrauchte Originalteile so aufzubereiten, dass sie in ihrer Funktion, Sicherheit und Qualität einem Neuteil entsprechen. Dafür steht die Marke »Genuine Remanufactured Parts«. Die gebrauchten Teile, größtenteils Motoren, Getriebe oder andere Komponenten, werden innerhalb der unterschiedlichen Segmente von Daimler Truck in den jeweiligen Regionen über die Niederlassungen oder Verkaufspartner eingesammelt. Der Prozess der Aufbereitung der sogenannten »Core«-Teile verläuft in allen Regionen ähnlich: Das eingegangene Material wird ausgebaut und inspiziert, umfassend auf seine Qualität untersucht, gereinigt, aufbereitet, nochmals umfangreichen Qualitätstests unterzogen und dem Kunden zur Verfügung gestellt.

Somit entsprechen die Remanufacturing-Teile unseren hohen Qualitätsmaßstäben der Neuteil-Serienfertigung. Im Vergleich zur Produktion eines Neuteils werden deutlich weniger Rohstoffe benötigt, womit wir zu Ressourcenschonung und einer positiveren Ökobilanz unserer Fahrzeuge beitragen. Durch die Verlängerung der Nutzungsdauer unserer Fahrzeugteile und anhand deren Aufbereitung fördern wir die Unabhängigkeit von kritischen Rohstoffen und tragen gleichzeitig zur Schließung des Materialkreislaufes im Sinne einer Kreislaufwirtschaft bei.

### Repurpose

Im Daimler Buses-Segment gibt es bereits erste Überlegungen zum Thema Repurpose von Batterien. Eine sinnvolle und nachhaltige Second-Life-Anwendung unserer Hochvoltbatterien war unser Ziel seit dem Beginn der Produktion unserer Elektrobusse. Dementsprechend wurden und werden mögliche Szenarien für die Wiederverwendung von Batterien in Elektrofahrzeugen zu identifizieren und zu bewerten.

Nach dem »ersten Leben« in den Fahrzeugen sind die Batterien immer noch in einem sehr guten Zustand und daher zu wertvoll, um diese direkt zu recyceln. Die Idee von Daimler Buses war es daher, die verbleibende Kapazität der Batterien zu nutzen. Anwendungsfälle hierfür sind zum Beispiel die Spitzenlastenreduzierung im Stromnetz, die Notstromversorgung als Alternative zu Generatoren oder Blei-Säure-Batterien, oder die Verwendung der Batterien zur Eigenverbrauchsoptimierung in Kombination von Solarmodulen. Diese Art der Wiederverwendung ist deutlich ressourcenschonender als die direkte Rückgewinnung durch Recycling und leistet einen aktiven Beitrag zum Übergang zur Kreislaufwirtschaft.

Aus den bisherigen Gesprächen mit potenziellen Dienstleistern hat sich die Mercedes-Benz Energy GmbH als geeigneter Partner für Daimler Buses herauskristallisiert, um die Wiederverwendung unserer Batterien zu realisieren. Mit einem Stationärspeicher aus Lithium-Nickel-Mangan-Kobalt-Batterien (»NMC-Batterien«) der ersten Generation wurde bereits gemeinsam im Rahmen des Forschungsprojekts »GUW« (rückspeisefähige und regelbare Gleichstromunterwerk) bei einem eCitaro-Kunden in Hannover umgesetzt. Der Speicher mit mehr als 500 kWh-Gesamtkapazität stabilisiert das lokale Straßenbahn-Stromnetz und ermöglicht das kostengünstige Schnellladen von Elektrobussen. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Infrastruktur gefördert. Für die Serienanwendung arbeiten wir eng mit Mercedes-Benz Energy GmbH an einem optimalen Logistikkonzept und einem ressourcenschonenden Gesamtprozess.

### Recycling

Durch zukünftige gesetzliche Anforderungen, wirtschaftliche und ökologische Rahmenbedingungen sowie allgemeine Marktentwicklungen gewinnt das Recycling im Sinne einer durchgängigen Kreislaufwirtschaft für einzelne Komponenten stärker an Bedeutung. So beschäftigt sich Daimler Truck mit möglichen Geschäftsmodellen, Produktionsverfahren und Verwertungslösungen für die Kernkomponenten der E-Mobilität, wie zum Beispiel Hochvoltbatterien, Brennstoffzelle, der eAchse und weiteren Komponenten. Neben der Reduzierung des Abfalls geht es dabei um die Wiederaufbereitung der gewonnenen Rohstoffe in den Produktionskreislauf und um positive finanzielle Auswirkungen, etwa durch ein damit einhergehendes verringertes Einkaufsvolumen von Rohstoffen.

Das Recycling unserer Hochvoltbatterien ist am Ende jedes verkauften Elektrofahrzeugs vorgesehen. Daher sind in unseren Fahrzeugen nur Batterien verbaut, die sich für eine Wiederverwendung eignen.

Bei unseren Busfahrzeugen achten wir auf eine Reihe von Aspekten, die wir für qualitätsentscheidend halten. So werden über unsere Daimler Truck Special Terms unter anderem unsere Dienstleister und Partner, die in Recyclingprozessen mit uns zusammenarbeiten, aufgefordert, einen ressourcenschonenden Recyclingprozess zu implementieren, um auch bei sich selbst Rohstoffe zu sparen, CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, den Wasserverbrauch zu senken und Abfall zu vermeiden.

Zell- und Materialhersteller entwickeln derzeit neue Recyclingmethoden entlang der Wertschöpfungskette und bauen ihr Recycling-Angebot weiter aus. Zukünftig ist davon auszugehen, dass neue Recycling-Dienstleister in den europäischen Markt eintreten und die Vielfalt der Materialrückgewinnungstechnologien zunehmen wird.

Fahrzeuggbatterien werden über »MeRSy«, das Mercedes-Benz Recycling System, eingesammelt und entsorgt. Es ist ein zentral gesteuertes Recycling-Managementsystem im Bereich der Werkstattabfallentsorgung (z. B. Entnahme von Fahrzeugteilen, Flüssigkeiten und Verpackung von Ersatzteilen).

Neben der Beteiligung in öffentlich geförderten Projekten wurde Anfang 2022 das sogenannte »Center of Competence-Recycling« am Standort Gaggenau etabliert. Ziel ist es, in einem ersten Schritt für die Antriebskomponenten (Batterie, E-Motor, Brennstoffzelle) der E-Fahrzeuge gesetzeskonforme, wirtschaftlich sinnvolle und realisierbare Verwertungslösungen zu erarbeiten. Die Ergebnisse sollen in einer konzernweiten Recyclingstrategie münden, welche schrittweise auf weitere Komponenten ausgeweitet werden kann, um schließlich eine nahezu vollständige Wiederverwertung eines Fahrzeugs zu ermöglichen.

## Grüne Lieferkette

GRI 204, 301, 306, 308

SDG 9, 12, 13, 17

Die vorgelagerte Lieferkette erstreckt sich bei Daimler Truck über viele Stufen in einem weltweiten Netzwerk von Akteuren. Hierbei spielen unsere direkten Lieferanten als unsere eigenen Geschäftspartner eine zentrale Rolle. Indem wir die Nachhaltigkeitsstandards in Vertragsbedingungen mit unseren Lieferanten verankern, können wir Umweltvorgaben, wie beispielsweise zu umweltfreundlicher Produktion, Reduzierung von Energie, Wasserverbrauch und Abfall sowie Chemikalien- und Gefahrstoffmanagement, verbindlich einfordern. Von Lieferanten, die uns mit Produktionsmaterial versorgen, fordern wir ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001, EMAS oder vergleichbaren Standards. Ziel ist es, dass mindestens 70 % unseres Produktionsmaterialeinkaufsvolumens durch Umweltzertifikate abgedeckt ist.

Bei unseren Maßnahmen für eine umweltschonende Lieferkette konzentrieren wir uns nicht nur auf die Lieferanten von Materialien und Teilen, sondern betrachten auch die Transportwege zu unseren Werken. Dabei agieren die Einkaufsbereiche gemeinsam mit den Logistikbereichen und setzen verschiedene Maßnahmen um.

### Transparenz über Umweltauswirkungen der Lieferkette unserer Fahrzeugteile

GRI 306-1, 308-2

Um Nachhaltigkeitsrisiken in der Lieferkette zu erkennen und die Einhaltung unserer Standards zu prüfen, arbeiten wir mit verschiedenen Instrumenten. So nutzen wir im Rahmen unserer operativen Einkaufsprozesse auch standardisierte Nachhaltigkeitsbewertungen wie den Sustainability Assessment Questionnaire (»SAQ«) der europäischen Initiative Drive Sustainability, um alle relevanten Nachhaltigkeitskriterien abzufragen und in eine Bewertung einfließen zu lassen. Weitere Informationen sind unter [Unser Ansatz in der Lieferkette](#) im Kapitel Soziales zu finden und auf der Internetseite [Drive Sustainability](#).

Als relevante Umweltkriterien im SAQ werden die Themen Berichterstattung zum Umweltrisikomanagement, Umweltrichtlinien, Umwelt- und Energie-Managementsystem, Schulungen für Beschäftigte, Nutzung erneuerbarer Energien, Ziele zur Emissionsreduktion, Gefahrstoff- und Abfallmanagement, Klimabewertungen wie »CDP«-Rating (»Carbon Disclosure Project«) sowie die Weitergabe der Umwelтанforderungen in die vorgelagerte Lieferkette abgefragt und in eine Gesamtbewertung der Nachhaltigkeitsleistung integriert. Diese Bewertung wird für neue Auftragsvergaben im Produktionsmaterial-Einkauf als verpflichtendes Kriterium ab einem definierten Auftragsvolumen eingesetzt.

Darüber hinaus nutzen wir die Daten von CDP. So haben wir im Berichtsjahr bereits zum dritten Mal das CDP-Supply-Chain-Programm durchgeführt. Im Rahmen dieses Programms hielten wir unsere Produktionsmaterillieferanten dazu an, über die Umweltauswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit und ihre Klimaschutzbestrebungen zu berichten. Im Fokus dieser

Datenabfrage standen wie im Vorjahr die Lieferanten von Produktionsmaterial, die rund drei Viertel unseres für 2022 geplanten Einkaufsvolumens ausmachen. Gegenüber dem Vorjahr haben wir zusätzliche Produktionsmaterial-Lieferanten in die Befragung aufgenommen. Die Antwortrate der eingeladenen Lieferanten lag bei 75 %. Damit decken wir 63 % des für 2022 geplanten Einkaufsvolumens im Produktionsmaterial-Einkauf ab. Lieferanten werden durch das Programm ermutigt, sich in ihren Bemühungen, CO<sub>2</sub> zu reduzieren, kontinuierlich zu verbessern. Um Transparenz über ihre Dekarbonisierungsstrategien und CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele zu schaffen, führen wir zudem viele direkte Gespräche mit wesentlichen Lieferanten.

Der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck wird zunehmend zu einem Kriterium in Einkaufsentscheidungen. Wir möchten wissen, wie die CO<sub>2</sub>-Bilanz der an uns gelieferten Produkte ausfällt. Um vergleichbare und anerkannte Standards für diese Emissionsberechnung zu schaffen und Best Practices auszutauschen, engagieren wir uns in Verbänden und Initiativen. So nehmen wir zum Beispiel bei der europaweiten Brancheninitiative Drive Sustainability oder dem deutschen Nachhaltigkeitsnetzwerk econsense (Forum nachhaltiger Entwicklung der deutschen Wirtschaft e.V.) in Arbeitsgruppen zu Klimaschutz teil.

Auch bei der Erstellung von Life Cycle Assessments beziehungsweise Ökobilanzen unserer Produkte wollen wir den CO<sub>2</sub>- und Umwelt-Fußabdruck der Materialien und Produkte von Lieferanten einbinden und haben daher unsere Vertragsbedingungen »Daimler Truck Special Terms« um die entsprechende Anforderung zur Ermittlung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks angepasst. Für die Erfassung der Daten zu den Life Cycle Assessments wurden »LCA«-Richtlinien und Berichtsvorlagen entwickelt und bereits ausgewählten Lieferanten zur Verfügung gestellt.

Der Informationsaustausch innerhalb wie außerhalb des Unternehmens spielt eine wichtige Rolle bei der erfolgreichen Umsetzung von Maßnahmen für eine umweltschonende Lieferkette. So schulen wir im Produktionsmaterialeinkauf die Einkäufer zu den Nachhaltigkeitsanforderungen an Lieferanten. Außerdem führen wir im Rahmen der Verbandsarbeit bei Drive Sustainability auch Sensibilisierungsmaßnahmen für Lieferanten mithilfe von webbasierten Trainings durch. Dabei werden auch Umweltaspekte, wie Energieverbrauch, Emissionsbeziehungsweise Ressourcenmanagement vermittelt.

Im Bereich Klimaschutz und Ressourcenschonung ist uns auch die öffentliche Anerkennung für gute Leistungen wichtig. Aus diesem Grund verleihen wir einen Supplier Award, mit dem wir Lieferanten für herausragende Nachhaltigkeitsleistungen in den Kategorien Klimaschutz und Ressourcenschonung auszeichnen. Die Preisverleihung an die Lieferanten von Produktionsmaterial wurde in diesem Jahr auf der internationalen Messe IAA Transportation im Rahmen einer feierlichen Veranstaltung durchgeführt.

## Beschaffung nachhaltiger Produktionsmaterialien

GRI 306-1

Anhand von Life Cycle Assessments haben wir die Materialanteile in unseren Produkten ermittelt und kennen damit die Haupttreiber der Treibhausgasemissionen in der automobilien Lieferkette. Dies ist vor allem die Herstellung von Rohmaterialien wie Stahl, Aluminium oder Kunststoffen. Daher stehen diese Materialien im Fokus neuer Projekte und Vergebungsentscheidungen. Wir bewerten sukzessive weitere potenzielle Materialien und Teile, für die wir CO<sub>2</sub>-reduzierte oder -neutrale Lieferketten anstreben beziehungsweise die Recyclinganteile erhöhen können. Ebenso arbeiten wir eng mit unseren künftigen Batterielieferanten zusammen, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Produktionsprozess schnell zu minimieren.

### Inbound Logistik

Wir treiben die Transformation der Transportbranche hin zu CO<sub>2</sub>-neutralen Antrieben voran und setzen dabei auch in der eigenen Lieferkette auf E-Lkw. Wir haben uns das anspruchsvolle Ziel gesetzt, den Lieferverkehr in das Werk Wörth, unserem größten Montagewerk, bis Ende 2026 zu 100% zu elektrifizieren. Ein bedeutender Teil der direkten Lieferkette kann so CO<sub>2</sub>-neutral werden. Gemeinsam mit Logistikdienstleistern und Spediteuren, die täglich das Werk Wörth beliefern, arbeiten wir daran, in den Flotten sukzessive elektrisch angetriebene Lkw zu integrieren. Nach dem erfolgreichen Serienstart des Mercedes-Benz eActros in 2021, die umfassenden Praxiseinsätze bei Kunden in den vergangenen Jahren vorausgegangen waren, liefern wir damit einen weiteren Beleg für die Praxistauglichkeit von E-Lkw im Transportgewerbe mit seinen vielfältigen Anforderungen. Im Zuge dessen ist auch der Aufbau einer werkseigenen Ladeinfrastruktur in Wörth geplant, die sowohl Lieferanten als auch unternehmenseigenen Fahrzeugen zur Verfügung steht. Mehrere ausgewählte Spediteure werden Teil der Pilotphase sein, die dieses Jahr in die Umsetzung gehen soll. Schon im Laufe des Jahres 2023 sollen die ersten Anliefertransporte in das Werk Wörth, unter anderem aus den Schwesterwerken, vollständig elektrisch unterwegs sein. In der Pilotphase sollen unter anderem elektrisch angetriebene Mercedes-Benz eActros 300 Sattelzugmaschinen sowie im weiteren Verlauf der eActros LongHaul zum Einsatz kommen. Wir demonstrieren damit das breite Anwendungsgebiet der beiden E-Lkw-Modelle unter realistischen Bedingungen im unternehmenseigenen Transportverkehr.

Kern unseres Konzepts für den batterieelektrischen Fernverkehr ist, Kunden eine ganzheitliche Transportlösung aus Fahrzeugtechnologie, Beratung, Ladeinfrastruktur und Services zu bieten. Um gemeinsam mit den Spediteuren ein zielgerichtetes Konzept für die emissionsfreie Anlieferlogistik in das Werk Wörth zu entwickeln, steht zu Beginn eine individuelle Analyse der üblichen Routen. Sie gibt Aufschluss über Fahrzeiten und Distanz zwischen den Lieferstandorten, Lademöglichkeiten und individuelle Reichweite. Außerdem erhalten sie Unterstützung bei der Integration von E-Lkw in die bestehenden Flotten und bei der Neuausrichtung ihrer Logistikzentren, inklusive Beratung zum Aufbau der passenden betriebseigenen Ladeinfrastruktur. In einem nächsten Schritt ist geplant, das Vorgehen auch auf die weiteren Werke in unserem Produktionsverbund auszuweiten.

Integraler Bestandteil unseres künftigen Inbound-Logistikkonzepts zum emissionsfreien Anlieferverkehr ist auch der Aufbau einer werkseigenen Ladeinfrastruktur am Standort Wörth. Die rund 50 Ladesäulen, darunter auch Megawatt-Charging-Stationen für Hochleistungsladen der Batterie, sind an Schlüsselstellen für den Anlieferverkehr in unmittelbarer Nähe zur Produktion im Werk Wörth geplant. Die in der Produktion verbauten Teile werden just-in-time an das Montageband angeliefert. Die Zeit, in der die Fracht des E-Lkw entladen wird, soll künftig genutzt werden, um die Batterie des Fahrzeugs wieder aufzuladen. Somit muss das Fahrzeug idealerweise keine weitere Standzeit einplanen und kann nach der Teileanlieferung seine Route direkt wiederaufnehmen. Zudem wird aktuell die Möglichkeit geprüft, die Lieferströme im Transportnetzwerk in einem neuen Konsolidierungscenter nahe des Standorts neu zu bündeln und damit zu optimieren.

## Grüne Produktion

GRI 301, 302, 303, 304, 305, 306

SDG 6, 7, 9, 11, 12, 13, 15

### Umwelt- und Energiemanagement an unseren Standorten

An unseren Produktionsstandorten setzen wir Umweltmanagementsysteme nach EMAS und/oder ISO 14001 ein, die wir regelmäßig validieren beziehungsweise rezertifizieren lassen. Zudem arbeiten wir seit 2012 an Produktionsstandorten in Deutschland, in den USA und einigen Standorten außerhalb dieser Regionen mit Energiemanagementsystemen nach ISO 50001.

Den Normen entsprechend, ist das Umwelt- und Energiemanagement in unserer Organisation fest verankert. Ihre Wirksamkeit wird durch externe Gutachter regelmäßig überprüft und bestätigt. Im Berichtsjahr waren 46 unserer 50 relevanten Standorte (Produktions-, Entwicklungs-, und Teststreckenstandorte) mit einer Beteiligung von  $\geq 50\%$  in Bezug auf das Umweltmanagement zertifiziert. Damit sind rund 80.000 Beschäftigte abgedeckt, was rund 99% der relevanten Belegschaft entspricht.






Mit den vom Vorstand verabschiedeten Umwelt- und Energieleitlinien definiert der Daimler Truck-Konzern seine Umwelt- und Energiepolitik und bekennt sich zu einem integrierten Verbesserungsprozess hinsichtlich des Umweltschutzes und des Umgangs mit Energie, welcher Ressourcenschonung und Klimaschutz gleichermaßen vorantreibt:

1. Wir stellen uns den zukünftigen Herausforderungen im Umwelt- und Energiebereich.
2. Wir entwickeln Produkte, die in ihrem jeweiligen Marktsegment besonders umweltverträglich und energieeffizient sind.
3. Wir gestalten alle Stufen der Produktion möglichst umweltverträglich und energetisch optimiert.
4. Wir bieten unseren Kunden umfassenden Service und Informationen zu Umweltschutz und Energieeinsatz.
5. Wir streben weltweit eine vorbildliche Umwelt- und Energiebilanz an.
6. Wir informieren unsere Beschäftigten und die Öffentlichkeit umfassend zu Umweltschutz und Energieeinsatz.

Die Leitlinien sind für alle Beschäftigten bei Daimler Truck und für alle Standorte verbindlich. Außerdem streben wir an, dass diese auch in Joint Ventures umgesetzt werden. Bei Daimler Truck sind von der Entwicklung und Produktion bis hin zu Service und Vertrieb in allen Funktionsbereichen und auf allen Unternehmensebenen Verantwortlichkeiten für die Umsetzung und Einhaltung der Umweltschutzmaßnahmen und Energieeffizienzanforderungen definiert.

### B.40

#### green production target house

green production 2030					
	CO <sub>2</sub> Scope 1 + 2	Erneuerbare Energien	Energie- effizienz	Wasser- effizienz	Abfall- reduzierung
					
Basisjahr	2021	2021	2013/2014	2013/2014	2013/2014
Daimler Truck	-42 % ~ - 360 kt CO <sub>2</sub>	> 55 % 100 % Grünstrom > 5 % Eigenerzeugung	~ - 590 GWh - 16 % pro Fahrzeug	~ - 470k m <sup>3</sup> - 12 % pro Fahrzeug	~ - 40 kt - 12 % pro Fahrzeug



## Nachhaltigkeitsziele für unsere Produktion

Daimler Truck strebt eine ressourcenschonende und klimafreundliche Produktion an. Wir haben hierzu die Initiative »green production« ins Leben gerufen. Green production ist darauf ausgerichtet, CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken, den Einsatz erneuerbarer Energien zu steigern, die Energie- und Wassereffizienz zu erhöhen sowie das Abfallaufkommen an den internationalen Produktionsstandorten zu verringern.

Bis zum Jahr 2030 streben wir an, den Energieverbrauch um rund 590 GWh, die Wassernutzung um rund 470k m<sup>3</sup> sowie das Abfallaufkommen um rund 40 kt zu verringern (bezogen auf die Mittelwerte der Jahre 2013 und 2014). Hierfür wurden für jedes Produktionswerk von Daimler Truck spezifische Zielwerte berechnet.

Wir sind bestrebt, in klimaschonende Technologien und Projekte weltweit zu investieren, um effizient zur Einhaltung nationaler und internationaler Klimaziele beizutragen.

Des Weiteren verfolgen wir eine Einsparung der produktionsbezogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen um 42% in Bezug auf die Emissionsmengen im Jahr 2021 bis zum Jahr 2030. Im Jahr 2030 soll Energie zu mindestens 55% aus erneuerbaren Quellen stammen.

Um die Ziele nachzuverfolgen, wurde die »green production Datenbank« eingeführt, in der alle Produktionsstandorte weltweit Effizienz- und Reduktionsmaßnahmen eintragen müssen. Mithilfe dieser Datenbank dokumentieren wir den Implementierungsfortschritt und erstellen Roadmaps für jeden Produktionsstandort, um das Erfüllen der Ziele zu steuern.

## Dekarbonisierung

Bis zum Jahr 2039 streben wir weltweit eine CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion durch den Einsatz von erneuerbaren Energien und CO<sub>2</sub>-Kompensationszertifikaten an (Scope 1 & Scope 2). Diese Ziele verfolgen wir in mehreren Schritten: Seit dem Jahr 2022 produzieren wir in unseren Produktionswerken in Europa und an einigen weiteren Standorten bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral, ab 2025 sollen die Produktionsstandorte in den USA, Japan und Indien und ab 2039 alle weiteren Produktionsstandorte weltweit folgen. Diese Ziele verfolgen wir mit mehreren Bausteinen, wie Erhöhung der Energieeffizienz, Steigerung des Einsatzes erneuerbarer Energien sowie der vorübergehenden Nutzung von CO<sub>2</sub>-Kompensationszertifikaten.

## Energieeffizienz

### GRI 302-4

Im Rahmen der »green production-Initiative« planen wir den Energieverbrauch in den Produktionsstandorten bis zum Jahr 2030 um rund 590 GWh (in Bezug auf die Jahre 2013 und 2014) zu reduzieren. Hierfür wurden beispielhaft die folgenden Projekte im Jahr 2022 in Deutschland umgesetzt:

- Erneuerung der Lüftungsanlage in der Logistik in Wörth;
- Erneuerung der Rückkühlanlage in Kassel;
- Austausch der Leuchtmittel auf LED in Wörth;
- Anpassung der Heiz- und Klimatechnik in Leinfelden.

Zahlreiche weitere Maßnahmen wurden in den internationalen Produktionsstandorten umgesetzt. Mithilfe der »green production-Datenbank« und unternehmensinterner Expertenkreise erfolgt ein werksübergreifender Austausch zu Effizienzmaßnahmen und die Prüfung der Umsetzbarkeit in allen Produktionsstandorten von Daimler Truck.

## B.41

### Produktionsbezogener Energieverbrauch

#### GRI 302-1/-4/-5

	▼ 2022	2021	2020
in GWh			
Strom	1.472	1.374	1.134
Erdgas	1.414	1.609	1.537
Fernwärme	157	181	123
Heizöl	66	44	27
Flüssiggas	57	51	22
Koks	28	40	21
Kraftstoffe	226	205	175
<b>Gesamt</b>	<b>3.420</b>	<b>3.504</b>	<b>3.038</b>
davon aus erneuerbaren Energien in %	29	18	17

## B.42

### Spezifischer Energieverbrauch pro Fahrzeug

#### GRI 302-1/-3/-4/-5

	▼ 2022	2021	2020
in MWh			
Bus	10,3	14,8	13,7
Lkw	6,3	7,3	7,9

**B.43****Produktionsbezogene CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Energieverbrauch****GRI 305-1/-2/-4/-5**

	▼ 2022	2021	2020
in 1.000 t			
Erdgas	257	293	278
Heizöl	17	12	7
Flüssiggas	13	11	5
Koks	10	15	8
Kraftstoffe	59	54	46
<b>Gesamt Scope 1</b>	<b>357</b>	<b>385</b>	<b>344</b>
Strom	295	449	350
Fernwärme	35	31	21
<b>Gesamt Scope 2, market-based</b>	<b>330</b>	<b>480</b>	<b>372</b>
<b>Gesamt Scope 2, location-based</b>	<b>591</b>	<b>597</b>	<b>446</b>
<b>Gesamt Scope 1 + 2</b>	<b>687</b>	<b>865</b>	<b>715</b>

**B.44****Spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Fahrzeug****GRI 305-1/-4/-5**

	▼ 2022	2021	2020
in kg			
<b>Bus</b>			
Scope 1	1.185	1.858	1.738
Scope 2, market-based	703	1.037	1.250
<b>Gesamt Scope 1 + 2</b>	<b>1.888</b>	<b>2.894</b>	<b>2.987</b>
<b>Lkw</b>			
Scope 1	654	791	880
Scope 2, market-based	623	1.039	987
<b>Gesamt Scope 1 + 2</b>	<b>1.278</b>	<b>1.830</b>	<b>1.867</b>

**Grünstrom und erneuerbare Energien****GRI 305-5**

Wir evaluieren kontinuierlich die regionalen Energie-Märkte, um die Grünstromversorgung an allen Standorten auszubauen. So wird seit Beginn des Jahres 2022 der Großteil unserer Produktionsstandorte in Europa mit Grünstrom aus Windkraftanlagen, Photovoltaiksystemen und Wasserkraftwerken versorgt.

Für die deutschen Standorte wurde hierbei mit den Lieferanten vertraglich vereinbart, dass die Erzeugungsmenge zu jeder Viertelstunde identisch mit dem Stromverbrauch ist – dies wird über eine regelmäßige TÜV-Zertifizierung nachgehalten. Hierdurch stellen wir eine einhundert prozentige Grünstromversorgung sicher. Bis zum Jahr 2025 sollen zusätzlich alle Produktionsstandorte in den USA, Japan und Indien zu 100% mit Grünstrom versorgt werden. Alle weiteren, eigenen Produktionsstandorte sollen anschließend bis spätestens zum Jahr 2030 folgen.



Der Ausbau von Photovoltaik ist ein wichtiger Baustein in Richtung Energieunabhängigkeit der Produktionsstandorte.

Neben dem Einkauf von Grünstrom treiben wir die Eigen-erzeugung von Energie in den Produktionsstandorten stetig voran. So haben wir im Jahr 2022 an den deutschen Standorten weitere Photovoltaik-(»PV«)-Systeme installiert. Der PV-Ausbau an den deutschen Standorten ist Teil einer laufenden, weltweiten Initiative. Bereits heute sind weltweit rund 7,2 MWp an PV-Modulen installiert, sodass damit etwa 7,9 GWh Strom pro Jahr erzeugt werden können. Im Jahr 2022 waren an acht Standorten große PV-Anlagen installiert und in den kommenden Jahren ist geplant, die PV-Kapazitäten erheblich zu erweitern. Auch an anderen Produktionsstandorten, wie zum Beispiel in der Türkei oder in Südafrika, sind aktuell PV-Projekte in der Umsetzung.

Wir prüfen regelmäßig die Verfügbarkeit von erneuerbaren Energien an allen Standorten und setzen sie dort ein, wo es die Marktbedingungen zulassen.

**CO<sub>2</sub>-Kompensation**

Seit Januar 2022 kompensiert Daimler Truck alle CO<sub>2</sub>-Emissionen an allen europäischen Standorten und an einigen weiteren Standorten, die aktuell noch verbleiben, durch qualifizierte Klimaschutzprojekte. Alle Kompensationsprojekte entsprechen den hohen Qualitätsansprüchen des Gold-Standards. Diese Projekte vermeiden nicht nur CO<sub>2</sub>-Emissionen, sie fördern auch auf vielerlei Weise eine nachhaltige, soziale und ökologische Entwicklung in den Projektländern. Zum Portfolio gehören Kompensationsprojekte zur erneuerbaren Energieversorgung, etwa aus Geothermie oder zur CO<sub>2</sub>-reduzierten Trinkwasseraufbereitung.

Wir sind bestrebt, bis zum Jahr 2025 für alle Produktionsstandorte in den USA, Japan und Indien entsprechende Kompensationen für verbleibende CO<sub>2</sub>-Emissionen einzuführen.

Die CO<sub>2</sub>-Kompensation betrachten wir bei Daimler Truck als Mittel zum Übergang zu einer CO<sub>2</sub>-freien Produktion. Parallel arbeiten wir an weiteren technischen Möglichkeiten, Emissionen an den Produktionsstandorten selbst zu verringern. Unsere Nachhaltigkeitsstrategie zielt darauf ab, in Zukunft möglichst keine Emissionen mehr entstehen zu lassen. Damit könnten wir auf Kompensation verzichten.

## Luftreinhaltung

GRI 305-6

Wie bei anderen Umweltaspekten ist unser Ziel, die Umweltbelastung durch Luftemissionen aus der Produktion so weit wie möglich zu vermeiden. Relevante Luftschadstoffe sind für Daimler Truck Stickoxide, Schwefeloxide, Kohlenmonoxide und Feinstäube, die vor allem in Verbrennungsprozessen entstehen, sowie »VOC-Emissionen«. Die flüchtigen organischen Verbindungen (»VOC-Emissionen«) entstehen zum Großteil in Lackierprozessen. Der Minderung der »VOC-Emissionen« misst Daimler Truck besondere Bedeutung bei. Dies kann über die Auswahl neu entwickelter, festkörperreicher Lackmaterialien, durch die Optimierung der Lackierprozesse und die Errichtung neuer, moderner Abluftreinigungssysteme erfolgen. Aufgrund dessen wird seit Jahren bei Daimler Truck, in Zusammenarbeit mit den Zulieferern, kontinuierlich daran gearbeitet, neue Technologien und Lacke zu entwickeln und einzusetzen.

So entstand nach fünfjähriger Entwicklungszeit 2019 ein weltweit neues »Nass-in-Nass-Lackierkonzept«. Dieses neue Lackierkonzept bietet viele Vorteile, wie zum Beispiel die Reduktion der Applikationsschritte. Zusammengefasst bezeichnen wir den neuen umweltfreundlicheren und flexiblen Lackierprozess, mit all seinen innovativen Ansätzen, als »EcoPaint-Truck«. Dieser Prozess wird in Wörth, im größten Mercedes-Benz Lkw-Montagewerk der Welt eingeführt. Zukünftig soll dort der Großteil der Lkw-Fahrerhäuser (etwa 70 bis 75 %) mit dem neuen energieeffizienten »EcoPaint-Truck Prozess« (»EP-T-Prozess«) lackiert werden.

Zur Vermeidung, Minimierung oder Beseitigung von Umwelt Risiken und damit verbundenen Auswirkungen von anlagenbedingten Luftschadstoffen, Gerüchen und Lärm, haben wir einen internen Standard erarbeitet. Dieser legt eine einheitliche Vorgehensweise für die Dokumentation der Luftschadstoffquellen, die damit einhergehenden Messpflichten sowie die Definition von Schadstoffreduzierungsmaßnahmen an unseren Produktionsstandorten fest. Sind die länderspezifischen Pflichten, die der lokalen Gesetzgebung folgen, geringer, sind die Regelungen des Standards zu befolgen.

An den deutschen Produktionsstandorten gibt es je nach Anlagenbestand rechtlich geforderte Immissionsschutzbeauftragte, die auf die Umsetzung der rechtlichen Anforderungen hinwirken, bei der Entwicklung emissionsarmer Prozesse mitwirken und regelmäßig über die getroffenen und beabsichtigten Maßnahmen berichten. An allen Standorten, die keiner Beauftragungspflicht unterliegen, wird im Rahmen des Umweltmanagements regelmäßig überprüft, ob die internen und externen Anforderungen an die Luftreinhaltung eingehalten, befolgt und die Berichtspflichten erfüllt werden.

## B.45

### Produktionsbezogene Luftemissionen

GRI 305-6/-7

	▼ 2022	2021	2020
in t			
Lösemittel (VOC)	3.414	3.285	3.001
Stickoxide (NO <sub>x</sub> )	727	731	664
Kohlenmonoxid (CO)	270	196	195
Schwefeldioxid (SO <sub>2</sub> )	33	24	19
Staub (PM)	310	552	131

## B.46


### Spezifische Lösemittellemissionen (VOC) pro Fahrzeug

GRI 305-6/-7

	▼ 2022	2021	2020
in kg			
Bus	7,3	11,1	9,9
Lkw	6,5	6,9	8,0

## Umgang mit Wasser

GRI 303-1

Wasserknappheit aufgrund von sinkenden Grundwasserspiegeln, Starkregen und Überschwemmungen betrifft weltweit immer mehr Regionen. Ein bewusster, effizienter und nachhaltiger Umgang mit Wasser ist angesichts des Zustands der globalen Wasserressourcen unabdingbar. Daimler Truck möchte dazu einen Beitrag leisten und ist bestrebt, die Wassereffizienz kontinuierlich zu verbessern und Wasserkreisläufe zu schließen, um die Wassernutzung nachhaltig zu reduzieren. Unser Wassereffizienzziel ist im »green production target house« im Unterkapitel  Nachhaltigkeitsziele für unsere Produktion zu finden.

An unserem Standort Wörth werden die Lackierungsprozesse vermehrt von Nassauswaschungen auf Trockenabscheidung umgestellt, um das Produktionswasser weiter zu reduzieren. Außerdem werden dort Maßnahmen vorangetrieben, um die Trinkwassernutzung zu reduzieren, was wir beispielsweise mit der automatischen Steuerung von Wasserhähnen erreichen. In unserer Lkw-Produktion in Wörth wird das Brunnenwasser als Kühlwasser und in der Toilettenspülung eingesetzt.

Im Jahr 2021 haben wir (noch unter dem Dach der damaligen Daimler AG) mithilfe eines Tools des World Wide Fund for Nature (»WWF«) eine Wasserrisikoanalyse an den besonders von Wasserknappheit betroffenen Standorten Saltillo, Mexiko, Aksaray, Türkei, und Chennai, Indien durchgeführt. Dabei wurden mithilfe des WWF-Wasserrisikofilters sowohl die standortspezifischen als auch die produktionsbezogenen Wasserrisiken untersucht. Auf Grundlage der Ergebnisse wurden bereits im Jahr 2021 verschiedene organisatorische und technische Maßnahmen für die drei Standorte definiert.

Im Jahr 2022 haben wir die standortspezifische Wasserrisikobewertung (»basin risk«) weltweit durchgeführt und uns so eine Datentransparenz all unserer Produktionsstandorte aufgebaut. Wir werden die Ergebnisse nutzen, um Unternehmens- und lokale Projektentscheidungen in Bezug auf die Standortentwicklung treffen zu können, um individuelle Wassereffizienzprojekte und Wasserinitiativen zu unterstützen und um unsere Risiken in Bezug auf Wasserstress, potenzielle Wasserknappheit, Überschwemmungen und Wasserqualität vorausschauend zu minimieren.

Unser Detroit Remanufacturing Standort in Tooele, Utah, liegt in einer Region mit sehr geringem Niederschlag, die vom U.S. National Weather Service als extrem trocken klassifiziert wird. Aufgrund dessen wurde 2022 das Standort Projekt »Every Drop Counts« gestartet. Ziel des Projekts ist eine nachhaltige Lösung zum Wassersparen zu entwickeln und damit die Wassernutzung zu senken.

Wir unterliegen mit unserem Wassermanagement den geltenden Wasserschutzgesetzen und passen dieses laufend an die aktuellen Vorschriften an. Darüber hinaus hat sich Daimler Truck zum Ziel gesetzt, den internen Konzernstandard zur Vermeidung von Regenwasserverunreinigungen an allen Produktionsstandorten weltweit bis spätestens 2030 vollständig umzusetzen. Unsere Produktionsstandorte haben bereits mit der Umsetzung begonnen. Der Umsetzungsstand wird alle drei Jahre überprüft. Auch der Einsatz von Niederschlagswasser, für zum Beispiel Reinigungsprozesse oder Grünflächenbewässerung, wird immer wieder geprüft.

Das Abwasser aus unseren Produktionsprozessen und Sanitäranlagen wird entweder gemäß den örtlichen Vorschriften zu öffentlichen Abwasserbehandlungs- und -entsorgungsanlagen geleitet oder direkt an unseren eigenen Standorten behandelt und eingeleitet. An einigen Standorten haben wir biologische Abwasseranlagen im Einsatz. Ein Beispiel für den verantwortungsvollen Umgang mit Abwasser ist unser Lkw- und Bus-Werk in Chennai, Indien. Dort wird kein Abwasser in die Kanalisation oder in Gewässer abgeleitet. Die Prozesswässer werden konsequent in der werkseigenen Abwasserbehandlungsanlage aufbereitet und anschließend in den Betriebsprozessen, im Sanitärbereich sowie für die Bewässerung der Grünanlagen genutzt. Zusätzlich werden am Standort große Mengen von Regenwasser in Auffangbecken gesammelt und durch Wasserfiltersysteme aufbereitet.

Einige unserer Produktionsstandorte, wie zum Beispiel Wörth oder Aksaray, verfügen über eine Trennkanalisation zur separaten Führung des Sanitärabwassers und Regenwassers. Dies fördert den natürlichen Wasserkreislauf. Das Trennsystem ermöglicht es, dass die durchaus erheblichen Regenwassermengen mit relativ geringer Belastung nicht in die Kläranlage gelangen. Dadurch kann die Abwasserreinigung wesentlich effizienter und energieärmer erfolgen.

## B.47

### Produktionsbezogene Wassernutzung<sup>1</sup>

#### GRI 303-3

	▼ 2022	2021	2020
in 1.000 m <sup>3</sup>			
Fremdwasser	2.607	2.466	2.515
Grundwasser (Brunnenwasser)	1.780	1.816	1.605
Genutztes Niederschlagswasser	279	229	56
<b>Gesamt</b>	<b>4.665</b>	<b>4.511</b>	<b>4.176</b>

<sup>1</sup> Gesamtwasserentnahme (GRI 303-3) exkl. ~8 % des Wassers, das an Unternehmen (Dritte) weitergeleitet wird, die nicht zu Daimler Truck gehören.

## B.48

### Produktionsbezogene Abwassermengen

#### GRI 303-4

	▼ 2022	2021	2020
in 1.000 m <sup>3</sup>			
Direkteinleiter	877	1.044	714
Indirekteinleiter	2.386	2.508	2.731
<b>Gesamt</b>	<b>3.263</b>	<b>3.552</b>	<b>3.446</b>

## B.49

### Spezifische Wassernutzung pro Fahrzeug

#### GRI 303-5

	▼ 2022	2021	2020
in 1.000 m <sup>3</sup>			
Bus	20,8	23,4	22,8
Lkw	8,3	9,2	10,6

## Abfall

### GRI 306-1/-2

Wir legen Wert auf den bewussten Umgang mit Ressourcen und wollen die Ressourceneffizienz unserer Produktionsprozesse stetig verbessern. Deshalb haben wir uns das Ziel gesetzt, die Abfallmengen in der Produktion zu reduzieren. Dafür ist es wichtig, Transparenz über die Abfallströme zu schaffen und die verschiedenen Abfallarten korrekt voneinander zu trennen. Dabei haben unsere Produktionswerke lokalspezifische Abfalltrennsysteme implementiert.

Wir minimieren Abfälle wie Verschnitte, Sande, Filtermaterialien und Schlämme durch neue oder optimierte Produktionsprozesse und schließen Stoffkreisläufe, wo dies möglich ist.

Des Weiteren versuchen wir unsere Verpackungsmaterialien aus dem Teiletransport zu reduzieren. Der Fokus liegt dabei vor allem auf der Reduzierung von Altholz, das bei der Entsorgung von Paletten und Transportboxen anfällt. Wir prüfen an unterschiedlichen Standorten in Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten den Einsatz von Mehrwegladungsträgern oder anderer Verpackungsmaterialien.

Unsere japanischen Mitsubishi FUSO Truck-Standorte haben den Einsatz von Transportverpackungen untersucht und konnten dadurch im Berichtsjahr bereits weniger und umweltverträglichere Verpackungen nutzen.

Grundsätzlich sind wir bestrebt, unsere Abfälle priorisiert über Verwertungsverfahren anstelle von Beseitigungsverfahren zu entsorgen und so unsere Verwertungsquote von 85 % zu verbessern. Wir haben uns das Ziel gesetzt, dass unsere Produktionsstandorte bis 2030 eine Verwertungsrate von mehr als 95 % erreichen. Die Entsorgungswege werden regelmäßig von unseren Fachexperten auf Optimierungsmöglichkeiten überprüft. Somit ist es uns möglich, Abfallströme einer jeweils höherwertigeren Verwertung zuzuführen.

Unsere Produktionsstandorte von Daimler Truck North America (»DTNA«) haben bereits im Jahr 2006 begonnen ein »Zero waste to landfill«-Abfallkonzept auszuarbeiten, das seit dem Jahr 2018 an allen DTNA-Standorten umgesetzt ist. Dadurch, dass keine Abfälle mehr auf Deponien entsorgt werden, tragen wir dazu bei, dass Umweltrisiken, wie zum Beispiel die Verschmutzung des Grundwassers reduziert und der Landschaftsverbrauch durch Eröffnung neuer Deponien eingedämmt werden.

Auch unsere Standorte von Mercedes-Benz do Brasil Ltda. verfolgen seit 2021 die »Zero waste to landfill« Strategie für Produktionsabfall und haben diese seit Ende 2022 umgesetzt.

Weltweit behandeln und entsorgen wir unsere Abfälle unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen. Für die fachkundige Entsorgung arbeiten wir mit lizenzierten und regelmäßig zertifizierten Dienstleistern zusammen. Grundsätzlich sind unsere Produktionsstandorte verpflichtet, die Entsorgung der Produktionsabfälle bis zum Endverbleib zu verfolgen und regelmäßig Anlagen zur Entsorgung gefährlicher Abfälle zu auditieren.

## B.50

### Produktionsbezogene Abfälle nach Abfallart<sup>1</sup>

#### GRI 306-3/-4/-5

	▼ 2022	2021	2020
in 1.000 t			
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	43	36	16
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	71	79	2
Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	177	152	124
Schrott zum Recycling	211	221	191
Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	4	5	4
<b>Gesamt</b>	<b>507</b>	<b>493</b>	<b>337</b>
Verwertungsquote in %	85	83	98

1 Ohne Bauabfälle und Bodenaushub.

## B.51

### Produktionsbezogene spezifische Abfälle pro Fahrzeug

#### GRI 306-3/-4/-5

	▼ 2022	2021	2020
in kg			
<b>Abfall Bus</b>			
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	118,8	147,8	166,9
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	10,8	10,2	10,9
Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	339,2	406,9	433,9
Schrott zum Recycling	503,7	597,8	606,5
Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	25,0	30,8	29,1
<b>Gesamt</b>	<b>997,5</b>	<b>1.193,6</b>	<b>1.247,2</b>
<b>Abfall Lkw</b>			
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	80,5	75,6	36,4
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	142,0	177,9	3,8
Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	335,8	325,9	328,9
Schrott zum Recycling	396,0	472,8	508,4
Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	7,6	9,3	9,9
<b>Gesamt</b>	<b>962,0</b>	<b>1.061,5</b>	<b>887,4</b>



## Biologische Vielfalt

GRI 304-2/-3

Der Erhalt der biologischen Vielfalt ist eine der globalen Herausforderungen unserer Zeit und steht in direktem Zusammenhang mit der Bekämpfung des Klimawandels und der Notwendigkeit eines sorgsamsten Umgangs mit den uns zur Verfügung stehenden natürlichen Ressourcen wie z. B. Wasser. Neben unseren Aktivitäten im Klima-, Immissions-, Gewässer- und Bodenschutz setzen wir uns deswegen auch für den Erhalt der biologischen Vielfalt in und im Umfeld unserer Standorte ein.

Auch im Jahr 2022 haben wir dazu an unseren Standorten verschiedene Maßnahmen umgesetzt. Rasen- und Grünflächen wurden durch die weitere Pflanzung heimischer Gehölze, die Anlage von Wildblumen-, Wildkräuter- und Magerwiesen sowie die Integration von Naturelementen in ihrer biologischen Wertigkeit aufgewertet. Zudem wurden weitere Dächer und Fassaden begrünt, und kleinere, nicht versiegelte oder entsiegelte Flächen werden durch die Reduzierung des Rückschnitts zu Kleinstbiotopen für geschützte heimische Arten. Zusätzlich haben wir an unseren Standorten Insektenhotels für Bestäuber, Nistkästen für Vögel, Wanderfalkenhorste und Fledermausquartiere integriert. Regelmäßige Untersuchungen, Sichtungen und Artenbestimmungen werden unter Beteiligung externer Kooperationspartner durchgeführt (zum Beispiel Wildbienenartenbestimmung).

In einer internen Handlungsempfehlung zur naturnahen Flächengestaltung geben wir praktische Hinweise, zum Beispiel im Rahmen der Planung von Bauaktivitäten. Zudem kooperieren wir mit unterschiedlichen Naturschutzorganisationen, die uns bei unseren Aktivitäten für die Tier- und Pflanzenwelt beraten und begleiten.

So arbeiten wir zum Beispiel seit zwölf Jahren eng mit dem Naturschutzbund Deutschland (»NABU«), Landschaftsplanern und -gärtnern zusammen. Unser Produktionsstandort Gaggenau ist Mitglied einer Pilotgruppe des seit 2021 laufenden landesweiten Projektes »UnternehmensNatur«, bei dem Unternehmen bei der naturnahen Grünflächengestaltung beraten und begleitet werden. Das Projekt wird vom Landesumweltministerium gefördert und vom NABU Baden-Württemberg sowie der Flächenagentur Baden-Württemberg durchgeführt.

Für die spezifische Bewertung der biologischen Wertigkeit von Flächen an unseren Standorten und die Erarbeitung individueller Konzepte zur Weiterentwicklung, steht der in unserem Haus entwickelte Biodiversitätsindex (»BIX«) zur Verfügung. Der Index beschreibt die ökologische Wertigkeit von Freiflächen an einem Produktionsstandort und kann hinzugezogen werden, um geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Biodiversität zu definieren.

Verschiedene Flächen an unseren Produktionsstandorten Mannheim und Gaggenau wurden bereits als UN-Dekade-Projekte (2011 - 2020) für biologische Vielfalt ausgezeichnet.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist für uns, die Beschäftigten an unseren Standorten durch entsprechende Initiativen und Aktionen für das Thema Biodiversität zu sensibilisieren, wie zum Beispiel durch Wanderausstellungen, Gestaltung eines Umwelterlebnispfades, Projekte für unsere Auszubildenden, die Durchführung von Familientagen oder unter anderem mit Apfelsammelaktion und Vorstellungen des Themas auf Ebene der Führungskräfte.

## ▼ EU-Taxonomie

### Grundlagen

Eine Zielsetzung des Aktionsplans der Europäischen Union (»EU«) zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums (»Sustainable Finance«) ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen. Vor diesem Hintergrund ist im Jahr 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-Verordnung (»Taxonomie-VO«)) in Kraft getreten. Die Taxonomie-VO legt fest, welche Wirtschaftsaktivitäten in der EU als taxonomiekonform und damit als »ökologisch nachhaltig« im Hinblick auf sechs von der Verordnung festgelegte Umweltziele gelten. Folgende Umweltziele sind von der Taxonomie-VO definiert:

- Umweltziel 1 »Klimaschutz«
- Umweltziel 2 »Anpassung an den Klimawandel«
- Umweltziel 3 »Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser und Meeresressourcen«
- Umweltziel 4 »Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft«
- Umweltziel 5 »Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung«
- Umweltziel 6 »Schutz von Biodiversität und Ökosystemen«

Aufgrund der im letzten Berichtsjahr in Anspruch genommenen Erleichterungsvorschrift und der damit einhergehenden Nicht-Verfügbarkeit von Vergleichszahlen aus dem Berichtsjahr 2021 werden im aktuellen Berichtsjahr keine Vorjahreswerte dargestellt und folglich auch keine qualitativen Angaben zur Beschreibung von Veränderungen aufgenommen.

Für die ersten beiden Umweltziele liegen bereits über delegierte Rechtsakte Beschreibungen relevanter Aktivitäten und technischer Bewertungskriterien vor. Für die weiteren vier Umweltziele wurden noch keine Vorgaben veröffentlicht, daher haben diese keine Relevanz für die Berichterstattung zur Taxonomie-VO des Berichtsjahres 2022.

Grundsätzlich werden bei der Berechnung der maßgeblichen Kennzahlen (»KPI«) für Daimler Truck alle konsolidierten Konzerngesellschaften einbezogen. Ausgenommen sind Gesellschaften, die nach der At-equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen sind.

Die im Rahmen der EU-Taxonomie veröffentlichten Umsatzerlöse, Investitionen (»CapEx«) und Betriebsausgaben (»OpEx«) wurden analog zum Konzernabschluss des Daimler Truck-Konzerns ermittelt und stehen im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (»IFRS«) und den Auslegungen des IFRS Interpretations Committee, wie sie in der EU anzuwenden sind.

### Taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten

Durch die Beschreibung von Wirtschaftsaktivitäten in den delegierten Rechtsakten gibt die Taxonomie-VO vor, welche Aktivitäten grundsätzlich taxonomiefähig sind. Da sich die Feststellung der Taxonomiefähigkeit für eine Wirtschaftsaktivität an deren Ergebnis orientiert, leitet sich daraus ab, dass sämtliche Aktivitäten sowie die verbundenen Investitionen und Betriebsausgaben, die der Herstellung beziehungsweise Leasing/Finanzierung von Fahrzeugen dienen, auch taxonomiefähig sind.<sup>1</sup> Entsprechend führt Daimler Truck keine selbstständigen Aktivitäten im Kontext des delegierten Rechtsaktes (EU) 2022/1214 vom 9. März 2022 durch, der spezifische Regelungen für den Energiesektor enthält. Aktivitäten im Zusammenhang mit diesem delegierten Rechtsakt wurden analysiert. Sie dienen im Zuge der Eigennutzung der Durchführung der Herstellungsaktivität und stellen nur einen unwesentlichen Umfang für Daimler Truck dar. Daher sind die entsprechenden Angaben nicht aufgenommen.

Daimler Truck hat folgende Aktivitäten gemäß Taxonomie-VO als taxonomiefähig klassifiziert.

- Aktivität 3.3 – Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien
- Aktivität 6.3 – Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr
- Aktivität 6.5 – Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen
- Aktivität 6.6 – Güterbeförderung im Straßenverkehr

Unter der Aktivität 3.3 erfasst Daimler Truck alle eigenproduzierten Lkw und Busse, ungeachtet ihres CO<sub>2</sub>-Ausstoßes als taxonomiefähig, das heißt auch alle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Hintergrund ist, dass die Taxonomie-VO außerhalb der technischen Bewertungskriterien keine Definition des Begriffs »CO<sub>2</sub>-arm« enthält, und somit alle Fahrzeuge grundsätzlich als taxonomiefähig klassifiziert werden können. Der Begriff »CO<sub>2</sub>-arm« ist lediglich auf die Prüfung der Taxonomiekonformität im Rahmen der technischen Bewertungskriterien anzuwenden.<sup>2</sup> Unter den Aktivitäten 6.3, 6.5 und 6.6 werden Leasing/Finanzierungs-Aktivitäten im Zusammenhang mit Bussen, Pkw beziehungsweise Lkw erfasst, unabhängig davon, ob es sich um Eigen- oder Fremdmarken handelt.

### Taxonomiekonformität

Alle Aktivitäten, die als taxonomiefähig eingestuft sind, wurden auf ihre Taxonomiekonformität geprüft. Durch die Erfüllung spezifizierter technischer Bewertungskriterien ist ein wesentlicher Beitrag zu einem von der Taxonomie-VO definierten Umweltziel zu leisten. Für Daimler Truck trifft dies ausschließlich auf das Umweltziel 1 »Klimaschutz« zu.

1. Vergleiche Frage Zwei in der »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« der EU-Kommission vom 6. Oktober 2022 (»FAQ«).  
 2. Vergleiche Frage Neun der FAQ der EU-Kommission vom 6. Oktober 2022. ▲

Zudem ist als Teil der technischen Bewertungskriterien die erhebliche Beeinträchtigung eines anderen Umweltziels auf Basis der definierten »Do No Significant Harm Kriterien« (»DNSH«) auszuschließen. Daneben ist die Einhaltung des Mindestschutzes im Hinblick auf Menschenrechte, inklusive Rechte der Arbeitnehmer, Korruption und Bestechung, Besteuerung sowie fairer Wettbewerb sicher zu stellen. Nur bei Erfüllung aller Kriterien gilt eine Wirtschaftsaktivität als »ökologisch nachhaltig«. Daimler Truck hat die Prüfung der technischen Bewertungskriterien für die Wirtschaftsaktivitäten auf Produkt- und/oder Standortebene durchgeführt. Die Prüfung der Einhaltung des Mindestschutzes basiert im Wesentlichen auf konzernweiten Vorgaben und deren lokaler Umsetzung.

Für die Prüfung der Taxonomiekonformität werden ausschließlich CO<sub>2</sub>-arme Fahrzeuge gemäß der Definition der technischen Bewertungskriterien berücksichtigt. Grundsätzlich sieht die EU-Taxonomie bei der Konformitätsprüfung auch die Berücksichtigung von Bussen vor, die die Euro VI-Norm vorerfüllen. Da zum Zeitpunkt der Prüfung die aktuelle Euro VI-Norm bereits in Kraft getreten ist, liegt aus Sicht von Daimler Truck keine Vorerfüllung vor und die Fahrzeuge werden dementsprechend nicht bei der Prüfung der Taxonomiekonformität berücksichtigt.

### Do-No-Significant-Harm

Die Einhaltung der DNSH-Kriterien wurde größtenteils auf der Basis von checklistenbasierten Interviews zu den relevanten Standorten und Produkten bewertet.

Nachweise für die Einhaltung der DNSH-Kriterien für die einzelnen Umweltziele erfolgen durch übergreifende Standards, Richtlinien oder sonstige geeignete Nachweise. Die Einhaltung wird, sofern einschlägig, im Rahmen von regelmäßig stattfindenden »Environmental Due Diligence-Audits« nachgehalten. Sofern einzelne Kriterien nicht erfüllt sind, werden die entsprechenden Umsätze, Investitionen und Betriebsausgaben nicht als taxonomiekonform ausgewiesen.

Daimler Truck leistet wie oben beschrieben ausschließlich einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel 1 »Klimaschutz«. Daher sind die DNSH-Kriterien für die weiteren Umweltziele 2 bis 6 zu untersuchen. Für diese Umweltziele sind abhängig von der jeweiligen Wirtschaftsaktivität folgende DNSH-Kriterien zu prüfen:

#### Umweltziel 2 – »Anpassung an den Klimawandel«

- Aktivitäten 3.3, 6.3, 6.5, 6.6: Das Kriterium verlangt die Durchführung von sogenannten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalysen.<sup>1</sup> Diese wurden übergreifend auf Konzernebene durchgeführt. Daimler Truck bezieht entsprechend den Anforderungen der EU-Taxonomie diverse physische Klimarisiken in die Analyse ein. Jedes der gemäß Taxonomie-VO zu betrachtenden physischen Klimarisiken wurde auf Basis von Klimaszenarien bewertet. Die Klimaprojektionen basieren auf den »Representative Concentration Pathway«-Szenarien (»RCP Szenarien«) des Weltklimarates. Für die Aktivitäten 6.3, 6.5 und 6.6 wird keine Gefährdung der Ausführung der Aktivitäten durch physische Klimarisiken gesehen. Die Analyse fokussiert sich somit auf die Wirtschaftsaktivität 3.3. und betrachtet einen Zeitraum bis 2050. Identifizierte Risiken werden in einem Anpassungsplan adressiert.

#### Umweltziel 3 – »Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser und Meeresressourcen«

- Aktivität 3.3: Das Kriterium verlangt die Ausarbeitung eines Bewirtschaftungsplanes unter Maßgabe von Wasserqualität und Wasserknappheit gemäß der Wasserrahmenrichtlinie.<sup>2</sup> Im Rahmen der regelmäßig an den Daimler Truck-Standorten stattfindenden Environmental Due Diligence-Audits werden die Risiken und Maßnahmen in Bezug auf Wasserqualität nachgehalten (für Details, siehe Kapitel [Vermeidung von Umweltverschmutzung](#)). Zudem berücksichtigt Daimler Truck die Vermeidung von Wasserknappheit durch eine zentrale Risikobewertung auf Basis anerkannter Modelle und Vorgehensweisen.

<sup>1</sup> Vergleiche Anlage A der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139.

<sup>2</sup> Vergleiche Anlage B der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139.

#### Umweltziel 4 – »Übergang zur Kreislaufwirtschaft«

- Aktivität 3.3: Für die relevanten Fahrzeuge muss die Möglichkeit der Verwendung von Sekundärrohstoffen sowie die Möglichkeit eines Designs zur leichten Demontage und Langlebigkeit berücksichtigt werden. Außerdem muss eine Nachverfolgbarkeit von Gefahrstoffen in den Produkten sowie ein Abfallmanagement in den Standorten vorliegen. In diesem Kontext greifen verschiedene konzerninterne Vorgaben und Standards sowie im Einzelfall weitere geeignete Nachweise. Das Thema Langlebigkeit ist beispielsweise im Produktentwicklungsprozess verankert. Der »Konzernstandard Abfallwirtschaft« definiert konzernübergreifend das Abfallmanagement.
- Aktivitäten 6.3, 6.5 und 6.6: Das Kriterium verlangt Maßnahmen zum Abfallmanagement, insbesondere am Ende des Lebenszyklus der Fahrzeuge.
- Aktivitäten 6.5 und 6.6: Es müssen definierte Quoten an recyclebaren beziehungsweise verwertbaren Materialien in den Produkten eingehalten werden. Sofern die nach den Vorgaben ermittelten Quoten die geforderten Schwellenwerte erreichen, gilt das technische Bewertungskriterium als erfüllt.

#### Umweltziel 5 – »Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung«

- Aktivität 3.3: Das Kriterium bezieht sich auf die Anlage C der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139. Anlage C referenziert auf verschiedene europäische Gesetzgebungen aus dem Chemikalienrecht. Die definierten Stoffe unterliegen Einschränkungen bei der Herstellung, beim Inverkehrbringen und bei der Verwendung, sowohl bezogen auf die Verwendung in den Standorten als auch in den Produkten. Es bestehen Auslegungsschwierigkeiten bezüglich des unbestimmten Rechtsbegriffes »Wesentlich für die Gesellschaft«.
- Aktivitäten 6.3, 6.5 und 6.6: Es ist die Einhaltung bestimmter Reifenklassen mit Bezug auf Rollwiderstand und Rollgeräusche nachzuweisen. Im Berichtsjahr wurden geeignete Analysen für die geforderte Nachweiserbringung bei den entsprechenden Fahrzeugen durchgeführt. Wenn Informationen zu den Reifen vorliegen und die entsprechenden Klassen eingehalten werden, gilt das technische Bewertungskriterium als erfüllt.

#### Umweltziel 6 – »Schutz von Biodiversität und Ökosystemen«

- Aktivität 3.3: Das Kriterium bezieht sich auf die Anlage D der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139, die Anforderungen an den Schutz von Biodiversität und biodiversitätssensible Gebiete im Umfeld der Standorte definiert. Im Rahmen der Environmental Due Diligence Audits wird unter anderem die Einhaltung der umweltrechtlichen Genehmigungen überprüft. Weiter wird der Einfluss auf naheliegende, sensible Gebiete untersucht. Bei Bedarf werden Maßnahmen abgeleitet (für Details, siehe Kapitel [Vermeidung von Umweltverschmutzung](#)).

Bei der Prüfung wurden die relevanten technischen Bewertungskriterien analysiert, interpretiert, die Ergebnisse dokumentiert und durch entsprechende Nachweisdokumente sowie Berechnungen belegt.

#### Mindestschutz

Im Rahmen der Prüfung der Einhaltung des Mindestschutzes wurden folgende Themengebiete zentral analysiert:

- Menschenrechte, inklusive Rechte der Arbeitnehmer;
- Korruption und Bestechung;
- Besteuerung;
- Fairer Wettbewerb.

Für das Berichtsjahr 2022 wurde diesbezüglich kein erhöhtes Risiko identifiziert und bewertet. Für jeden potenziellen Risikobereich gibt es derzeit bereits Maßnahmen zur Vorbeugung und, falls erforderlich, zur Abhilfe. Im Rahmen der Due-Diligence-Prozesse konnte nachgewiesen werden, dass in keinem der vier Themenbereiche Verurteilungen vorliegen (für Details siehe Kapitel [Soziales](#)).

#### Berichterstattung über die drei Leistungsindikatoren

Die Berichterstattung zu den nach der Taxonomie-VO geforderten Kennzahlen Umsatzerlöse, Investitionen und Betriebsausgaben ist in den Tabellen [B.52](#), [B.53](#) und [B.54](#) dargestellt. Alle Aktivitäten werden eindeutig dem Umweltziel 1 »Klimaschutz« zugeordnet. Ferner können alle Aktivitäten eindeutig der jeweiligen Wirtschaftsaktivität gemäß Taxonomie-VO zugeordnet werden. Somit werden Doppelzählungen bei der Berechnung der Kennzahlen insgesamt vermieden.









### Umsatzerlöse

Gemäß Taxonomie-VO ist der Umsatzanteil der taxonomiefähigen und der Anteil der taxonomiekonformen Aktivitäten am Gesamtumsatz des Berichtsjahres zu bestimmen. Die Umsatzkennzahl entspricht dem Verhältnis des taxonomiefähigen beziehungsweise taxonomiekonformen Umsatzes zum Konzernumsatz des Berichtsjahres.

Insgesamt berücksichtigt der Nenner alle Umsatzerlöse des Daimler Truck-Konzerns. Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 2022 50.945 Mio. € (siehe [Anmerkung 5](#) des Konzernanhangs).

Für die Erhebung des Zählers wird für die Umsatzerlöse untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung oder Leasing/Finanzierung von Fahrzeugen erzielt wurden (»taxonomiefähig«). Nicht berücksichtigt werden Umsatzerlöse, die nicht im Zusammenhang mit der Herstellung oder Leasing/Finanzierung von Fahrzeugen stehen. Weiterhin werden sie auf die Erfüllung der mit der Aktivität verbundenen technischen Bewertungskriterien überprüft.

Falls einzelne Umsatzanteile der Aktivitäten nicht eindeutig dem taxonomiefähigen beziehungsweise taxonomiekonformen Anteil zuzuordnen sind, erfolgt eine Zuordnung mittels Verteilungsschlüssel, beispielsweise bei Umsatzbestandteilen im Zusammenhang mit Ersatzteilen und Services. Basis für die Schlüsselung der Umsatzerlöse aus dem Verkauf nicht eindeutig zuordenbarer Ersatzteile sind grundsätzlich historische Absatzwerte. Analog werden nicht eindeutig zuordenbare Umsätze aus Serviceverträgen geschlüsselt.

Im Berichtsjahr 2022 werden 276 Mio. € beziehungsweise 0,5 % der Umsatzerlöse als taxonomiekonform und 48.613 Mio. € beziehungsweise 95,5 % als taxonomiefähig klassifiziert.

### Investitionen

Die Investitionskennzahl entspricht dem Verhältnis der taxonomiefähigen beziehungsweise taxonomiekonformen Investitionen zu den gesamten Investitionsausgaben gemäß Taxonomie-VO für das Berichtsjahr.

Insgesamt werden für den Nenner alle Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagevermögen und vermieteten Gegenständen, sowie Zugänge zu Nutzungsrechten gemäß IFRS 16, einschließlich der Zugänge zu den genannten Vermögenswerten im Rahmen von Unternehmenserwerben berücksichtigt. Erworbene Firmenwerte werden nicht in die Betrachtung einbezogen.

Für die Ermittlung des Zählers werden die Investitionen dahingehend analysiert, ob die Investitionen im Zusammenhang mit der Herstellung oder Leasing/Finanzierung von Fahrzeugen stehen. Diese taxonomiefähigen Investitionen werden im weiteren Vorgehen daraufhin überprüft, ob sie die mit der Aktivität verbundenen technischen Bewertungskriterien erfüllen.

Im Berichtsjahr 2022 setzt sich der Zähler aus den folgenden Bestandteilen zusammen:

1. CapEx A: Investitionsausgaben, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind. Dies beinhaltet auch Investitionsausgaben für die Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten, die im Berichtsjahr 2022 abgeschlossen sind. Im Berichtsjahr 2022 sind 26 Mio. € CapEx A zuzuordnen.
2. CapEx B: Investitionen für die Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten, die nicht im Berichtsjahr 2022 abgeschlossen wurden. Im Zusammenhang mit diesen Investitionen ist ein sogenannter »CapEx-Plan« zu veröffentlichen. Dieser umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren und die enthaltenen Investitionen sind ausschließlich der Aktivität 3.3 zuzuordnen. Die enthaltenen aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten betreffen dabei die Entwicklung von Battery-Electric Vehicles (»BEV«) sowie Fuel Cell Electric Vehicles (»FCEV«). Wichtige Meilensteine des CapEx-Plans, wie beispielsweise der Abschluss wesentlicher Entwicklungsprojekte, werden regelmäßig auf der Website des Daimler Truck-Konzerns veröffentlicht. Die Investitionen in der Kategorie »CapEx B« betragen 165 Mio. € im Berichtsjahr 2022. Der CapEx-Plan umfasst Investitionen in einer erwarteten Bandbreite von 1.600 Mio. € bis 1.750 Mio. €, die im Zeitraum von 2023 bis 2027 geplant sind.

Sofern Investitionen nicht eindeutig als taxonomiefähig oder taxonomiekonform bestimmt werden konnten, ist grundsätzlich ein Verteilungsschlüssel auf Basis zukünftiger Absatzwerte angewendet worden. Die Basis ist der genehmigte Wirtschaftsplan.

Der Anteil der CapEx-KPI, der als taxonomiekonform ausgewiesen wird, setzt sich aus Zugängen aus Sachanlagen inklusive Nutzungsrechten (71 Mio. €) und Zugängen aus selbst geschaffenen immateriellen Vermögenswerten (120 Mio. €) zusammen. Im Berichtsjahr 2022 lagen keine taxonomiekonformen Zugänge aus dem Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse vor.

Der Gesamtbetrag der Investitionen lässt sich zu den Konzernzugängen im Berichtsjahr überleiten (siehe [Anmerkung 11](#), [Anmerkung 12](#) sowie [Anmerkung 13](#) des Konzernanhangs).

Im Berichtsjahr 2022 werden 191 Mio. € beziehungsweise 5,0 % der Investitionen als taxonomiekonform und 3.633 Mio. € beziehungsweise 94,7 % als taxonomiefähig klassifiziert.

### ▼ Betriebsausgaben

Die Kennzahl für Betriebsausgaben entspricht dem Verhältnis der taxonomiefähigen beziehungsweise taxonomiekonformen Betriebsausgaben zu den relevanten direkten, nicht aktivierten Kosten (Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Leasingverhältnisse, 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 Taxonomie-VO. Für die Ermittlung des Zählers werden die Betriebsausgaben dahingehend untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung oder Leasing/Finanzierung von Fahrzeugen stehen (taxonomiefähig).

Weiterhin werden sie auf die Erfüllung der mit der Aktivität verbundenen technischen Bewertungskriterien überprüft. Im Berichtsjahr 2022 sind die folgenden OpEx-Bestandteile im Zähler berücksichtigt:

1. OpEx A: Betriebsausgaben, die mit Vermögenswerten oder Prozessen verbunden sind, die zu taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten gehören. Diese betragen im Berichtsjahr 2022 44 Mio. €.
2. OpEx B: Betriebsausgaben, die die Ausweitung von taxonomiekonformen Aktivitäten betreffen. Für diese Betriebsausgaben ist ein »OpEx-Plan« zu veröffentlichen. Der OpEx-Plan wird dabei als Teil des CapEx-Plans gesehen und erfüllt die dort ausgeführten Kriterien. Die OpEx B zugeordneten Aufwendungen betragen im Berichtsjahr 2022 92 Mio. €. Der OpEx-Plan umfasst Aufwendungen in einer erwarteten Bandbreite von 2.400 Mio. € bis 2.600 Mio. €, die für den Zeitraum von 2023 bis 2027 geplant sind.

In dem Fall, dass Betriebsausgaben nicht eindeutig als taxonomiefähig oder taxonomiekonform bestimmbar sind, werden grundsätzlich absatzbasierte Schlüssel angewandt. Diese basieren für nicht direkt zuordenbare Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen grundsätzlich auf dem Wirtschaftsplan. Für weitere nicht direkt zuordenbaren Betriebsausgaben basieren die Schlüssel grundsätzlich auf Ist-Werten.

Im Berichtsjahr 2022 werden 136 Mio. € beziehungsweise 6,5% der Betriebsausgaben als taxonomiekonform und 1.931 Mio. € beziehungsweise 92,8% als taxonomiefähig klassifiziert.



## SOZIALES

Wir übernehmen Verantwortung für die Gesellschaft und für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wo wir einen Beitrag leisten können, etwas zum Besseren zu verändern, tun wir es.








## Soziales

Als globaler Nutzfahrzeughersteller haben wir großen Einfluss auf unsere Beschäftigten, Menschen, die von unserem Unternehmenshandeln betroffen sind sowie die Gesellschaft, in der wir leben. Unsere Vision »Leading Sustainable Transportation« bedeutet für uns, den Transport von morgen verantwortungsvoll mitzugestalten. Ein wichtiges Fundament hierfür sind unsere Beschäftigten. Mit ihren Ideen, Talenten und Fähigkeiten gestalten sie unser Unternehmen entscheidend mit – und helfen uns, für die Zukunft gewappnet zu sein. Wir wollen ein guter Arbeitgeber sein und bieten eine Arbeitsumgebung, in der Gesundheit, Arbeitsschutz und das Wohlbefinden

unserer Beschäftigten gesichert sind. Unsere Lkw und Busse sind ein wichtiger Bestandteil im Alltag vieler Menschen. Daher haben die Verkehrssicherheit und der Schutz aller Verkehrsteilnehmer für uns oberste Priorität. Verantwortungsbewusstsein und Nachhaltigkeit betreffen daneben die ganze Wertschöpfungskette – und wir stellen uns den wachsenden Herausforderungen. Wir kooperieren mit unseren Lieferanten und verpflichten sie, sich gemeinsam mit uns für die Achtung der Rechte aller Menschen einzusetzen, die wir durch unsere Geschäftstätigkeit beeinflussen.

### B.55

#### Übersicht Soziales

Ambitionen	Erreichtes
 <p><b>Unser Team</b></p> <p>Wir haben den Anspruch, ein Arbeitgeber erster Wahl zu sein. Wir fördern eine Kultur der Vielfalt, Gleichberechtigung und Integration, die zu einem Gefühl der Zugehörigkeit auf allen Ebenen und in allen Regionen führt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Geschäftsjahr 2022 sind 31,3% unserer relevanten Standorte durch dokumentierte Arbeitsschutzzertifikate abgedeckt.</li> <li>- Umsetzung der Konzernbetriebsvereinbarung Psychische Gesundheit zum Schutz unserer Beschäftigten sowie Förderung der Gesundheit und Wohlbefinden.</li> <li>- Hybride Arbeitszeitmodelle weltweit zur Förderung flexibler Arbeitszeitmodelle eingeführt.</li> <li>- Neue Unternehmenskultur »Impact Culture« und neue Werte »Great Leadership Behaviour« ausgerollt.</li> <li>- Beim Führungskräfte-Training »Inclusion in Mind!« wurde mit einer Beteiligungsquote von mehr als 97,5% das Ziel von 85% weit übertroffen.</li> <li>- LinkedIn Training wurde weltweit für alle Beschäftigten ausgerollt.</li> </ul>
 <p><b>Menschenrechte</b></p> <p>Wir setzen uns nachdrücklich für die Achtung und Wahrung der Menschenrechte ein und erwarten dies auch von unseren Geschäftspartnern in der gesamten Wertschöpfungskette.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anpassung des »Human Rights CMS« an die Anforderungen aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (»LkSG«).</li> <li>- Aufsetzen eines web-basierten Expertentrainings zu Menschenrechten.</li> <li>- Ernennung des Chief Legal &amp; Compliance Officer als Menschenrechtsbeauftragten.</li> <li>- Grundsatzklärung wurde auf die Anforderungen von Daimler Truck nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG angepasst.</li> <li>- Sensibilisierung unserer Lieferanten in Kooperation mit Drive Sustainability.</li> <li>- Hinweise und Beschwerden unserer direkten und indirekten Lieferanten können ab dem Jahr 2023 über den Meldekanal unseres Hinweisgeber-system »Business Practices Office« eingereicht werden.</li> <li>- Aktualisierung unserer Vertragsbedingungen zu sozialer Verantwortung und Umweltschutz.</li> <li>- Pilotierung der Lieferanten-Due-Diligence mittels eines IT Systems.</li> </ul>
 <p><b>Verkehrssicherheit</b></p> <p>Wir verfolgen die »Vision Zero«, d. h., unser Anspruch sind »null Unfälle« mit unseren Lkw und Bussen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wirksame Sicherheitssysteme eingeführt mit dem Ziel, in unseren Kernmärkten im Jahr 2025 mindestens 75% der Fahrzeuge und im Jahr 2030 mindestens 80% unserer ausgelieferten Fahrzeuge mit einem Sicherheitssystem auszustatten.</li> <li>- Freightliner Cascadia: Aktiver Abbiege-Assistent, aktiver Fahrassistent 2 mit Nothaltefunktion eingeführt.</li> <li>- Reisebusse: Aktiver Fahrassistent eingeführt.</li> <li>- Actros China: Aktives Sicherheitspaket und aktiver Fahrassistent eingeführt.</li> <li>- Einführung des Daimler Truck Cyber Security Management Systems gemäß aufkommender Regularien.</li> <li>- Sensibilisierung der Öffentlichkeit für Verkehrssicherheit, beispielsweise durch Fahrertrainings, Bildungsprogramme und Roadshows.</li> </ul>

## Verkehrssicherheit

GRI 3-3, 416-1

SDG 3,11

Laut Weltgesundheitsorganisation (»WHO«) führen Verkehrsunfälle weltweit jährlich zu 1,3 Millionen Todesfällen und sind die häufigste Todesursache bei Kindern und jungen Erwachsenen im Alter von 5 bis 29 Jahren. Laut Schätzungen der WHO könnten in den nächsten zehn Jahren 13 Millionen verkehrsbedingte Todesfälle und 500 Millionen verkehrsbedingte Verletzungen zu verzeichnen sein, wenn nicht aktiv gehandelt wird. Gleichzeitig haben Verkehrsunfälle und dadurch bedingte Folgen, zum Beispiel auf den Warenstrom, auch einen wirtschaftlichen Einfluss. Verkehrssicherheit kann sowohl zum Schutz des Lebens und der Unversehrtheit von Verkehrsteilnehmer als auch der Sicherheit des Transportes von Wirtschaftsgütern beitragen. Verkehrssicherheit bedeutet daher für uns insbesondere eine soziale aber auch ökonomische Verantwortung zu übernehmen. Somit ist die Verkehrssicherheit ein wesentliches Thema unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie.

Null Verkehrstote bis 2050 – das ist das Ziel der »Vision Zero« der Europäischen Union. Die Vereinten Nationen haben in Kooperation mit der WHO im Jahr 2020 die Resolution zur »Verbesserung der weltweiten Straßenverkehrssicherheit« umgesetzt und die »Decade of Action for Road Safety« (2021-2030) verkündet. Das Ziel ist, die verkehrsbedingten Todesfälle und Verletzungen bis 2030 um 50% zu reduzieren.

Daran angelehnt wollen wir mit unserem bisherigen Leitbild »Vision Zero« unsere Ambitionen zur Verkehrssicherheit unterstreichen. Als Lkw- und Busersteller wollen wir unseren Beitrag zur »Vision Zero« leisten. Dies erfordert ein umfassendes Verkehrssicherheitskonzept und es ist unser Anspruch, mit der Weiterentwicklung bestehender und Entwicklung neuer Sicherheitssysteme das Verkehrsgeschehen für alle Beteiligten sicherer zu gestalten.

Weitere Informationen rund um das Thema Verkehrssicherheit und sind auf unserer [Internetseite](#) zu finden.

### Organisation und Verantwortlichkeiten

Das Steuerungs- und Regelungssystem für Verkehrssicherheit umfasst alle relevanten Managementebenen. Die oberste Verantwortungsebene für Verkehrssicherheit liegt im Vorstand und Corporate Sustainability Board (»CSB«), repräsentiert durch den Vorstand für Truck Technology Trucks & Buses. Im Sustainability Steering Committee (»SSC«) ist das Thema Verkehrssicherheit durch den Head of Global Software & Electronics Product Development vertreten, der an den Vorstand für Truck Technology Trucks & Buse berichtet. Innerhalb der Arbeitsgruppe Social wird das Thema Verkehrssicherheit konzernweit unter Einbindung der Segmente und relevanter Querschnittsfunktionen strategisch gesteuert.

### Unfallforschung

Die Unfallforschung im Bereich der Nutzfahrzeuge spielt bei Daimler Truck seit nunmehr 50 Jahren eine zentrale Rolle, wenn es darum geht, die aktive und passive Sicherheit für unsere Fahrzeuge zu erhöhen. Aspekte des Insassen- und Partnerschutzes gehen dabei Hand in Hand. Regelmäßig werden detaillierte Unfallanalysen durchgeführt und das reale Unfallgeschehen bei Beteiligung schwerer Nutzfahrzeuge systematisch erfasst und ausgewertet. Die Verkehrssicherheit im Nutzfahrzeugbereich hat durch die erreichten Verbesserungen aus der Unfallforschung in den vergangenen Jahrzehnten erhebliche Fortschritte gemacht. Auf dieser umfangreichen und langjährigen Wissensbasis konnten wir viele unserer technischen Sicherheitslösungen gezielt entwickeln und frühzeitig in den Markt einführen, bevor es eine gesetzliche Regelung dafür gab, beispielsweise den Notbrems- oder Abbiege-Assistent.

Spezifische Unfalldaten von Lkw mit Verbrennungsmotor haben zudem geholfen, bereits für die erste Generation unserer Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (batterieelektrisch und wasserstoff-basiert) Schutzmaßnahmen auszuarbeiten. Hierbei liegt der Fokus beispielsweise auf der gezielten Verortung, Auslegung, Abschirmung und Abschaltung von Hochvoltkomponenten, Batterien und Druckspeichern. In diesem Zusammenhang wurden auch die elektrischen Ladevorgänge und Füllvorgänge mit technischen Gasen in die Betrachtungen einbezogen.

### Innovationen für mehr Sicherheit

Die Entwicklung moderner und leistungsfähiger Sicherheitssysteme erfordert auch einen leistungsfähigen Innovationsprozess. Denn nur das Aufspüren und die Applikation neuer Technologien ermöglichen die Weiterentwicklung der Sicherheitssysteme auf höchstem Niveau. Die globale Vorentwicklung von Daimler Truck spielt dabei eine zentrale Rolle. Mit ihrem Forschungsnetzwerk, ihrem strukturierten Innovations- und Technologiemanagement sowie der Fähigkeit, Anwendungen in Prototypen für den Serieneinsatz vorzubereiten, fördert Daimler Truck die Innovationskraft unter anderem im Bereich der Verkehrssicherheit.

### Das Prinzip der »Integralen Sicherheit«

Bei der Entwicklung unserer Fahrzeuge folgen wir dem ganzheitlichen Konzept der Integralen Sicherheit und unterscheiden vier Phasen: Beim Fahren assistieren, auf den möglichen Unfall vorbereiten, beim Unfall schützen und nach dem Unfall helfen.

Mit unseren Sicherheitsmaßnahmen schlagen wir innerhalb dieser vier Phasen die Brücke zwischen aktiver und passiver Sicherheit – also zwischen der Unfallvermeidung (Phasen 1 und 2) und dem Schutz der Insassen im Falle eines Unfalls (Phasen 3 und 4):

- **Phase 1: Sicher Fahren** – Assistenzsysteme, die das Fahren sicherer machen, dem Fahrer assistieren und helfen können, Unfälle zu vermeiden.
- **Phase 2: Bei Gefahr** – Sicherheitsassistenzsysteme, die warnen, assistieren und automatisiert handeln können, sowie Schutzsysteme, die bereits in der Vor-Unfall-Phase aktiviert werden können.
- **Phase 3: Beim Unfall** – Schutzsysteme, die alle Fahrzeuginsassen intelligent und bedarfsgerecht schützen können.
- **Phase 4: Nach dem Unfall** – Systeme, die nach einem Unfall helfen können.

### Produktqualität & Produktsicherheit

Neben der optimalen Funktion der Assistenzsysteme geht es im Entwicklungsprozess von Daimler Truck auch darum, alle gültigen Regelungen einzuhalten (Produktsicherheit), im Fehlerfall einen sicheren Zustand zu erreichen (funktionale Sicherheit) und möglichst widerstandsfähig gegen Angriffe von außen auf das Fahrzeugnetzwerk zu sein (»Cyber Security«).

Alldem tragen wir mit unserem Produkt Compliance Management System (»PCMS«) sowie unserer Organisation zur Funktionalen Sicherheit (»FuSa«) und Cyber Security Rechnung. Bei Produkt Compliance geht es darum, dass wir schon bei der Entwicklung unserer Sicherheitssysteme alle anwendbaren Gesetze, Standards und regulatorischen Vorgaben einhalten. Mit unserem PCMS wollen wir die rechtliche und regulatorische Konformität unserer Produkte sicherstellen. Weiterführende Informationen zu unserem PCMS finden sich in [Compliance](#).

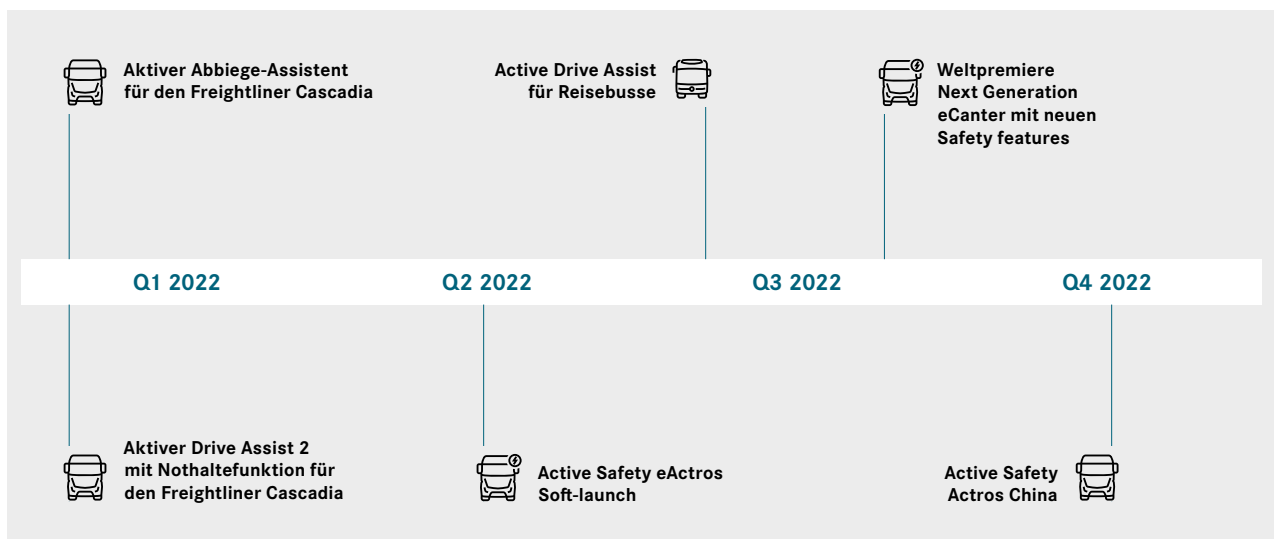
### Maßnahmen und Einführungen

Unser Fokus liegt auf der Bereitstellung von Systemen zur Vermeidung von Fahrfehlern. Ein positiver Beitrag ist dann zu erwarten, wenn wir neue Systeme in den Markt einführen oder bestehende Systeme breiter in die Anwendung bringen. Im Jahr 2022 konzentrierten sich die Maßnahmen auf die Verbreitung bestehender Systeme in Märkte, Marken und Modelle:

- Der aktive Abbiege-Assistent wurde im Freightliner Cascadia für den amerikanischen Markt eingeführt.
- Das Actros Safety Package wurde in den eActros und den chinesischen Markt eingeführt sowie für den FUSO eCanter in einer Weltpremiere vorgestellt.
- Der Active Drive Assist wurde in die Reisebusse der Marken Mercedes-Benz Truck und Setra sowie - erweitert um eine Nothaltefunktion - im Freightliner Cascadia für den amerikanischen Markt eingeführt.

## B.56

### Einführungen 2022



## Funktionale Sicherheit

Fahrzeuge werden immer komplexer, insbesondere aufgrund zunehmender Elektronik- und Softwarekomponenten. Um als Hersteller Risiken zu begegnen, die mit der steigenden Komplexität moderner Fahrzeuge verbunden sind, ist die Beachtung funktionaler Sicherheit, also die korrekte Funktion von elektrischen und/oder elektronischen (E/E) Systemen, von grundlegender Bedeutung. Wegweisend ist in diesem Zusammenhang die technische Norm ISO 26262, welche auf E/E-Systeme in Straßenfahrzeugen bezogen ist. Die Orientierung an ISO 26262 sowie die Implementierung entsprechender Anforderungen und Prozesse betrachten wir trotz einer zunehmenden technischen Komplexität als zentral für ein hohes Sicherheitsniveau unserer Fahrzeuge. ISO 26262 hat deshalb maßgeblichen Einfluss auf unsere Entwicklungsprozesse.

### Cyber Security

Unsere Fahrzeugprodukte werden in ihren Funktionen und verfügbaren Diensten, unter anderem auch Datendienste, immer komplexer. Die Anforderungen und Erwartungen unserer Kunden und gegebenenfalls auch deren Kunden an unsere Produkte sowie der möglichen Interaktion steigen immer weiter. Damit diese Lösungen auch den aktuellen Sicherheitsanforderungen genügen, beziehungsweise auch Vorkommnisse zugänglich bearbeitet und gelöst werden können, haben wir ein Cyber Security Management System (»CSMS«) für unsere Fahrzeugpalette eingeführt. Lkw und Busse werden in dessen Rahmen aus der Perspektive der Fahrzeug-Cyber-Security entlang des Lebenszyklus begleitet.

Eine der Triebfedern hierzu sind Regularien wie die UN R-155 »Cyber security und cyber security management system«, Industriestandards, die die Umsetzung jener Regulationen begleiten (ISO 21434 zur Umsetzung von Cyber Security-Maßnahmen in der Fahrzeugentwicklung). Daimler Truck hat die zu diesem Managementsystem gehörenden Prozesse in der Organisation bereits in Europa angestoßen und durchläuft die notwendige Zertifizierung im Rahmen von EU 2018/858.

## Sicherheitssysteme

Unser Beitrag zu höherer Verkehrssicherheit sind die Entwicklung und das Angebot leistungsfähiger Assistenzsysteme, Maßnahmen zur passiven Sicherheit, die Implementierung aktiver Sicherheitssysteme, sowie die Unterstützung bei Rettung und Bergung. Unsere Services und Trainings tragen ebenfalls einen Teil zur Sicherheit bei. Mit dem autonomen Fahren erwarten wir einen weiteren Zugewinn an Verkehrssicherheit, denn die Zulassung von autonomen Fahrsystemen ist an hohe Sicherheitsanforderungen gebunden.

Wirksame Sicherheitssysteme entfalten dann ihren gesellschaftlichen Nutzen, wenn sie mit großer Verbreitung im Verkehr verwendet werden. Deshalb haben wir uns das Ziel gesetzt, in unseren Kernmärkten im Jahr 2025 mindestens 75% und im Jahr 2030 mindestens 80% unserer ausgelieferten Fahrzeuge mit einem Sicherheitssystem ausgestattet zu haben, welches in der Leistung und im Anwendungsbereich über die jeweilige gesetzliche Anforderung hinausgeht.

### Aktive Sicherheit und Assistenzsysteme

Aktive Sicherheitssysteme sind bei Lkw und Bussen besonders wichtig. Insbesondere bei Fahrzeugen dieser Größe und Schwere ist es wichtig, Unfälle aktiv zu vermeiden, da das Risiko eines schweren Unfallausgangs hoch ist. Um das zu erreichen, entwickeln wir in regelmäßigen Entwicklungszyklen neue Sicherheitssysteme, mit denen wir Fahrer bei der täglichen Arbeit schützen und unterstützen können. Dazu gehören neben wohlbekanntem Schutzsystemen auch technische Innovationen. Aktuell arbeiten wir an dem nächsten Paket, welches für 2023 geplant ist.

Vieles, was heute in unserer Branche üblich ist, wurde von Daimler Truck erfunden und in den Markt eingeführt. Für unsere schweren Lkw und Reisebussen bieten wir beispielsweise einen Bremsassistent (»Active Brake Assist«, »Preventive Brake Assist«) an, der innerhalb seiner Systemgrenzen Fußgänger erkennt und darauf reagieren kann. Zudem haben wir mit dem aktiven Abbiege-Assistenten ein System zur Reduzierung der Unfallfolgen bis hin zur vollständigen Vermeidung von Unfällen mit Radfahrern eingeführt.

Neben den aktiven Sicherheitssystemen unterstützen auch unsere Assistenzsysteme die Fahrer bei der Tätigkeit und können so zur Unfallvermeidung beitragen. Bei diesen Systemen ist es unser Ziel, den Fahrer zu entlasten, seine Aufmerksamkeit zu steigern, Ermüdung vorzubeugen und eine angepasste Fahrweise zu begünstigen, beispielsweise durch Prädiktion, Automatisierung, Verkehrszeichenerkennung, verbesserte Rundumsicht und intelligente Lichtsteuerung.

### Passive Sicherheit

Systeme der passiven Sicherheit entfalten ihre schützende Wirkung für Fahrzeuginsassen und Unfallbeteiligte, wenn ein Anprall im Vorfeld nicht mehr verhindert werden konnte.

Neben aktiven Rückhaltesystemen wie Fahrer-Airbag und Sitzgurten mit Straffern spielt ein abgestimmtes Crashkonzept auf Basis von Fahrerinnen mit hoher Steifigkeit, in Verbindung mit der Aktivierung energieabsorbierender Strukturen im Vorderwagen, eine fundamentale Rolle bei Daimler Truck.

Im Fokus steht darüber hinaus eine Minimierung indirekter Verletzungsgefahren. Dies umfasst zum Beispiel die Auslegung und Gestaltung von Komponenten des Fahrerhaus-Interieurs, Brandschutz und gegebenenfalls die Abschaltung von Hochvoltssystemen bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben.

Die Implementierung in unseren Fahrzeugen orientiert sich dabei an unseren Erkenntnissen aus Unfallforschung und Produktbeobachtung.

### Rettung und Bergung

Ein ebenfalls wichtiger Teil unserer Arbeit ist die gezielte Information von Rettungskräften und Bergediensten durch beispielsweise Rettungsleitfäden, -karten und Abschleppbroschüren. Ein detailliertes Wissen über unsere Fahrzeuge und deren Sicherheitssysteme unterstützt Rettungsdienste dabei, schneller zu Verletzten zu gelangen und kann damit helfen, Leben zu retten.

Beispiele für unterstützende technische Funktionen im Fahrzeug sind das automatische Einschalten des Warnblinkers und das automatische Entriegeln der Zentralverriegelung nach einem erkannten Unfall. Verschiedene Maßnahmen tragen zur Erhöhung der Sicherheit von Rettungskräften bei, wie zum Beispiel eine Hochvolt-Rettungstrennstelle, eine automatische Anprallerkennung und eine Hochvolt-Abschaltung.

Weitere Informationen zu Rettung und Bergung sind auf unserer [Internetsite](#) zu finden.



Bedeutende Fortschritte bei der Entwicklung autonomer Lkw sowie erste Praxisanwendung.

### Autonomes Fahren

Daimler Truck gilt als einer der führenden Lkw-Hersteller bei der Entwicklung autonomer Lkw (»SAE Level 4«) mit sicherheitsrelevanten redundanten Fahrsystemen. Das Ziel ist, autonome Lkw bis Ende der Dekade in den USA in Serie auf die Straße zu bringen.

Das autonome Fahren geht mit hohen Sicherheitsanforderungen für eine Zulassung im Verkehrsbetrieb einher. Fahrerassistenzsysteme und Sicherheitssysteme sind somit wichtige Treiber, um das autonome Fahren in der Zukunft zu ermöglichen und haben das Potenzial, den Verkehr der Zukunft sicherer zu machen und Unfälle zu vermeiden. Zudem sind autonome Systeme resilienter gegenüber menschlichen Risikofaktoren wie Müdigkeit oder Unaufmerksamkeit und können somit das Risiko eines Unfalls reduzieren. Autonome Lkw können gleichzeitig das Geschäft unserer Kunden verbessern und der Gesellschaft dabei helfen, das wachsende Frachtaufkommen zu bewältigen, insbesondere in Zeiten des Fahrer-mangels. Zudem ermöglichen autonome Lkw die Steigerung der Transportleistung, da Langstrecken-Lkw im Grunde durchweg fahren können. Aus diesen wichtigen Gründen treiben wir die Entwicklung dieser Technologie weiter voran.

Der »autonomous-ready« Cascadia mit redundanten Funktionen basiert auf unserem Flaggschiff-Modell der Daimler Truck Marke Freightliner. Kritische Systeme wie beispielsweise Lenkung und Bremsen sind als Back-Up in zweifacher Ausführung vorhanden und werden kontinuierlich vom Fahrzeug überwacht. Bei Störungen oder Fehlern können die neu entwickelten redundanten Systeme den Lkw sicher kontrollieren. Der autonomous-ready Freightliner Cascadia ist damit für die Integration von autonomer Software, Hardware und Rechen-systemen geeignet. Durch die Redundanz der Systeme kann der autonom fahrende Lkw dazu beitragen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum unfallfreien Fahren.

Seit der Übernahme einer Mehrheitsbeteiligung von TORC Robotics, Inc. (»TORC«) im Jahr 2019, konnten wir mit unserer Tochtergesellschaft weitere Fortschritte beim autonomen Fahren erzielen. Beispielsweise haben wir gezeigt, dass das Fahren auf US-Autobahnen inklusive des Auf- und Abfahrens sowie der Wechsel zwischen Autobahnen sicher möglich ist. TORC geht nun den nächsten Schritt und arbeitet mit führenden US-Logistikunternehmen zusammen, um autonome Lkw in die Praxisanwendung zu bringen. So hat TORC im Berichtsjahr 2022 das Beratungsgremium »Torc Autonomous Advisory Council« (»TAAC«) mit wichtigen Akteuren der Logistikindustrie ins Leben gerufen, um umfassende Branchenexpertise in seinen Entwicklungsprozess zu integrieren. Zu den Mitgliedern des Gremiums zählen unter anderem Schneider, Covenant Logistics, Penske Truck Leasing, Ryder System, Inc., C.H. Robinson und Baton sowie Daimler Truck North America LLC als Fahrzeughersteller.



### ▼ Digitalisierung & Services

Um unsere Kunden bestmöglich zu unterstützen, bieten wir auch moderne Services an, die zu höherer Verkehrssicherheit beitragen können. Voraussetzung hierfür ist die Digitalisierung im Fahrzeug. Digitalisierung betrifft vor allem die Vernetzung der Fahrzeuge und die Bereitstellung von Daten aus dem Fahrzeug für intelligente digitale Services und individualisierte Lösungen für unsere Kunden.

Eine vorausschauende Fahrweise, das Einhalten von Lenk- und Ruhezeiten sowie das Vermeiden von Geschwindigkeitsüberschreitungen sind einige Beispiele, bei denen unsere Services aus dem Flottenmanagement zielgerichtet unterstützen. Mit unseren Services Mercedes-Benz-Uptime und Detroit Connect erkennen wir Fehlerzustände und Unfallrisiken auf Straßen. Dabei überprüft eine vollautomatische Telediagnose fortlaufend den Status der Fahrzeugsysteme. Innerhalb von Sekunden werden die Daten interpretiert und konkrete Handlungsempfehlungen zur Verfügung gestellt. Somit kann beispielsweise eine mögliche Panne vermieden oder bei einem kritischen Zustand (zum Beispiel Leckage im Hochdruckkreislauf der Kraftstoffversorgung) eine Handlungsempfehlung für erforderliche Maßnahmen (zum Beispiel eine Reparatur) abgegeben werden.

### Fahrertraining und Sensibilisierung

Wir sensibilisieren die Öffentlichkeit für Verkehrssicherheit – beispielsweise durch Fahrertrainings, Bildungsprogramme und Roadshows – und informieren über Sicherheitstechnologien und Innovationen.

Daimler Truck bietet eine Vielzahl von Trainingsmöglichkeiten für Fahrer von Lkw und Bussen an. Die Trainingsorganisation von Mercedes-Benz Trucks erstreckt sich dabei auf über 50 Länder, in denen zertifizierte Trainer Kunden im Umgang mit unseren Fahrzeugen schulen. Dabei gehen wir auch auf unsere Elektro-Fahrzeuge und deren spezifischen Anforderungen ein. Neben weiteren Inhalten – zum Beispiel zum Thema Kraftstoffeffizienz, Ausfallzeiten und Betriebskosten – zielt das Training darauf ab, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Fahrer sollen unter anderem dazu angeleitet werden, das Sicherheitspotential unserer Technologien voll auszuschöpfen.

## Menschenrechte

GRI 2-23/-24, 3-3, 406, 407, 408, 409, 414

SDG 4, 8, 17

Unsere Ambition ist, uns nachdrücklich für die Achtung und Wahrung der Menschenrechte einzusetzen und erwarten dies auch von unseren Geschäftspartnern in der gesamten Wertschöpfungskette. Bereits als Geschäftsfeld der ehemaligen Daimler AG haben wir uns als Gründungsmitglied des »Global Compact« der Vereinten Nationen dazu verpflichtet, die Menschenrechte zu wahren, die Rechte von Arbeitnehmern und ihren Interessenvertretungen zu achten und die Umwelt zu schonen. Wir nehmen weiterhin am UN Global Compact teil und bekennen uns zu den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen (»UN«) sowie zu dem Nationalen Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte der deutschen Bundesregierung. Wir messen den Rechten der internationalen Menschenrechtscharta und den »International Labour Organization«-Kernarbeitsnormen (»ILO«) besondere Bedeutung bei und setzen uns dafür ein, dass in Bezug auf unsere eigenen Beschäftigten und unsere Geschäftspartner, insbesondere unsere direkten Lieferanten, keine Menschenrechtsverletzungen entstehen. Ziel ist es, die Menschenrechte zu achten und zu wahren sowie hierzu notwendige Maßnahmen und Prozesse zur Erfüllung unserer Sorgfaltspflichten umzusetzen.

Unser Engagement bekräftigen wir in unserer Grundsatz-erklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten. Die Grundsatz-erklärung bildet die Basis dafür, wie wir unserer sozialen Verantwortung gerecht werden und fasst unser Engagement für Menschenrechte zusammen. Sie ergänzt unsere Verpflichtung zur Achtung der Menschenrechte aus unserer Verhaltensrichtlinie. Im Hinblick auf unsere eigenen Geschäftseinheiten haben wir die Anforderungen zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte zudem in internen Richtlinien verankert, wie zum Beispiel in unserer Richtlinie für Arbeits- und Gesundheitsschutz. Unsere Anforderungen an Geschäftspartner zur Achtung international anerkannter Menschenrechte sind in unseren Business Partner Standards definiert.

Weitere Informationen zur Grundsatz-erklärung und Verhaltensrichtlinien sind auf unserer [Internetseite](#) zu finden.

## Organisation und Verantwortlichkeiten

Die Abteilung Nachhaltigkeitsmanagement & Human Rights Compliance im Bereich Recht & Compliance ist verantwortlich für die Entwicklung und Steuerung des (»Human Rights CMS«), einem systematischen Ansatz zur Erfüllung von menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten in unseren Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen sowie entlang unserer Wertschöpfungskette. Außerdem verantwortet sie die rechtliche Beratung zu Menschenrechtsthemen im Konzern.

Strategische Entwicklungen sowie funktionsübergreifende und internationale Ausrichtungen in Bezug auf Menschenrechte werden unter anderem auch im Sustainability Steering Committee (»SSC«) und im Corporate Sustainability Board (»CSB«) behandelt.

Der Chief Legal and Compliance Officer wurde im Berichtsjahr zum Menschenrechtsbeauftragten ernannt, berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden der Daimler Truck AG und Daimler Truck Holding AG und überwacht das Risikomanagement. Zudem leitet er das SSC und hat den Vorsitz im Compliance Board.



Unser Engagement für die Achtung und Wahrung von Menschenrechten bekräftigen wir in unserer Grundsatz-erklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten.

### Unser Ansatz in den Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen

Daimler Truck hat bereits Ende 2021 ein Human Rights CMS aufgesetzt. Mit unserem Human Rights CMS wollen wir unsere menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten erfüllen, die auf Anforderungen aus international anerkannten Standards und geltenden Gesetzen basieren – beispielsweise entsprechend den Anforderungen des ab 2023 gültigen deutschen LkSG.

Das Human Rights CMS umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen zur Förderung eines regelkonformen Verhaltens. Es bezieht sich auf die Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen sowie auf unsere Wertschöpfungskette. Weiterführende Informationen zu unserem Human Rights CMS befinden sich in [Compliance](#).

Ende 2021 wurden alle Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen von Daimler Truck weltweit auf Basis einer systematischen Risikoanalyse klassifiziert. Erstmals wurde damit eine Risikoeinstufung zu Menschenrechten vorgenommen, um entsprechend unserer menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten mögliche Risiken zu ermitteln und zu minimieren. Den betroffenen Einheiten wurden anschließend auf Basis der individuellen Risikoeinstufung definierte Maßnahmenpakete zugewiesen. Sie adressieren die identifizierten Handlungsfelder Labor-, Security- & Diversity Practices, sowie Local Circumstances & Civil Interaction und legen klare Verantwortlichkeiten für die Umsetzung der Maßnahmen fest, wie beispielsweise ein verpflichtendes Diversity Training, Hintergrundprüfungen und Rahmenbedingungen für die Arbeit von und mit Sicherheitskräften oder die Schaffung einer »Diversity-Representative« -Rolle.

Im Berichtsjahr wurden zudem die Themenfelder für die Risikoanalyse 2023 um die Menschenrechts- und Umweltaspekte aus dem LkSG erweitert. Es ist geplant, die Themenfelder im Verlauf des Jahres 2023 für jede Einheit in Rahmen einer individuellen Risikoanalyse abzufragen und durch entsprechende Maßnahmen zu adressieren. Die jährliche Evaluierung inklusive der Effektivitätsprüfung wird ab 2023 zur Implementierung analog der anderen Compliance-Felder durchgeführt werden.

### Sensibilisierung für Menschenrechte


Wir sensibilisieren unsere Beschäftigten mit diversen internen Trainings zu Menschenrechten, um ihnen ein grundlegendes Verständnis für die Inhalte unternehmerischer Sorgfaltspflichten und sozialer Verantwortung zu vermitteln. Hierzu wurden für besonders relevante Fachbereiche, wie etwa Einkauf und Vertrieb, menschenrechtliche Fragestellungen im jeweiligen Arbeitsumfeld im Rahmen eines spezifisch webbasierten Trainings vermittelt. Im Berichtsjahr wurde zudem das Expert Module »Human Rights Compliance« erarbeitet, das 2023 weltweit zielgruppenspezifisch und verpflichtend ausgerollt werden soll. Ziel ist es, die Relevanz des Themas im Arbeitsalltag zu verdeutlichen.

## Unser Ansatz in der Lieferkette

GRI 407-1, 408-1, 409-1, 414-1

Zu unserem Unternehmenserfolg trägt ein globales Netzwerk von Lieferanten bei, die uns beispielsweise mit innovativen Rohstoffen, Bauteilen, Materialien und Dienstleistungen versorgen. Unser Ziel ist, dass auch unsere Partner in der Lieferkette soziale und ökologische Standards einhält und damit unsere Nachhaltigkeitsbemühungen unterstützt. Um unserer Sorgfaltspflicht in der Lieferkette nachzukommen, setzen wir auf ein Konzept aus verbindlichen Anforderungen und Prüfinstrumenten, aber auch Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen für Lieferanten. Dieses Konzept ist auch integraler Bestandteil unseres Human Rights CMS.

### Erwartungen an unsere Lieferanten


Wir bekennen uns zu einer verantwortungsvollen Beschaffung von Produktions- und Nicht-Produktionsmaterial sowie Dienstleistungen und lehnen Kinderarbeit, Zwangsarbeit und moderne Sklaverei sowie sonstige Verletzungen der Menschenrechte ab. In unseren  **Business Partner Standards** definieren wir unsere Anforderungen an unsere Geschäftspartner mit Blick auf die Achtung und Wahrung der Menschenrechte, sowie guter Arbeitsbedingungen, des Umweltschutzes sowie Integrität und Compliance mit gesetzlichen Anforderungen. Wir fordern von unseren Geschäftspartnern – insbesondere von unseren direkten Lieferanten – diese Nachhaltigkeitsstandards anzuerkennen und an ihre Beschäftigten sowie an ihre vorgelagerte Wertschöpfungskette zu kommunizieren und weiterzugeben. Wir erwarten auch, dass unsere Geschäftspartner überprüfen, ob diese Standards eingehalten werden. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Detaillierte Regelungen zu diesen Standards und Anforderungen sind in unseren Vertragsbedingungen zu sozialer Verantwortung und Umweltschutz enthalten.

### Risikomanagement

Wir setzen auf vielfältige Maßnahmen und Konzepte, um unseren Sorgfaltspflichten nachzukommen. Dazu gehören Screenings für direkte Lieferanten von Produktions- und Nicht-Produktionsmaterial, sowie zusätzlich auch Audits, risikobasierte Due Diligence-Analysen und Qualifizierungsmodule für Lieferanten. Mit diesen Instrumenten wollen wir die Transparenz in der Lieferkette erhöhen und sicherstellen, dass international anerkannten Menschenrechte gewahrt und weitere Sozialstandards und Umweltauflagen beachtet werden. Unsere Einkaufsbereiche spielen für Produktions- und Nicht-Produktionsmaterial inklusive Dienstleistungen eine zentrale Rolle.

### Lieferanten von Produktionsmaterial

Alle neuen Lieferanten von Produktionsmaterial werden vor einer möglichen Beauftragung zusätzlich vor Ort auf Nachhaltigkeitskriterien geprüft. Diese Vor-Ort-Prüfungen werden auch bei bestehenden Lieferanten abhängig vom Standort oder der Warengruppe durchgeführt. Dabei werden insbesondere Fragen zu Sozialstandards, wie Arbeitszeiten, Entlohnung, Arbeitssicherheit, freie Wahl der Beschäftigung oder Vereinigungsfreiheit gestellt. In Ländern mit hohem menschenrechtlichem Risiko ist die Prüfung noch umfassender und enthält als festen Bestandteil die Überprüfung des Themas Kinderarbeit.

Zur Evaluierung der Nachhaltigkeitsleistung unserer Lieferanten von Produktionsmaterial setzen wir auch auf bewährte Standardinstrumente, wie den Sustainability Assessment Questionnaire (»SAQ«) unserer europäischen Nachhaltigkeitsinitiative  **Drive Sustainability**. Darin werden neben Umweltaspekten auch soziale Kriterien wie Menschenrechts-Richtlinien, ein Managementsystem für Menschenrechts- und Sozialbelange, Schulungen für Beschäftigte, Arbeitsschutzrichtlinien und -systeme, eine verantwortliche Rohstoffbeschaffung sowie ein nachhaltigkeitsorientiertes Lieferantenmanagement bewertet und in eine Gesamtbewertung der Nachhaltigkeitsleistung integriert. Das daraus abgeleitete Rating der Lieferantenstandorte wird für neue Auftragsvergaben über einem definierten Auftragswert im Einkauf für Produktionsmaterial als verpflichtendes Kriterium im operativen Einkauf eingesetzt.

### Lieferanten von Nicht-Produktionsmaterial

Auch unsere Lieferanten von Nicht-Produktionsmaterial, insbesondere Dienstleister, nehmen wir in die Verantwortung für die Achtung und Wahrung von Menschenrechten und weiteren Nachhaltigkeitsaspekten. Über das gesamte Berichtsjahr hinweg wurden alle neuen Lieferanten von Nicht-Produktionsmaterial in Risikoländern und von kritischen Warengruppen einer Due Diligence-Prüfung unterzogen. Es wurden bisher 27 Warengruppen und Branchen auf Basis einer Vorab-Risikoanalyse identifiziert, die menschenrechtlich potenziell kritisch einzustufen sind.

### Systematische Risikoanalyse

Bestehende direkte Lieferanten von Produktionsmaterialien und Nicht-Produktionsmaterialien werden jährlich mithilfe externer Datenbanken auf bestimmte menschenrechtliche Risiken und Gesetzesverstöße überprüft, um diesen in einem Folgeprozess nachgehen zu können. Die Risikoprüfung von Lieferanten wurde im Berichtsjahr überarbeitet und um Aspekte aus den Anforderungen des LkSG ergänzt. Mittels eines IT-Systems, welches im Berichtsjahr pilotiert wurde und im Jahr 2023 ausgerollt werden soll, wird beabsichtigt Risiken für alle Lieferanten zukünftig regelmäßig, systematisch und ganzheitlich zu identifizieren und zu bewerten.

### Unser Umgang mit kritischen Rohstoffen

Bei der Prüfung von Menschenrechtsrisiken entlang der Lieferkette von Produktionsmaterial liegt ein besonderes Augenmerk auf kritischen Rohstoffen. Bereits in den Vorjahren wurden auf Basis einer Vorab-Risikoanalyse kritische Rohstoffe identifiziert und im Hinblick auf ihre Relevanz in der Lkw- und Bus-Produktion priorisiert. Diese werden als Risikoindikator in die Risikoanalyse integriert.

Bei den sogenannten Konfliktmineralien (Zinn, Tantal, Wolfram und Gold) setzen wir weiterhin auf internationale Standards und Initiativen. Als Mitglied der Responsible Minerals Initiative (»RMI«) unterstützen wir deren Maßnahmen für eine verantwortungsvolle Rohstofflieferkette, insbesondere aus Ländern mit einem hohen Risiko für Menschenrechtsverletzungen.

Um den verantwortungsvollen Umgang mit dem Rohstoff Lithium in Chile zu fördern, waren wir bereits seit 2021 unter dem Dach der damaligen Daimler AG an der »Responsible Lithium Partnership« beteiligt, die durch die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (»GIZ«) koordiniert wird. Auch nach der Abspaltung von der ehemaligen Daimler AG sind wir weiterhin als Partner beteiligt. Die Initiative hat das Ziel, einen Dialog zwischen den lokalen Interessengruppen zu fördern, der auf wissenschaftlichen Fakten basiert, diese überprüft und in einem Beteiligungsverfahren nach Lösungen sucht.

### Sensibilisierung und Informationen für unsere Lieferanten

Um auch unsere Geschäftspartner für menschenrechtliche Themen zu sensibilisieren, stellen wir das »Compliance Awareness Modul« auf unserer [Internetseite](#) zur Verfügung. Zusätzlich haben wir relevante Lieferanten von Produktionsmaterial auch in diesem Berichtsjahr im Rahmen unserer Mitgliedschaft bei der europäischen Nachhaltigkeitsinitiative der Automobilindustrie »Drive Sustainability« in weiteren Fokusbereichen (Mexiko, USA, Deutschland) mittels (webbasierter) Trainings für Nachhaltigkeitsthemen, insbesondere auch für menschenrechtlichen Themen, sensibilisiert.

### Hinweise und Verdachtsfälle

Über das Hinweisgebersystem BPO können Beschäftigte sowie externe Hinweisgeber weltweit Verdachtsmeldungen im Geschäftsbereich von Daimler Truck zu Regelverstößen und Rechtsverletzungen, einschließlich Menschenrechtsverletzungen, abgeben. Im Berichtsjahr wurden insgesamt zwei Verdachtsfälle in der Kategorie »Major risk« gemeldet, die Menschenrechtsverletzungen betrafen. Weitere Informationen sind in der [Meldung von Regelverstößen über das Hinweisgebersystem Business Practices Office](#) zu finden.

Zudem wurde im Rahmen der Anpassung des Human Rights CMS im Berichtsjahr begonnen, den Zugang sowie den entsprechenden Beschwerdeprozess zu Hinweisen und Beschwerden zu Verstößen gegen menschenrechtliche und umweltbezogene Pflichtverletzungen unserer direkten und indirekten Lieferanten, zu überarbeiten. Ab 2023 können entsprechende Hinweise und Beschwerden ebenfalls über die Meldekanäle unseres Hinweisgebersystems BPO eingereicht werden.

Im Berichtsjahr ging ein Verdachtsfall zu Menschenrechtsverletzung in unserer Lieferkette ein. In diesen Fällen prüft die zuständige Untersuchungseinheit im Einkauf, welche Maßnahmen im Einzelfall jeweils geeignet sind, um einem Verdacht angemessen nachzugehen. In der Regel richten sich die Maßnahmen an unsere direkten Lieferanten, mit dem Ziel, gemeinsam ein Konzept zur Beendigung und Minimierung eventueller Missstände zu entwickeln.

## Unser Team

GRI 2-7/-8, 3-3

SDG 4, 5, 8, 10, 16

Weltweit bringen über 100.000 Menschen durch ihre Kompetenzen, Ideen und ihre Leistungsbereitschaft unser Unternehmen voran. Sie waren der Schlüssel zur Bewältigung der im Berichtsjahr 2022 anhaltenden schwierigen Rahmenbedingungen: Unter anderem haben die COVID-19-Pandemie und der Russland-Ukraine-Krieg dazu geführt, dass wir immer wieder vor anspruchsvollen Aufgaben gestellt wurden und kurzfristig reagieren mussten. Unsere Beschäftigten sind ein zentraler Erfolgsfaktor unseres Konzerns.

### B.57

#### Beschäftigte nach Segmenten


GRI 2-7

	▼2022	2021 <sup>1</sup>
Mercedes-Benz Trucks	40.884	40.327
davon weiblich	4.721	4.508
Trucks North America	28.227	25.930
davon weiblich	5.214	4.843
Trucks Asia	16.214	15.865
davon weiblich	1.657	1.601
Daimler Buses	15.184	14.861
davon weiblich	1.702	1.564
Financial Services	1.770	1.245
davon weiblich	837	601
Zentrale Funktionen und Services	2.450	1.622
davon weiblich	968	611
<b>Gesamt</b>	<b>104.729</b>	<b>99.849</b>
davon weiblich	<b>15.097</b>	<b>13.727</b>

<sup>1</sup> Neuer Berichtsaufsatzpunkt (keine Vorjahreswerte vorhanden).

### Zukunftsorientierte Personalstrategie

Wir wollen ein attraktiver Arbeitgeber sein und dafür eine zukunftsorientierte Personalstrategie gestalten. Gerade seit dem Start als eigenständiges Unternehmen nach der Abspaltung von der ehemaligen Daimler AG im Jahr 2021 steht die Weiterentwicklung unserer vielfältigen und inklusiven Unternehmenskultur im Vordergrund.

Darüber hinaus ist ein wesentliches Handlungsfeld entsprechend unserer  **Wesentlichkeitsanalyse**, die Gesundheit, den Arbeitsschutz und das Wohlbefinden unserer Beschäftigten zu wahren. Als zukunftsorientierter Arbeitgeber wollen wir ein faires Vergütungssystem und weitreichende flexible Arbeitszeitmodelle, die die Vereinbarkeit von Beruf und Familie und eine ausgewogene Work-Life-Balance fördern, anbieten. Außerdem unterstützen wir unseren Beschäftigten mit vielfältigen Qualifizierungsangeboten und flexiblen Lernmethoden, um am Puls der Zeit zu sein und sich weiterzuentwickeln. Wir wollen das Engagement und die Zusammenarbeit aller Beschäftigten fördern und für einen offenen und von Respekt getragenen Umgang miteinander sorgen. Dabei hat sich erneut gezeigt, dass wir auf eine konstruktive Zusammenarbeit mit Arbeitnehmervertretern und auch Gewerkschaften setzen können.

### Organisation und Verantwortung

Die Organisation und Verantwortung baut auf einer globalen Human Resources (»HR«)-Struktur auf. Der HR-Bereich besteht aus verschiedenen Funktionen, die entlang der gesamten HR-Wertschöpfungskette und an allen Daimler Truck-Standorten arbeiten. Die HR-Business Partner beraten und begleiten alle Beschäftigten in relevanten, strategischen HR-Themen und setzen diese gemeinsam um. Dabei sind wir entlang der Segmentstrukturen aufgestellt, sodass für jedes Segment eine eigene Personalverantwortlichkeit sichergestellt ist. Außerdem sind Querschnittsthemen wie Personalentwicklung, Arbeitspolitik oder Vergütung in sogenannten Center of Competences (»CoC«) mit globaler Governance-Funktion gebündelt. Die Leitung des CoC People and Organisation Development ist im Sustainability Steering Committee vertreten. Um einen kontinuierlichen Austausch zwischen den einzelnen Funktionen und eine bestmögliche Entscheidungsfindung im Sinne des gesamten Konzerns sicherzustellen, tagt im regelmäßigen Turnus das Operations Committee (»OpCom«) als oberstes HR-Entscheidungsgremium. Um eine enge Einbindung der HR-Funktionen in das operative Geschäft sicherzustellen, sind die HR-Business Partner in die Leitungsgremien ihrer Zuständigkeitsbereiche eingebunden.



## Gesundheit, Arbeitsschutz und Wohlbefinden

GRI 3-3, 403-1/-3/-4/-6/-7

SDG 3

Gesundheit, Arbeitssicherheit und Wohlbefinden unserer Beschäftigten sind bei Daimler Truck ein zentrales Grundanliegen und ein wesentlicher Bestandteil der nachhaltigen Gesamtstrategie.

Unser Ziel ist, die Gesundheit und den Schutz aller Beschäftigten zu bewahren, gesundheitliche Risiken zu identifizieren, diese vorzubeugen und die Gesundheit sowie das Wohlbefinden als Voraussetzung für Kreativität und Produktivität dauerhaft zu fördern. Daimler Truck bekennt sich zu »Vision Zero« und ist damit Teil einer weltweiten Initiative der Institution of Occupational Safety and Health (»IOSH«) und der International Social Security Association (»ISSA«), die das Ziel verfolgt, arbeitsbedingte Unfälle und Krankheiten zu verhindern und gleichzeitig die Sicherheit, die Gesundheit und das Wohlbefinden von Beschäftigten zu fördern.

Weiterhin verfolgen wir das Ziel eines ganzheitlichen und nachhaltigen Ansatzes, den wir kontinuierlich prüfen und weiterentwickeln. Ein nachhaltig ausgerichtetes, funktionierendes Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement ist für uns von zentraler Bedeutung. Ob ergonomische Arbeitsplatzgestaltung, Gesundheitsangebote oder Sicherheitsqualifizierungen: Der Fokus liegt auf der Gesundheit, der Sicherheit und dem Wohlbefinden unserer Beschäftigten.

Daimler Truck bietet seinen Beschäftigten in Deutschland eine arbeitsmedizinische Betreuung und Beratung an. So können Beschäftigte alle drei Jahre den Daimler Truck »GesundheitsCheck« wahrnehmen. Hinzu kommen Maßnahmen und Angebote der betrieblichen Gesundheitsförderung und der Sozialberatung.

Unsere Beschäftigten haben ein Recht auf physische und psychische Gesundheit sowie ein sicheres Arbeitsumfeld. Ein Schwerpunkt im Berichtsjahr 2022 war die Umsetzung der Konzernbetriebsvereinbarung »Psychische Gesundheit«. Sie zielt auf den Erhalt und die Förderung der psychischen Gesundheit der Beschäftigten angesichts einer zunehmenden Komplexität und eines dynamischen Wandels in Gesellschaft und Arbeitswelt, die durch die COVID-19-Pandemie und die damit einhergehenden Maßnahmen in den vergangenen Jahren verstärkt wurden.

## Organisation, Verantwortlichkeiten, Vorgaben und Richtlinien

GRI 403-4/-8

Daimler Truck verpflichtet sich national und international zur Einhaltung jeglicher Vorgaben gemäß gesetzlicher Anforderungen. Die Arbeits- beziehungsweise Gesundheitsschutzstrategie von Daimler Truck geht bei der Gestaltung von Arbeitsplätzen und -prozessen über gesetzliche Anforderungen hinaus, indem globale Mindeststandards zum Arbeits- und Gesundheitsschutz definiert sind (Konzernbetriebsvereinbarung 774).

Die organisatorische Verantwortung auf Konzernebene liegt bei der Abteilung Health & Safety, die die Bereiche Arbeitsmedizin (»AM«), Arbeitsschutz (»AS«) und Ergonomie, Sozialberatung (»SOB«) und Betriebliche Gesundheitsförderung (»BGF«) umfasst. In einem regelmäßigen, weltweiten Austausch wird die Arbeits- und Gesundheitsschutzstrategie weiterentwickelt und global implementiert. An unseren Standort gibt es Berichtslinien zu Arbeitssicherheit und Gesundheit an das jeweilige Standortmanagement sowie zur Abteilung Health & Safety. Mit Hilfe von Quartalsbesprechungen wird der Personalvorstand durch den leitenden Konzernarzt und den Konzern-Sicherheitsingenieur in relevanten Themen wie beispielweise Gesundheitstrainings und Vorsorgeuntersuchungen eingebunden.

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, evaluiert und weiterentwickelt. Ziel ist die kontinuierliche Verbesserung der Maßnahmen mit Blick auf Nachhaltigkeit und Effizienz.

Daimler Truck ergänzt die gesetzlichen Anforderungen durch zusätzliche Richtlinien. Es gelten weltweit einheitliche, auf Prävention ausgelegte Leitlinien. Die Richtlinie des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, die sich an internationalen Standards und nationalen Gesetzen orientieren, ist das globale Leitdokument und legt die Grundlage für die Verwaltungssysteme bei Daimler Truck. Die Richtlinie dient als übergreifende, international gültige Konzernregelung. Sie betont die Verantwortung und Vorbildfunktion der Führungskräfte und unterstreicht die Eigenverantwortung der Beschäftigten.

Durch eine Zertifizierung nach ISO 45001 für Arbeits- und Gesundheitsschutz bieten wir unseren Beschäftigten Sicherheit am Arbeitsplatz. Im Berichtsjahr waren 15 unserer insgesamt 48 relevanten Standorte (Produktions-, Entwicklungs-, Teststrecken-Standorte) mit einer Mehrheitsbeteiligung zertifiziert. Damit sind rund 32.000 unserer Beschäftigten abgedeckt, was rund 39 % der relevanten Belegschaft entspricht. Neben externen Zertifizierungsaudits überprüfen wir etwa alle fünf Jahre, ob die verbindlichen Sicherheitsstandards unserer Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an allen konzerneigenen Produktionsstandorten eingehalten werden und ob ein funktionierendes Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (»SGA-Managementsystem«) vorhanden ist. Im Berichtsjahr konnten wir die Produktionsstandorte in Brasilien, Südafrika, Japan und Detroit (USA) evaluieren. Für 2023 sind elf Standorte in China, Indien, Indonesien, Mexiko und den USA zur Auditierung eingeplant.

**B.58****Unfallhäufigkeit****GRI 403-9**

	▼2022	2021	2020
Arbeitsunfälle <sup>1</sup>	<b>1.323</b>	1.103	1.175
Unfallhäufigkeit <sup>2</sup>	<b>7,9</b>	8,0	9,0

1 Anzahl aller Betriebsunfälle mit mind. einem Ausfalltag.

2 Lost Time Injury Rate (»LTIR«); Anzahl aller Betriebsunfälle mit mind. einem Ausfalltag pro 1 Mio. Anwesenheitsstunden.

**B.59****Arbeitsausfall aufgrund von Betriebsunfällen****GRI 403-9**

	▼2022	2021	2020
Arbeitszeitverluste in Tagen aufgrund von Arbeitsunfällen	<b>22.415</b>	21.909	17.685
Unfallbelastung <sup>1</sup>	<b>134</b>	159	135

1 Lost Time Injury Frequency Rate (»LTIFR«); Anzahl der verlorenen Tage pro 1 Million Anwesenheitsstunden.

**B.60****Todesfälle aufgrund von Betriebsunfällen****GRI 403-9**

	▼2022	2021	2020
Todesfälle von Beschäftigten aufgrund von Betriebsunfällen	<b>1</b>	0	1
Todesfälle bei Fremdarbeitskräften aufgrund von Betriebsunfällen	<b>0</b>	0	0

**Beurteilung von Gefährdungen****GRI 403-2**

Wir verfolgen einen präventiven Ansatz und beurteilen frühzeitig das Gefährdungspotenzial von Arbeitsplätzen und -prozessen. Um dies umzusetzen, wurden Instrumente und Gefährdungsbeurteilungsprozesse definiert, die lokalen Regelungen entsprechen. Ein wichtiges Instrument ist die Gefährdungsbeurteilung, die automatisch eine Unterweisungsunterlage generiert: Mit einem Onlinetool haben wir Teile dieses Risikomanagementprozesses digitalisiert. Das Tool wird von der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (»EUOSHA«) bereitgestellt und wurde für unsere Belange erweitert. Ziel ist es, das Risikobewusstsein der Beschäftigten und ein achtsames Verhalten zu fördern. Die vorgegebenen weltweiten Standards, also hinsichtlich Arbeitsschutzmanagement (inklusive Gefährdungsbeurteilung) und technische Mindeststandards (zum Beispiel sicherheitstechnische Standards an Maschinen und Anlagen), sollen von unseren Standorten umgesetzt werden. Der Einsatz des Onlinetools hängt von lokalen und gesetzlichen Anforderungen ab.

All unsere Beschäftigten tragen auch die persönliche Mitverantwortung für ihre Gesundheit und Arbeitssicherheit, indem sie ihre Arbeit sicherheitsbewusst ausführen. Sie haben das Recht, sich aus Arbeitssituationen zu entfernen, von denen sie annehmen, dass sie eine unmittelbare Gefahr für ihr Leben oder ihre Gesundheit darstellen. Sicherheitsrisiken und Beinaheunfälle sind standortbezogen an die Führungskraft zu melden und werden im Rahmen der regelmäßigen Besprechungen in Produktion und Verwaltung (Shopfloor-Management) bearbeitet. Informationen über Arbeitsunfälle und Risiken erfassen wir mittels unserer Unfall-dokumentationssysteme.

Länderspezifisch werden Berichte erstellt und Maßnahmen zur Unfallreduzierung abgeleitet. Wir wollen die Arbeitsplätze, -umfelder und -prozesse unserer Beschäftigten kontinuierlich verbessern und beteiligen sie aktiv an deren Gestaltungsprozess. Um Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen zu verhindern, setzen wir auf ein ganzheitliches Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement. Im Fokus dabei stehen vor allem präventive Maßnahmen, wie zum Beispiel Unterweisungen und Trainings zur Arbeitssicherheit, Daimler Truck GesundheitsCheck, Gesundheitsprogramme und digitale Gesundheitsangebote, die wir kontinuierlich prüfen und weiterentwickeln.

Tragischerweise ist im Berichtsjahr eine Person tödlich verunglückt. Der Vorfall wurde untersucht und die Ursache festgestellt. Außerdem wurden alle Führungskräfte aufgefordert, eine anlassbezogene Unterweisung aller Beschäftigten durchzuführen, um die Wiederholung solcher Unfälle zu vermeiden.

**Sensibilisierung für Arbeitssicherheit****GRI 403-5**

Beschäftigte werden konzernweit zu den Themen Ergonomie und Arbeitssicherheit sensibilisiert. Dabei wurden im Berichtsjahr unter anderem Videos, verschiedene Informationsportale oder Onlinetrainings eingesetzt. Neue Beschäftigte bei Daimler Truck schulen wir in einer allgemeinen Erstunterweisung und in einer arbeitsplatzspezifischen Unterweisung zu sicherheitsrelevanten Aspekten. Standortspezifisch und abhängig vom Qualifizierungsstand bietet Daimler Truck sowohl verpflichtende als auch zusätzlich freiwillige Qualifizierungsmaßnahmen für neu ernannte Führungskräfte an. Fremdfirmen erhalten vor Eintritt in die Werke eine Fremdfirmeneinweisung. Zudem pflegen wir im Social Intranet ein »Health & Safety-Wiki«, das wir regelmäßig aktualisieren. Dort finden unsere Beschäftigten alle wichtigen Informationen und Regeln rund um das Thema Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz. Darüber hinaus haben wir im Berichtsjahr ein deutschlandweites, standortübergreifendes digitales Gesundheitsangebot zu den Themen Bewegung, Ernährung und Entspannung angeboten, um dauerhaft und nachhaltig zum Thema Gesundheit zu sensibilisieren.

**Umgang mit der COVID-19-Pandemie**

Das Unternehmen setzt nach wie vor Maßnahmen ein, um die Verbreitung des COVID-19-Virus einzudämmen und betreibt eine fundierte Aufklärung.

▼ Zu Beginn des Jahres 2022 haben wir beispielsweise unseren Beschäftigten in Deutschland Auffrischungsimpfungen gegen COVID-19 angeboten. Zusammen mit den allgemeinen COVID-19-Schutzmaßnahmen konnten dadurch betriebliche Infektionsketten nachverfolgt und entsprechend eingedämmt werden. Tagesaktuelle Richtlinien und Entscheidungen wurden im Berichtsjahr auf einer internen COVID-19-Informationseite veröffentlicht und aktualisiert. Darüber hinaus gab es regelmäßige COVID-19-Updates per E-Mail.

Das Unfall- und Krisenfalldokumentationssystem wurde im Berichtsjahr weiterentwickelt: Der daraus entstandene integrierte, digitale Meldeprozess für Krisenfälle ermöglicht eine schnelle Erfassung aller COVID-19-Infektionen und die Nachverfolgung möglicher Kontaktpersonen bei Beschäftigten. Zudem können auf diese Weise schnell Infektions-Cluster erkannt und bereichsspezifische Zusatzmaßnahmen implementiert werden. ▲

### Unsere Unternehmenskultur

Für uns ist es wichtig, dass unsere Werte und unsere Kultur von allen im Unternehmen geteilt und gelebt werden. Hierzu wollen wir das Engagement unserer Beschäftigten fördern und Möglichkeiten zur Gestaltung erweitern - wir nennen das »Impact Culture«. Dabei erwarten wir von unseren Beschäftigten, dass sie einander mit Respekt, Offenheit und Fairness begegnen. Grundlage hierfür sind die sogenannten »Purpose Principles«, die als Orientierung für das Verhalten und gemeinsame Miteinander dienen.

2022 haben wir bereits mit globalen Initiativen begonnen, die es unseren Führungskräften erlauben, ihren Beitrag für das Unternehmen hervorzuheben. Alle Führungskräfte der Ebenen Vorstand bis Ebene 4 setzen sich mit den neuen Führungsgrundsätzen und Verhaltensweisen persönlich auseinander. Zusätzlich unterstützt das Daimler Truck-Leadership Curriculum die Führungskräfte ab der Ebene 4 dabei, sich und ihr Führungshandeln stetig zu entwickeln, wobei die Schwerpunkte aus unseren Leitlinien und unserem Purpose basieren. Mit »DTROCKs« wurde ein Training konzipiert, das es ermöglicht, das »Great Leadership Behavior« erlebbar zu machen und erste Schritte zur Umsetzung in der täglichen Führungsarbeit zu unternehmen. In Zukunft werden wir unsere Prozesse und Strukturen hinsichtlich unseres Kulturverständnisses schärfen und weiterentwickeln, wie beispielsweise durch die Verankerung und Integration unseres Great Leadership Behaviors innerhalb des Performance- und Potenzialprozesses für Führungskräfte.

Die Daimler Truck Mitarbeiterbefragung ist ein wichtiges Instrument, um mit unseren Beschäftigten in den Dialog zu gehen. Wir wollen verstehen, was unsere Beschäftigten bewegt und eine flächendeckende und standardisierte Bewertung des Konzerns und ihrer Teams ermöglichen. Sie gilt als wichtiger Gradmesser dafür, wo wir unter anderem in den Bereichen Zufriedenheit, Engagement, Compliance und Gesundheit aktuell stehen – und vor allem, wo wir Entwicklungspotenzial haben. Führungskräfte sind daher angehalten, in den Dialog mit ihren Beschäftigten zu gehen und angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um sich kontinuierlich weiterzuentwickeln. Die HR-Organisation stellt dafür Hilfen und Werkzeuge zur Verfügung.

Nach der Abspaltung von der damaligen Daimler AG haben wir im September 2022 konzernweit erstmalig die Daimler Truck Mitarbeiterbefragung durchgeführt, die im jährlichen Turnus wiederholt werden soll. Die Ergebnisse der Daimler Truck-Beschäftigtenbefragung 2022 haben gezeigt, dass im Vergleich zur vorherigen Befragung eine Steigerung des Engagements verzeichnet werden konnte. Bei über 100.000 Beschäftigten ist die Beteiligungsquote mit 79 % auf sehr hohem Niveau geblieben (2021: 76 %). Auf einer fünfstufigen Skala von 1 (Stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (äußerst zufrieden), zeigt sich auch die allgemeine Zufriedenheit der Belegschaft mit dem Unternehmen in einem Mittelwert von 3.96. Unsere größte Chance sehen wir beim Thema Folgeprozess (Durchschnittswert: 3.69), bei dem es darum geht, Ergebnisse zu diskutieren und sinnvolle Maßnahmen zur Weiterentwicklung abzuleiten. Durch die Etablierung einer jährlichen Beschäftigtenbefragung soll die kontinuierliche Verbesserung fester Bestandteil unserer Firmenkultur werden.

Weitere Informationen zur unserer Unternehmenskultur und -Werten sind auf unserer [Internetseite](#) zu finden.

### Daimler Truck als attraktiver Arbeitgeber

Wir wollen ein guter und attraktiver Arbeitgeber sein – sowohl bei unseren eigenen Beschäftigten als auch bei den unterschiedlichen Zielgruppen am globalen Arbeitsmarkt. Die Employer Branding- und Recruiting-Aktivitäten orientieren sich kurz-, mittel- und langfristig an der Strategie von Daimler Truck, den Bedarfen der Fachbereiche sowie den Erwartungen der Zielgruppen.

Um den Bekanntheitsgrad von Daimler Truck zu steigern und gleichzeitig unseren Beschäftigten Wertschätzung für ihre tagtägliche Arbeit entgegenzubringen, wurde 2022 eine interne und externe Arbeitgeberkampagne entwickelt. Sie hat zum Ziel, unsere Unternehmenskultur »Impact Culture« und unseren Daimler Truck-Purpose nach innen und außen zu tragen und unsere Identität zu stärken.

Neben der Umsetzung der Kampagne konzentrieren wir uns auf die Digitalisierung und den Auf- und Ausbau unserer Karrierekanäle im Internet, insbesondere die Karriere-Internetseite und die Social-Media-Kanäle, wie zum Beispiel Instagram, Facebook und LinkedIn. Des Weiteren wurden wir im Berichtsjahr erstmalig als eigenständiger Arbeitgeber in die Zielgruppenbefragung und das anschließende Arbeitgeberranking »Deutschlands attraktivste Arbeitgeber« des Trendence Instituts aufgenommen. Wir legen großen Wert auf den persönlichen Austausch mit potenziellen Bewerbern und sind daher auf nationalen und internationalen Karrieremessen vertreten. Diese fanden im Berichtsjahr aufgrund der COVID-19-Pandemie teilweise virtuell und teilweise persönlich statt. Zudem fand unser erstes digitales und persönliches Recruiting & Employer Branding Event »REBOOT CAMP« in unserer Unternehmenszentrale in Deutschland statt, zu dem wir Talente aus den Bereichen IT und Engineering einluden.

Weitere Informationen über Daimler Truck als attraktiver Arbeitgeber sind auf unserer [Internetseite](#) zu finden.

## Vergütungssysteme

GRI 2-19/-20, 404-3

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 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.

Die variable Vergütung (»Company Bonus«) des Managements auf den Ebenen 1 bis 3 sowie Ebene 4 (außertariflich) für das Geschäftsjahr 2022 bemisst sich neben finanziellen Leistungskriterien auch auf Basis von auf Nachhaltigkeit ausgerichteter nicht-finanzieller ESG-Ziele (Environment, Social und Governance).

Regelmäßig führen unsere Personalbereiche individuelle Gespräche mit unseren Beschäftigten zur Einkommensüberprüfung durch. So sorgen wir unter Beachtung der Datenschutzbestimmungen für Transparenz bei Gehaltsentscheidungen. Auch das jeweilige Entwicklungspotenzial wird dabei diskutiert.

Haben Beschäftigte berechtigte Einwände in Bezug auf Ihre Vergütung – beispielsweise, wenn sie ihre Gleichbehandlung nicht gewahrt sehen – können sie sich an ihre Führungskraft wenden und den Personalbereich oder den Betriebsrat hinzuziehen.

In tarifgebundenen Gesellschaften wie der Daimler Truck AG ergeben sich aus den Tarifverträgen weitere Rechte für die Beschäftigten. So können diese unter anderem die mitgeteilte Entgeltgruppe oder das festgestellte Leistungsergebnis beanstanden. Die Vergütungsregelungen und Entgelttabellen sind für Beschäftigte einsehbar. Beschäftigte der Daimler Truck AG können sich online über ihre Entgeltzusammensetzung und -höhe informieren – auch gegenüber ihren Vergleichsgruppen.

Hinzu kommen für Tarifbeschäftigte der Daimler Truck AG und ihrer Tochtergesellschaften meist freiwillige Leistungen, die mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen vereinbart werden. Hierzu gehören zum Beispiel arbeitgeberfinanzierte Beiträge zur Altersvorsorge oder Möglichkeiten, eine arbeitnehmerfinanzierte Altersversorgung abzuschließen.

Häufig werden Tarifbeschäftigte auch am Erfolg der jeweiligen Gesellschaft beteiligt. Darüber hinaus können Angebote zahlreicher sportlicher und sozialer Einrichtungen genutzt werden – von Kindertagesstätten bis hin zu sozialen Beratungsdiensten.

## B.61

### Altersvorsorge im Daimler Truck-Konzern (in Mrd. €)

GRI 401-2

	▼2022	2021 <sup>2,3</sup>	2020
in Mrd. €			
Verpflichtungen/Rückstellungen zur betrieblichen Alters- und Gesundheitsvorsorge	1,1	1,9	2,9
Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31.12. <sup>1</sup>	5,9	8,0	8,6
Kosten der Altersversorgung	0,3	0,4	0,3
Aufwendungen für die gesetzliche Rentenversicherung	0,5	0,5	0,4
Zahlungen an Pensionäre	0,2	0,2	0,2

1 Die Höhe dieser Barwerte ist stark von den jährlich festzulegenden bilanziellen Bewertungsparametern, insbesondere des Abzinsungssatzes, abhängig.

2 Durch die Ausgliederung und Vonselbständigung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Dezember 2021 sind diese Daten nicht mit den Daten der Vorjahre vergleichbar.

3 Diese Daten sind aufgrund der Ausgliederung und Vonselbständigung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts angepasst worden, enthalten aber noch kleine Unsicherheiten, da Anpassungen für zusammengefasste Standorte und Einheiten erst im Geschäftsjahr 2022 vorgenommen werden können.

## Flexible Arbeitszeitmodelle

Aus der COVID-19-Pandemie haben wir als Unternehmen gelernt, dass das hybride Arbeiten das Arbeitsmodell der Zukunft ist – wo immer es die Tätigkeit zulässt. In Deutschland konnten wir dabei beispielsweise auf eine bereits bestehende flexible Betriebsvereinbarung zum mobilen Arbeiten zurückgreifen. Gleichzeitig ist weltweit ein Wandel der Büroarbeitsplätze zu beobachten: Offene Büroflächen ohne feste Arbeitsplatzzuordnung und modern gestaltete Zusammenarbeitszonen fördern die offene Unternehmenskultur. Auch in Produktionsbereichen arbeiten wir daran, flexiblere Arbeitszeitmodelle, wie beispielsweise Teilzeit, einzuführen.

Eine lange Tradition haben Teilzeitmodelle in jeglicher Form – von geringeren Arbeitszeiten pro Tag, über ausgewählte Arbeitstage pro Woche, bis hin zu befristeten Auszeiten, wie zum Beispiel Elternzeit. Davon können Beschäftigte Gebrauch machen, die Angehörige pflegen oder eine Qualifizierungsmaßnahme durchlaufen. Die Möglichkeiten von Auszeiten oder die Reduzierung von Arbeitszeiten zur Betreuung von Kindern gehen vielfach über die gesetzlichen Rahmen in den einzelnen Ländern hinaus.

**B.62****Elternzeit<sup>1</sup>****GRI 401-3**

	2022	2021	2020
<b>Zur Elternzeit berechnete Beschäftigte</b>	<b>28.565</b>	<b>27.648</b>	<b>27.256</b>
davon weiblich	4.330	3.841	3.527
<b>Beschäftigte in Elternzeit<sup>2</sup></b>	<b>1.176</b>	<b>1.102</b>	<b>1.008</b>
davon weiblich	418	413	335

1 Daimler Truck AG, Daimler Truck Financial Services GmbH, Daimler Truck Financial Services Germany GmbH.

2 Rückkehrquote 99,9%.

In Deutschland stellen wir Beschäftigten Betreuungsplätze in betriebseigenen Kindertagesstätten bereit. Zudem kooperieren wir mit Beratungsstellen: Eltern können sich bei Fragen zu alternativen Betreuungsmöglichkeiten oder gegebenenfalls zur Nachhilfe für ihre Kinder an unseren Kooperationspartner wenden. Beschäftigte, die sich um die Pflege von Angehörigen kümmern, können sich über die gesetzlichen Möglichkeiten hinaus bis zu vier Jahre – mit Wiedereinstellungszusage – von der Arbeit freistellen lassen oder ihre Arbeitszeit für diesen Zeitraum reduzieren. Ziel aller Maßnahmen ist es, eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu ermöglichen.

**Qualifizierung****GRI 404-1/-2**

Die Kenntnisse und Fertigkeiten unserer Beschäftigten bilden das Fundament für den weltweiten Erfolg von Daimler Truck. Im Zuge der tiefgehenden Transformation in unserer Branche wandeln sich die Berufsbilder, Tätigkeiten und Anforderungsprofile.

Unser Ziel ist die Qualifikation unsere Belegschaft kontinuierlich weiterzuentwickeln und damit einen wichtigen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit von Daimler Truck zu leisten. Wir investieren strategisch in Aus- und Weiterbildung, bauen unsere Personalentwicklungsprogramme weiter aus und passen unser Berufsportfolio für Ausbildungen und das Spektrum dualer Studiengänge an Hochschulen entsprechend an. Um den digitalen und technologischen Wandel erfolgreich zu bewältigen, setzen wir auf vielfältige und bedarfsorientierte Qualifizierungen unserer Beschäftigten. Zudem rekrutieren wir gezielt Talente mit digitalen Kompetenzen und Fachkenntnissen in neuen Technologien.

Durchschnittlich betragen die Qualifikationsstunden zwischen Januar und November 2022, welche wir in unseren Learning-Management-Systemen erfassen, pro Beschäftigten rund zwölf Stunden (1,5 Arbeitstage). In 2021 waren es auf das Berichtsjahr gerechnet durchschnittlich rund 10 Stunden. Bei den weiblichen Beschäftigten betrug der Durchschnitt (Januar bis November) an Qualifikationsstunden etwa 10 Stunden (2021 waren es circa sieben). Zusätzlich nutzen wir verstärkt Lernformate, die in den Arbeitsprozess integriert sind. Somit stellen diese Durchschnittswerte nur einen Teil des tatsächlichen Qualifizierungsumfanges dar.

Mithilfe eines methodischen Ansatzes betrachten wir sowohl quantitative als auch qualitative Aspekte der Belegschaftsentwicklung. Quantitative Daten erheben wir über ein Online-Tool. Außerdem analysieren wir strategisch relevante Fähigkeiten mithilfe qualitativer Verfahren. Hierbei gleichen wir vorhandene fachliche, methodische und soziale Kompetenzen mit den zukünftigen Anforderungen ab. Dieses Vorgehen hilft uns, potenzielle Engpässe in Fachbereichen aufzudecken und den Nachwuchs- und Schulungsbedarf vorausschauend zu planen.

**Auszubildende und Studierende**

Daimler Truck bildet in Deutschland bedarfsorientiert aus und überprüft das Portfolio seiner Ausbildungsberufe und Studiengänge kontinuierlich. Unsere international anerkannten dualen Studiengänge bieten wir an verschiedenen betrieblichen Standorten an. Unsere Ausbildungsinhalte in Deutschland haben wir standort- und segmentübergreifend im Daimler Truck Ausbildungssystem standardisiert.

Im Berichtsjahr setzte die Daimler Truck AG erneut Schwerpunkte in den Bereichen IT-Kompetenzen und IT-Berufe sowie Hochvolt- und Batterietechnologie. So bieten wir beispielsweise die Ausbildung zum Fachinformatiker oder Kfz-Mechatroniker System- und Hochvolttechnik sowie den Studiengang Embedded Systems mit der Schnittstelle zu IT und Elektrotechnik an.

In Deutschland haben im Berichtsjahr erneut 472 junge Menschen eine Ausbildung oder ein duales Studium begonnen (i.V. 449). Für das folgende Jahr wurden ebenso viele Ausbildungs- bzw. Studienplätze ausgeschrieben.

**B.63****Ausbildung****GRI 404-1**

	2022	2021 <sup>1</sup>
<b>Durchschnittliche Ausbildungsstunden gesamt<sup>2</sup></b>	<b>1.116,8</b>	<b>1.114,0</b>
davon weibliche Auszubildene <sup>3</sup>	1.080,7	1.068,9
davon im kaufmännischen Bereich	994,9	945,1
davon im handwerklich-technischen Bereich	1.124,8	1.124,1

1 Diese Daten basieren auf Berechnungen der damaligen Daimler AG und enthalten aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen geringfügige Unschärfen, da sogenannte Mischstandorte und -einheiten erst mit dem Geschäftsjahr 2022 bilanziell bereinigt werden können.

2 Diese Daten beziehen sich auf Daimler Truck AG in Deutschland.

3 Der geringere Durchschnitt an Ausbildungsstunden pro weiblicher Auszubildende erklärt sich durch den relativ gesehen höheren Anteil an Frauen im dualen Hochschulstudium. Im Studium ist die Anzahl der Tage im Betrieb geringer als bei den Auszubildenden.

Interkulturalität spielt bei uns eine wichtige Rolle. Schon in der Ausbildung schaffen wir mit unserem internationalen Auslandsprogramm »Truck goes Global« für Auszubildende und Ausbilder die Grundlagen für Mobilität und Flexibilität sowie für fremdsprachliche und interkulturelle Kompetenzen – finanziert und unterstützt durch das »Erasmus+-Programm« der Europäischen Union.



Auch international stellt sich Daimler Truck seiner sozialen Verantwortung und bildet selbst oder über Schulkooperationen junge Menschen aus. So werden zum Beispiel in Brasilien über eine Schulkooperation Jugendliche mit professionellen Kursen auf das Arbeitsleben vorbereitet.

### Trainee-Programme

Im Rahmen unserer global aufgestellten Traineeprogramme »INspire – the Trucks and Buses Experience Programs« haben wir zwei attraktive Einstiegs- und Entwicklungspfade für Talente: Der »Leadership Talent Track« als Einstieg für Absolventen und Berufseinsteigern, die eine zukünftige Führungslaufbahn anstreben. Während des 18-monatigen Programms absolvieren die Trainees individuell abgestimmte Projekteinsätze im In- und Ausland und tauschen sich zu Fokusthemen im globalen INspire Netzwerk aus. Der »Expert Track« richtet sich an Absolventen, Berufseinsteigern und Fachexperten mit Berufserfahrung. Diese Trainees arbeiten über 36 Monate an hochrelevanten Zukunftsthemen mit dem Fokus, die Transformation unserer Produkte voranzubringen. Aktuell sind 91 Talente eingestellt.

Mit dem innovativen Ansatz des »Green Mobility Trainee« haben wir außerdem 2021 erstmals zusammen mit fünf weiteren Unternehmen der Mobilitäts- & Logistikbranche (Daimler Truck AG, DB Schenker AG, Lufthansa Cargo AG, Lufthansa InnovationHub, ONOMOTION GmbH und time:matters GmbH) ein unternehmensübergreifendes Traineeprogramm ins Leben gerufen, das eine nachhaltig ausgerichtete Industrie in den Mittelpunkt stellt. Im Berichtsjahr 2022 wurden die ersten Trainees im Unternehmen begrüßt.

### Berufsbegleitendes Studium

Wir legen großen Wert auf die individuelle akademische Weiterbildung unserer Fach- und Führungskräfte. Deshalb bieten wir in allen Konzerngesellschaften in Deutschland die »Daimler Truck Academic Programs« an: Beschäftigte mit mindestens einem Jahr Betriebszugehörigkeit können im Rahmen dieser Programme berufsbegleitend studieren, unabhängig vom Alter und ihrer beruflichen Entwicklung. Wir unterstützen sie hierbei finanziell und mit einem Begleitprogramm. 2022 haben wir vor allem Studiengänge gefördert, die die Transformation von Daimler Truck unterstützen.

### Weiterbildung

Wir fördern die fachliche und persönliche Qualifizierung unserer Beschäftigten. Wir bauen die benötigten Kompetenzen auf, entwickeln sie laufend weiter und stellen damit langfristig sicher, dass unsere Beschäftigten und insbesondere unsere Führungskräfte in einem sich wandelnden Umfeld stets beschäftigungsfähig und innovationsfreudig bleiben.

#### E-Learning-Plattformen:

Um die Beschäftigten im Rahmen des strategischen Zieles People and Culture für die Transformation in der Breite zu unterstützen, wird das Lernportfolio um E-Learning-Plattformen ergänzt. In Berichtsjahr haben wir beispielsweise im ersten Schritt die Lernplattform »LinkedIn Learning« konzernweit ausgerollt. Jeder Beschäftigte hat Zugriff auf eine Lernlizenz, die es ermöglicht ganzjährig auf über 17.000 webbasierte Lernangebote zuzugreifen und sich so in unterschiedlichen Themenfeldern unabhängig von Ort und Zeit zu qualifizieren.

#### Neue Antriebstechnologien:

Um sicherzustellen, dass unsere Beschäftigten zum Thema neue Antriebstechnologien über die erforderlichen Qualifikationen verfügen, etwa bei Hochvoltsicherheit und Umgang mit Wasserstoffantrieben, wird der wissenschaftliche Hintergrund für die Entwicklung neuer Antriebe über sogenannte »Smart Academic Programs« abgedeckt. Hier werden Kurse und Module auf akademischem Niveau, in Zusammenarbeit mit verschiedenen Hochschulen und Bildungsanbietern zu den unterschiedlichen Fokusthemen bereitgestellt. Die Inhalte richten sich nach den unternehmerischen Bedarfen aus und sind derzeit auf die transformationsrelevanten Cluster neue Antriebstechnologien, Digitalisierung, autonomes Fahren und Nachhaltigkeit ausgerichtet. Darüber hinaus haben wir mit dem Rollout von Wasserstoffschulungen begonnen und konnten die anstehenden Bedarfe aus verschiedenen Projekten erfolgreich bedienen.



Über 100.000 Menschen aus über 125 Nationen arbeiten bei Daimler Truck.

**Vielfalt als Erfolgsfaktor**

**SDG 5,10**

Unsere Belegschaft ist so vielfältig wie unsere Kundschaft. So arbeiten bei uns über 100.000 Menschen aus über 125 Nationen. Vielfalt hilft uns, neue Blickwinkel zu finden und ist Antrieb für Kreativität und Innovationen. Wir sind überzeugt: Diversität ist ein wichtiger Aspekt unserer Unternehmenskultur und macht uns als Unternehmen erfolgreicher. Wir fördern eine Impact Culture, in der unsere Beschäftigten ihre Talente frei entfalten können. Das Fundament dafür bildet ein respektvolles und weltoffenes Miteinander, bei dem kein Platz für Diskriminierung ist. Inklusion bedeutet für uns, bewusst, integrativ und wertschätzend mit der Vielfalt unserer Beschäftigten umzugehen. Als Unterzeichner der »Charta der Vielfalt« bezieht sich das Diversity, Equity & Inclusion (»DEI«) Management bei Daimler Truck auf die Chancengleichheit von Beschäftigten aller sieben Diversity-Dimensionen – nämlich Alter, ethnische Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtliche Identität, körperliche und geistige Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexuelle Orientierung sowie soziale Herkunft. Unsere Grundsätze unterstreichen wir als Teilnehmer des UN Global Compact, als Mitglied in der Arbeitgeberinitiative Charta der Vielfalt e. V. und dem European Women’s Management Development Network e. V.

**Organisation und Verantwortung**

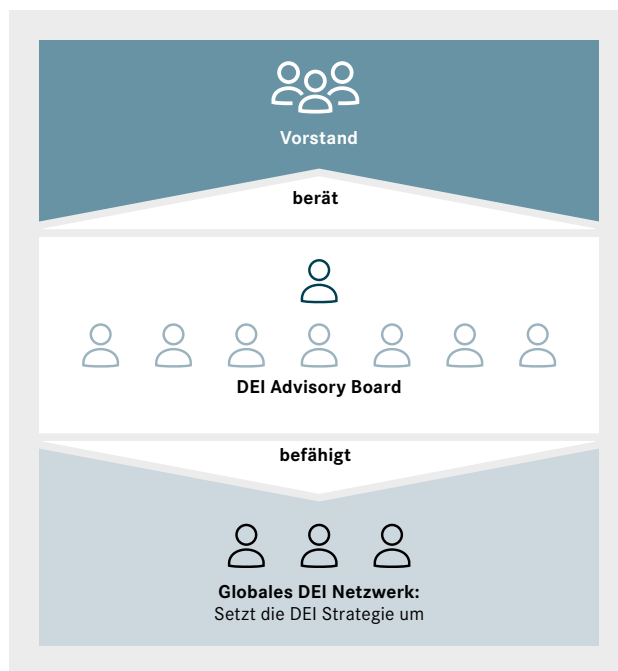
Für die Daimler Truck AG sowie in weiteren Konzerneinheiten sind die Grundsätze von Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion in den Gesamtbetriebsvereinbarungen »Frauenförderung und Chancengleichheit« sowie in der Inklusionsvereinbarung festgeschrieben. Die Themen sind darüber hinaus in unserer Verhaltensrichtlinie und in der Konzernbetriebsvereinbarung »Fairer Umgang am Arbeitsplatz« geregelt.

Das DEI-Management schafft die Rahmenbedingungen für eine vielfältige und inklusive Unternehmenskultur und ist im Personalbereich angesiedelt. Das Team entwickelt in Zusammenarbeit mit dem globalen DEI-Netzwerk, bestehend aus DEI-Experten aus verschiedenen Organisationseinheiten weltweit, und in Abstimmung mit allen Geschäftsbereichen strategische Handlungsfelder. Des Weiteren initiiert das Netzwerk übergreifende Projekte, Trainings und Sensibilisierungsmaßnahmen, wie beispielsweise den jährlich stattfindenden Diversity Day, entlang der genannten sieben Diversity-Dimensionen.

Ab dem Jahr 2023 wird zudem das neu gegründete DEI Advisory Board die Arbeit aufnehmen. Das Gremium besteht zur Hälfte aus leitenden Führungskräften aller Organisationseinheiten und zur anderen Hälfte aus Diversity-Experten und Vertretern unterrepräsentierter Gruppen. Der Vorsitz des DEI Advisory Boards liegt bei Martin Daum, dem Vorstandsvorsitzenden von Daimler Truck. Das Gremium wird einmal im Quartal tagen. Das DEI Advisory Board entscheidet über die Strategie und relevanten Themen rund um Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion, berät den Daimler Truck-Vorstand und verankert das Thema in den Geschäftsbereichen. Durch das Board beschlossene Initiativen werden schließlich durch das globale DEI-Netzwerk weiter vorangetrieben.

**B.64**

**DEI Advisory Board**



### Führungskräfte als Vorbilder

Als gemeinsame Basis zur Gestaltung der Führungskultur bei Daimler Truck wurde das E-Learning Modul »Inclusion in Mind!« im Berichtsjahr verpflichtend für alle Führungskräfte vom Vorstand bis zur Ebene 4 weltweit ausgerollt. Es steht in neun Sprachen zur Verfügung. Ziel des Trainings ist es, das Bewusstsein für ein wertschätzendes Miteinander sowie für mögliche Stolpersteine zu schärfen und aufzuzeigen, welchen Beitrag jeder Einzelne leisten kann. Es vermittelt den Lernenden zudem, welche effektiven Methoden es gibt, um mögliche Vorurteile abzubauen und Konflikte zu lösen. Die globale Teilnahmequote am E-Learning ist für Executive Manager mit der Bonuszahlung 2022 gekoppelt. Weltweit haben 97,5% unserer Führungskräfte das Training absolviert. »Inclusion in Mind!« wurde mit dem »eLearning Award 2022« des »eLearning Journals« ausgezeichnet.

### Förderung von Vielfalt entlang der Employee Journey

#### GRI 404-2

Die Förderung von Vielfalt beginnt bei Daimler Truck bereits, bevor Talente in den Konzern einsteigen. Als Kooperationspartner des »FEMTEC Netzwerks« fördern wir den ingenieurwissenschaftlichen Nachwuchs und bieten Studentinnen aus den Bereichen Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft und Technik (»MINT«) Einblicke ins Unternehmen und Möglichkeiten des Austauschs und der Zusammenarbeit.

Auch beim Recruiting hat Diversität für Daimler Truck einen hohen Stellenwert: 54% der Neueinstellungen über unsere INspire-Talentprogramme haben einen internationalen Hintergrund, 41% der Neueinstellungen seit dem Start des Programms sind Frauen. Einen besonderen Fokus legt das Unternehmen zudem auf die Ausbildung junger Menschen mit Behinderungen. Hierzu gibt es einen Aktionsplan zur Einstellung schwerbehinderter Auszubildender. Ziel des Aktionsplans ist es, Menschen mit Behinderungen den Bewerbungsprozess zu erleichtern.

Das neue Frauenförderungsprogramm »She@Truck« ist ein Pilotprojekt in den Bereichen Truck Technology und Mercedes-Benz Trucks. Das 15-monatige Programm ist eingebettet in die Potenzialträgerentwicklung der Ebene 3 und beinhaltet ein individuelles Lernprogramm mit Mentoring und Coaching, kombiniert mit gemeinsamen Arbeitstreffen als Teil eines Netzwerks. Neu an diesem Konzept ist, dass auch die Sponsoren und Mentoren in Workshops dabei eingebunden werden, Diversität in der Besetzung von Führungspositionen noch stärker zu fördern.

### Engagement in Netzwerken

Über Netzwerke (»Employee Business Resource Groups«) können sich unsere Beschäftigten, die gemeinsamen Interessen, Erfahrungen und Werte teilen, über alle Ebenen und Bereichsgrenzen hinweg, austauschen. Unsere Netzwerke tragen dazu bei, eine Kultur der Vielfalt und Wertschätzung im Unternehmen zu verankern. Gleichzeitig unterstützen sie uns als Dialogpartner bei der Weiterentwicklung unserer Maßnahmen rund um Diversity, Equity & Inclusion. Bei Daimler Truck gibt es fünf unternehmensweite Netzwerke sowie viele weitere regionale Gruppen rund um den Globus. Dabei handelt es sich vorwiegend um kulturelle, geschlechtsbezogene sowie »LGBTIQ+-Netzwerke«. Um den Austausch zwischen den Netzwerken zu fördern, organisiert das Team »Diversity, Equity & Inclusion Management« regelmäßige Treffen.

Zudem ist die interne »Global Inclusion & Diversity Community« im Social Intranet der Treffpunkt für alle Beschäftigten weltweit, die Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion bei Daimler Truck mitgestalten möchten. Die Community liefert alle wichtigen und aktuellen Informationen rund um das Thema, bietet aber auch die Möglichkeit, sich zu vernetzen, Fragen zu stellen oder Ideen einzubringen.

### »Gender Diversity Aspiration«

Mit der Gender Diversity Aspiration strebt Daimler Truck danach, den Anteil von Frauen in Führungspositionen kontinuierlich zu steigern. 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. Zum Ende des Berichtsjahres lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen weltweit bei 18,6%. Wir streben an, diesen Anteil bis zum Jahr 2030 auf 25% zu erhöhen.

## Zusammenarbeit mit Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften

### GRI 2-30

Es gehört zu unseren Grundüberzeugungen, vertrauensvoll mit gewählten Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften zusammenarbeiten. Nur so können die vielfältigen Herausforderungen gemeinsam erfolgreich bewältigt und Chancen genutzt werden.

Wir erkennen das Recht unserer Beschäftigten auf die Bildung von Arbeitnehmervertretungen, auf Kollektivverhandlungen zur Regelung von Arbeitsbedingungen und ihr Streikrecht, in Abhängigkeit von anwendbarem Recht, an. Auf dieser Grundlage ist es unser gemeinsames Anliegen, konstruktive Regelungen und Lösungen zu vereinbaren, die im Interesse von Unternehmen und Beschäftigten sind und damit ein nachhaltiges und starkes Fundament für eine erfolgreiche Zukunft von Daimler Truck bilden. Konzernweit bestehen für die Mehrheit der Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen, zum Beispiel über Tarifverträge. In Europa unterliegen etwa 70 % der Beschäftigten den Regelungen eines Tarifvertrags, allein in Deutschland sind es mehr als 95 %, in Nordamerika und Asien etwa 65 %.

Im Berichtsjahr wurden in Deutschland die Betriebsräte an den Standorten der Daimler Truck AG sowie von Tochtergesellschaften entsprechend dem Betriebsverfassungsgesetz neu gewählt. Im Anschluss daran haben sich der Gesamt- und der Konzernbetriebsrat neu konstituiert und die zuständigen Fachkommissionen zur Abstimmung wichtiger betrieblicher Regelungen neu aufgestellt. Auch die auf internationaler Ebene agierenden Gremien – der Europäische Betriebsrat (»EBR«) sowie die Weltarbeitnehmervertretung (»WBR«) – wurden neu gebildet und zusammengeführt. Daimler Truck nimmt hier weltweit eine Vorbildfunktion ein, denn die Länder außerhalb der Europäischen Union verfügen nun über die gleichen Rechte und Pflichten wie diejenigen der EU, für die die EBR-Richtlinie unmittelbar gilt. Aktuell sind 23 Länder gemäß ihrer Beschäftigtenzahl repräsentiert und haben 34 Vertreter entsandt. Weitere Informationen über den Betriebsrat und internationale Gremien finden sich auf unserer [Internetseite](#).

Im Berichtsjahr wurde zudem gemeinsam mit der Weltarbeitnehmervertretung für Daimler Truck die neu erarbeitete Grundsatzklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte verabschiedet. Sie bekräftigt unser diesbezügliches Engagement und konkretisiert unsere Verhaltensrichtlinie in Bezug auf Menschenrechte und gute Arbeitsbedingungen.

Neben vielen verschiedenen Themen ist ein besonderer Schwerpunkt der weltweiten Zusammenarbeit von Unternehmen und Arbeitnehmervertretern, die erfolgreiche Gestaltung der Transformation in Richtung emissionsfreier Mobilität sowie der Digitalisierung. Dabei besteht der Anspruch, ein wirtschaftlich nachhaltiges und erfolgreiches Unternehmen zu schaffen und gleichzeitig die Beschäftigung möglichst sozial abzusichern. Eine wichtige Maßnahme ist in diesem Zusammenhang die Qualifizierung beziehungsweise Weiterbildung der Beschäftigten, welche im Berichtsjahr 2022 sukzessiv global ausgeweitet wurde.

Ein weiterer wesentlicher Arbeitsschwerpunkt mit den Arbeitnehmervertretern sind alle Fragen der Arbeitssicherheit und der Gesunderhaltung der Beschäftigten. Die vertrauensvolle Zusammenarbeit hat sich gerade auch bei den immer wieder neu angepassten betrieblichen Maßnahmen während der COVID-19-Pandemie gezeigt.

Gemeinsame Vereinbarungen mit den Arbeitnehmervertretungen in Deutschland konnten auch im Zusammenhang mit Energiesparmaßnahmen im Unternehmen getroffen werden – im gemeinsamen Verständnis, dass wir alle unseren Beitrag leisten müssen.

## Weitere Informationen

### Berichtsprofil

#### GRI 2-2/-3

Die Angaben in unserem Kapitel »Nachhaltigkeit bei Daimler Truck« beziehen sich auf den gesamten Daimler Truck-Konzern. Weitere Informationen sind im Abschnitt [Geschäftsmodell](#) nachzulesen. Der Berichtszeitraum entspricht unserem Geschäftsjahr, das vom 1. Januar bis 31. Dezember reicht.

### ▼ Nichtfinanzielle Konzernklärung

#### GRI 2-5

Die nichtfinanzielle Konzernklärung nach den §§ 315b Handelsgesetzbuch (»HGB«) sowie § 315c i.V.m. §§ 289c bis 289e HGB wurde einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterzogen. Sie enthält die wesentlichen Informationen zu den Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte im Kapitel »Nachhaltigkeit bei Daimler Truck« sowie die Informationen zum [Geschäftsmodell](#) und den nichtfinanziellen Risiken im [Risiko- und Chancenbericht](#). Bestandteil der nichtfinanziellen Konzernklärung im Kapitel »Nachhaltigkeit bei Daimler Truck« sind die entsprechend gekennzeichnete Texte und Tabellen (▼ ▲). Weitere Texte, Tabellen, Querverweise und Inhalte externer Webseiten sind zusätzliche Informationen, die nicht Teil der nichtfinanziellen Konzernklärung sind und daher nicht geprüft wurden.

Daimler Truck wendet die Richtlinien der Global Reporting Initiative (»GRI«) als Rahmenwerk für die externe Berichterstattung an. Die Inhalte der nichtfinanziellen Konzernklärung in Verbindung mit weiteren Informationen, die in diesem Bericht und auf unserer Internetseite zu finden sind, wurden in Anlehnung an die GRI-Standards erstellt. ▲

Der GRI-Content-Index ist auf unserer [Internetseite](#) zu finden. Neben den Sustainable Development Goals (»SDG«), auf die wir uns fokussieren, verweisen wir auf weitere SDGs zu denen wir mit unseren Aktivitäten beitragen. Weitere Informationen dazu finden sich auf unserer [Internetseite](#) in der Rubrik »Nachhaltigkeit«.

▼ Zur Bestimmung der relevanten Berichtsinhalte nach §§ 289c und 315c HGB wurde in 2022 eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Details hierzu finden Sie im Abschnitt

[Wesentlichkeitsanalyse](#). ▲

### Was hat sich im Bericht verändert?

#### GRI 2-4

Qualitative Informationen im Bericht beziehen sich vornehmlich auf das Geschäftsjahr 2022, die dargestellten Kennzahlen werden in der Regel über drei Jahre abgebildet. Stichtag der Erhebung der quantitativen Daten war der 31.12.2022. Vereinzelt Abweichungen sind jeweils gekennzeichnet.

Während des Berichtszeitraums haben sich aufgrund der Abspaltung der Daimler Truck AG im Dezember 2021 von der damaligen Daimler AG im Vergleich zum Bericht 2021 weitere organisatorischen Veränderungen ergeben, sodass eine Vergleichbarkeit der Daten mit dem vorherigen Nachhaltigkeitsbericht nur teilweise gegeben ist.

Als einen weiteren wichtigen Mechanismus, um unsere nachhaltige Geschäftsstrategie weiterzuentwickeln, sehen wir in einer stärker integrierten Berichterstattung. Daher haben wir uns für das Berichtsjahr entschieden, Aspekte der Nachhaltigkeit in den Geschäftsbericht zu integrieren und verzichten auf einen separaten Nachhaltigkeitsbericht.

### ▼ EU-Taxonomie

Zur Anwendung der Taxonomie-VO sind Unternehmen verpflichtet, die nach den Artikeln 19a beziehungsweise 29a der EU-Bilanzrichtlinie, durch § 289b Abs. 1 oder § 315b Abs. 1 HGB, zur Erstellung einer nichtfinanziellen Erklärung verpflichtet sind. Hiernach ist Daimler Truck zur Anwendung der Taxonomie-VO seit dem Berichtsjahr 2021 verpflichtet. Daimler Truck hat für das Berichtsjahr 2021 die Berichtsanforderungen gemäß Taxonomie-VO angewandt und die Erleichterungsvorschriften für das Jahr der Erstanwendung in Anspruch genommen, wonach lediglich die Taxonomiefähigkeit zu berichten war. Für das Berichtsjahr 2022 veröffentlicht Daimler Truck erstmalig die vollumfänglichen Angaben gemäß Taxonomie-VO. Somit sind zusätzlich zu den Anteilen der taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten auch die Anteile der taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten am Umsatz, den Investitionen (Capital Expenditures, »CapEx«) sowie den Betriebsausgaben (Operating Expenditures, »OpEx«) offenzulegen.

### Produktionsbezogene Energie- und Umweltdaten

#### GRI 305-1/-2/-4

Den Daten des Kapitels Umwelt liegt die Konzernstruktur zum Stichtag des 31. Dezember 2022 zugrunde. Einbezogen sind alle Produktionsstätten und ausgewählte Teststrecken und R&D-Standorte der von Daimler Truck betrieblich kontrollierten Konzerngesellschaften sowie ausgewählte Joint Ventures mit 50 % Beteiligung. Unter Produktionsstandorte fassen wir alle »Completely Built Up« (»CBU«), »Completely Knocked Down« (»CKD«) und Wiederaufbereitungsstandorte (»Reman«) zusammen. Es hat keine rückwirkende Anpassung der Zahlen für die Jahre 2020 und 2021 stattgefunden.

Die Umweltdaten werden von den Standorten in unserem Umweltdatensystem erfasst. Wenn im Februar noch keine tatsächlichen Werte vorliegen, werden Schätzungen auf Basis der Vorjahreswerte und der Produktionsveränderung vorgenommen. Bei den Luftemissionen finden regelmäßige Messungen statt, die auf das Jahr hochgerechnet werden, zusätzlich werden VOC-Emissionen anhand von verschiedenen Input- oder Outputparametern berechnet.

Daimler Truck berechnet und dokumentiert seine CO<sub>2</sub>-Emissionen nach dem Corporate Accounting and Reporting Standard 2004 der Greenhouse Gas Protocol Initiative, gemäß den Kategorien Scope 1 und Scope 2. Die Scope 1- und Scope 2-Emissionen werden entsprechend dem Operational Control-Ansatz des Greenhouse Gas Protocols berichtet.

Dokumentiert werden alle direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen aus unternehmenseigenen Emissionsquellen (Scope 1) sowie die indirekten Emissionen aus der Erzeugung des eingekauften Stroms und der Fernwärme (Scope 2).

Scope 1: Unsere direkten Emissionen aus der Verbrennung von Kraftstoffen, Heizöl, Erdgas, Flüssiggas und Kohle berechnen ▲



wir mit konstanten CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren des World Business Council for Sustainable Development (»WBCSD«), der Deutschen Emissionshandelsstelle (»DEHSt«), der Verordnung für Emissionsberichterstattung (»BeV«), dem Globalen Emissions-Modell integrierter Systeme 4 (»Gemis 4«) sowie des Department of Energy Information Administration (»DOE EIA«).

Scope 2: Die indirekten Emissionen von Fernwärme und Strom aus externer Erzeugung errechnen wir zeitlich und regional differenziert. Die CO<sub>2</sub>-Bilanzierung erfolgt über den Bilanzierungsansatz »market-based«. Dafür erheben wir die CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren der lokalen Stromtarife oder Stromversorgungsunternehmen an unseren weltweiten Standorten. Wo diese nicht verfügbar sind, wird weiterhin der für das jeweilige Land veröffentlichte aktuelle durchschnittliche Emissionsfaktor der Internationalen Energieagentur (»IEA«) beziehungsweise für die USA der US Environmental Protection Agency verwendet. Zu Vergleichszwecken werden auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Methode »location-based« ausgewiesen, die ausschließlich die landesspezifischen Emissionsfaktoren beinhaltet.

### Spezifische Umwelt- und Energiedaten

Ressourcenverbrauch und Emissionen hängen größtenteils von der Produktionsmenge ab. Daher berechnen wir spezifische Werte für Produktbereiche unseres Industriegeschäfts. Hierzu werden die Daten der Produktionswerke auf die Stückzahl der in den betrieblich kontrollierten Werken produzierten Fahrzeuge des Produktbereichs bezogen. Die spezifischen Werte erheben wir gemäß der Segmentzuordnung, die seit Dezember 2021 gilt. Die so gewonnenen spezifischen Daten können nur Orientierungswerte darstellen, denn sie berücksichtigen nicht die Entwicklung der Produktionstiefe, die Produktvielfalt und die Besonderheiten des teilweise segmentübergreifenden Produktionsverbundes.

### Daten zu Beschäftigten

#### GRI 2-7, 401-1/-3

Den Daten zu Beschäftigten liegt die Konzernstruktur zum Stichtag des 31. Dezember 2022 zugrunde. Die Definition der Beschäftigten basiert im Berichtsjahr erstmalig auf Vollzeit-äquivalenten der aktiven Belegschaft. Die aktive Belegschaft umfasst alle Personen mit aktiven befristeten oder unbefristeten Verträgen, ohne Auszubildende, Praktikanten, Diplomanden, Doktoranden, Werkstudenten, Senior Experts, Ferienbeschäftigte, Zeitarbeitskräfte und ohne ruhende Arbeitsverträge, wie Elternzeit, Sabbatical, Auslandseinsätze, Altersteilzeit in der Freistellungsphase und Langzeiterkrankte. Die Berichtszahlen 2020 und 2021 wurden rückwirkend dieser Methode angepasst.

### Daten zu Gesundheit, Arbeitsschutz und Wohlbefinden

#### GRI 403-9

Die Daten im Kapitel Gesundheit, Arbeitsschutz und Wohlbefinden liegen der Konzernstruktur zum Stichtag 31. Dezember 2022 zugrunde. Für die Datenberichterstattung werden die Werte aus Daimler Truck internen Systemen herangezogen. In diesem Zusammenhang verstehen wir unter Fremdarbeitskräften Arbeitskräfte mit einem Werk- oder Dienstvertrag mit Daimler Truck. Unfälle und Todesfälle von Fremdarbeitskräften werden berücksichtigt, wenn diese auf unseren Werksgeländen passieren. Bei Unfallkennzahlen sind alle Produktionsstätten und ausgewählte Teststrecken, R&D und Verwaltungsstandorte der von Daimler Truck betrieblich kontrollierten

Konzerngesellschaften einbezogen. Unter Produktionsstandorte fassen wir alle CBU, CKD und Reman-Standorte zusammen. Es hat keine rückwirkende Anpassung der Zahlen für die Jahre 2020 und 2021 stattgefunden.

### B.65

#### Beschäftigte nach Regionen

	▼2022 <sup>1</sup>	2021 <sup>1</sup>	2020
Europa	47.270	45.251	45.149
davon weiblich	6.414	5.582	5.198
Nordamerika	29.696	27.115	23.453
davon weiblich	5.656	5.213	4.124
Lateinamerika <sup>2</sup>	10.659	10.756	9.444
davon weiblich	1.230	1.200	984
Asien	15.500	15.259	14.977
davon weiblich	1.498	1.469	1.381
Afrika	1.356	1.223	1.360
davon weiblich	224	185	194
Australien/Ozeanien	249	245	287
davon weiblich	75	78	55
<b>Gesamt</b>	<b>104.729</b>	<b>99.849</b>	<b>94.670</b>
davon weiblich	15.097	13.727	11.936

1 Inkl. Financial Services.

2 Ohne Mexiko.

### B.66

#### Beschäftigte nach Belegschaftsgruppen

	▼2022 <sup>1</sup>	2021 <sup>1</sup>	2020
Gewerblich	65.194	63.033	58.994
davon weiblich	5.202	4.834	4.014
Verwaltung	39.536	36.816	35.676
davon weiblich	9.895	8.893	7.921
<b>Gesamt</b>	<b>104.729</b>	<b>99.849</b>	<b>94.670</b>
davon weiblich	15.097	13.727	11.935

#### Andere Belegschaftsgruppen<sup>2</sup>

Auszubildende	2.855	2.665	2.460
davon weiblich	506	503	434
Praktikanten/Diplomanden/Doktoranden/Werkstudenten/Senior experts	1.139	858	932
davon weiblich	449	330	347

1 Inkl. Financial Services.

2 In Kopfzahl.

### B.67

#### Externe Eintritte nach Regionen<sup>1</sup>

#### GRI 401-1

	2022	2021	2020
in %			
Europa	7,7	2,5	1,5
davon weiblich	11,2	3,8	1,7
Nordamerika	16,7	25,1	4,4
davon weiblich	20,6	27,2	4,1
Lateinamerika <sup>2</sup>	12,9	3,5	2,1
davon weiblich	10,7	5,2	2,2
Asien	9,5	5,7	3,3
davon weiblich	14,9	7,7	4,8
Afrika	2,0	3,4	0,8
davon weiblich	5,9	5,7	1,8
Australien/Ozeanien	13,3	14,8	4,5
davon weiblich	13,2	20,8	7,1
<b>Gesamt</b>	<b>11,0</b>	<b>9,2</b>	<b>2,5</b>
davon weiblich	14,9	12,9	2,8

1 Berechnungsbasis: Aktive Stammbesellschaft in Köpfen.

2 Ohne Mexiko.

**B.68****Fluktuationsrate nach Regionen<sup>1</sup>****GRI 401-1**

	2022	2021	2020
in %			
Europa	6,2	6,9	4,4
davon weiblich	5,8	7,8	4,5
Nordamerika	12,7	15,1	8,7
davon weiblich	8,9	11,0	3,2
Lateinamerika <sup>2</sup>	15,9	5,9	8,6
davon weiblich	12,0	7,1	6,5
Asien	7,6	7,1	4,7
davon weiblich	11,5	7,8	5,9
Afrika	4,0	4,4	6,2
davon weiblich	5,3	7,3	6,6
Australien/Ozeanien	12,9	50,6	24,8
davon weiblich	15,9	26,4	21,4
<b>Gesamt</b>	<b>9,3</b>	<b>9,1</b>	<b>5,9</b>
davon weiblich	8,0	9,0	4,5

1 Berechnungsbasis: Aktive Stammebelegschaft in Köpfen.

2 Ohne Mexiko.

**B.69****Fluktuationsrate durch Kündigung aus Eigeninitiative<sup>1</sup>****GRI 401-1**

	2022	2021	2020
in %			
Europa	1,8	1,8	0,9
davon weiblich	2,2	1,9	1,2
Nordamerika	8,2	10,6	4,5
davon weiblich	8,6	10,1	2,5
Lateinamerika <sup>2</sup>	0,0	0,0	0,1
davon weiblich	0,0	0,0	0,0
Asien	1,7	2,2	0,1
davon weiblich	2,7	3,1	0,2
Afrika	0,3	1,1	1,3
davon weiblich	1,1	3,1	1,2
Australien/Ozeanien	7,1	6,6	3,2
davon weiblich	10,6	7,5	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>3,4</b>	<b>4,0</b>	<b>1,5</b>
davon weiblich	4,4	4,9	1,4

1 Berechnungsbasis: Aktive Stammebelegschaft in Köpfen.

2 Ohne Mexiko.

**B.70****Beschäftigte nach Beschäftigungsverhältnis****GRI 102-8**

	2022	2021	2020
<b>Unbefristet</b>	<b>101.047</b>	<b>96.691</b>	<b>90.868</b>
davon weiblich	14.800	13.433	11.479
Europa	46.036	44.513	44.583
davon weiblich	6.297	5.485	5.083
Nordamerika	29.627	26.981	22.089
davon weiblich	5.645	5.179	3.910
Lateinamerika <sup>1</sup>	10.610	10.718	9.381
davon weiblich	1.221	1.196	976
Asien	13.322	13.083	13.185
davon weiblich	1.377	1.319	1.265
Afrika	1.215	1.160	1.352
davon weiblich	187	178	193
Australien/Ozeanien	237	237	278
davon weiblich	72	76	52
<b>Befristet</b>	<b>3.682</b>	<b>3.157</b>	<b>3.802</b>
davon weiblich	298	294	457
Europa	1.233	738	566
davon weiblich	117	97	115
Nordamerika	69	134	1.364
davon weiblich	11	34	214
Lateinamerika <sup>1</sup>	49	38	63
davon weiblich	9	4	8
Asien	2.178	2.176	1.792
davon weiblich	121	150	116
Afrika	141	63	8
davon weiblich	37	7	1
Australien/Ozeanien	12	8	9
davon weiblich	3	2	3
<b>Gesamt</b>	<b>104.729</b>	<b>99.849</b>	<b>94.670</b>
davon weiblich	15.097	13.727	11.935
Vollzeit	101.947	95.507	85.715
davon weiblich	13.754	12.226	9.653
Teilzeit	2.782	4.342	8.955
davon weiblich	1.343	1.501	2.282

1 Ohne Mexiko.

**B.71****Beschäftigte nach Altersgruppen<sup>1</sup>****GRI 405-1**

	▼2022	2021	2020
in %			
unter 25 Jahre	8,1	10,1	8,8
25 bis unter 35 Jahre	24,0	22,9	23,1
35 bis unter 45 Jahre	26,2	25,7	25,5
45 bis unter 55 Jahre	25,7	25,7	26,4
ab 55 Jahre	16,0	15,6	16,2

1 Berechnungsbasis: Aktive Stammebelegschaft in Köpfen.

### Redaktioneller Hinweis

#### GRI 2-3

Unser letzter Nachhaltigkeitsbericht erschien am 8. Juni 2022 und trägt den Titel »Nachhaltigkeitsbericht 2021«. Durch die Integration in den Geschäftsbericht 2022 wird kein separater Nachhaltigkeitsbericht in 2023 mehr veröffentlicht.

### Ansprechpartner

Sustainability Reporting

Sustainability\_dt@daimlertruck.com



# Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

(Bericht gemäß §§ 315a, 289a Handelsgesetzbuch (»HGB«))

## Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Zum 31. Dezember 2022 beträgt das gezeichnete Kapital der Daimler Truck Holding AG (nachfolgend auch die »Gesellschaft«) 822.951.882 €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 822.951.882 auf den Namen lautende Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag). 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. 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 2022 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 im Geschäftsjahr 2021 erfolgten Herauslösung des Nutzfahrzeuggeschäftes aus der Mercedes-Benz Group haben die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG), die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH (ehemals 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, die mit Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung im Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG als übertragendem Rechtsträger am 9. Dezember 2021 wirksam wurde. 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 Mercedes-Benz 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 Mercedes-Benz 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 Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH nach der Entkonsolidierungsvereinbarung berechtigt sind, ihre Stimmrechte auszuüben, sieht diese vor, dass die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz 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.

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 Mercedes-Benz Pension Trust e.V. (ehemals Daimler Pension Trust e.V.) sowie jegliche Maßnahmen, die nicht durch ein Verhalten (Tun, Dulden oder Unterlassen) der Mercedes-Benz Group AG verursacht werden. 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, ist die Mercedes-Benz Group AG seit dem Ablauf des Tages, der zwölf Monate nach dem ersten Tag des Börsenhandels der Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse liegt (das heißt dem 11. Dezember 2022), durch den Konzern-trennungsvertrag nicht mehr daran gehindert, ohne vorherige Zustimmung der Daimler Truck Holding AG die dem Lock-up unterliegenden Aktien der Daimler Truck Holding AG zu veräußern. 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.

Aktien der Daimler Truck Holding AG, die Beschäftigte der Daimler Truck AG und ihrer deutschen Tochtergesellschaften im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms der Daimler Truck AG nach §§ 71d Satz 2, 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG erworben haben, unterliegen bis zum Ende des auf das Erwerbsjahr folgenden Jahres einer Veräußerungssperre.

Vorstandsmitglieder sind im Rahmen der Performance-Phantom-Share-Pläne (»PPSP«) 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. Diese Verpflichtung galt bislang auch für PPSP-Berechtigte der ersten Führungsebene und wurde inzwischen aber aufgehoben. Für die übrigen PPSP-Berechtigten bestand und besteht diese Verpflichtung nicht.

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

Zum 31. Dezember 2022 hält die Mercedes-Benz Group AG mit Sitz in Stuttgart, Deutschland, direkt 23,44 % der Stimmrechte an der Daimler Truck Holding AG. Zudem hält die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH mit Sitz in Schönefeld, Deutschland, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz Group AG, zum Bilanzstichtag 6,57 % der Stimmrechte an der Daimler Truck Holding AG. Der unmittelbare und über die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH als Tochtergesellschaft vermittelte Stimmrechtsanteil der Mercedes-Benz Group AG beträgt daher 30,01 % der Stimmrechte.

Zudem werden der Mercedes-Benz Group AG nach § 34 Wertpapierhandelsgesetz (»WpHG«) Stimmrechte aus Aktien der Daimler Truck Holding AG zugerechnet, welche Ende Januar 2022 zur Absicherung von Pensionsverbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz AG über den Mercedes-Benz Pension Trust e.V. in einen Investmentfonds eingebracht wurden. Gemäß den Angaben in der Stimmrechtsmitteilung der Mercedes-Benz Group AG vom 28. Januar 2022 betraf dies Aktien im Umfang von 4,99 % des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG. Die Gesamtzahl der der Mercedes-Benz Group AG zustehenden bzw. nach dem WpHG zuzurechnenden Stimmrechte beträgt zum 31. Dezember 2022 insgesamt 35,00 % der Stimmrechte.

Sonstige direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital der der Daimler Truck Holding AG, 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 die Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84, 85 AktG und § 31 Gesetz über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer (»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 Goetz 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 der Entsprechenserklärung eine Abweichung erklärt und begründet. Die Bestellung der übrigen Vorstandsmitglieder entsprach der Empfehlung. Seit dem 10. Dezember 2021 sieht die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG 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 bestellt der Aufsichtsrat die Mitglieder des Vorstands mit einer Mehrheit, die mindestens zwei Drittel der Stimmen seiner Mitglieder umfasst. Kommt eine Bestellung hiernach nicht zustande, hat der Vermittlungsausschuss des Aufsichtsrats innerhalb eines Monats nach der Abstimmung, in der die erforderliche Mehrheit nicht erreicht wurde, dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu 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. 4 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 Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

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 dieser 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 € 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.

Eine Ausnutzung des Genehmigten Kapitals 2021 ist bislang nicht erfolgt.

### Wesentliche Vereinbarungen unter der Bedingung eines Kontrollwechsels

Es bestehen die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen, die Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels bei der Daimler Truck Holding AG beinhalten, wie er unter anderem aufgrund eines Übernahmeangebots eintreten kann:

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 5,0 Mrd. €, abgeschlossen im August 2021, sowie eine unbeanspruchte revolvingende Kreditlinie i.H. von 1,0 Mrd. €, abgeschlossen im September 2022. Die beiden 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 genannten 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 Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG (ehemals 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 Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG abgeschlossen wird. Die Mercedes-Benz Intellectual Property 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 Mercedes-Benz Intellectual Property 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 Arbeitnehmer, die Aktien der Daimler Truck Holding AG halten, üben ihre Kontrollrechte wie andere Aktionäre nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Bestimmungen der Satzung aus. Ferner hat die Gesellschaft auch keine Entschädigungsvereinbarungen mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots getroffen.

# 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 nichtfinanzielle 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.73

### Beurteilung Eintrittswahrscheinlichkeit/Mögliches Ausmaß

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

Stufe	Mögliches Ausmaß
Niedrig	> 0 € 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 Risiko- und Chancenmanagementsystem 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.

Für die Quantifizierung pro Risiko- und Chancenkategorie im zusammengefassten Lagebericht werden die Einzelrisiken und -chancen pro Kategorie zusammengefasst. Die Bewertung der Dimensionen »Eintrittswahrscheinlichkeit« und »mögliches Ausmaß« beruht auf der in Tabelle 7 B.73 gezeigten Einteilung und erfolgt vor geplanten Maßnahmen.

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 nicht-finanziellen 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 Risikomanagementprozess 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 Angemessenheit 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, Compliance, der Konzernsicherheit sowie Investor Relations & M&A sowie der CFOs der Segmente der Daimler Truck Holding AG zusammen und wird vom Ressort Finanzen & Controlling zuständigen Vorstandsmitglied der Daimler Truck Holding AG geleitet. Die interne Konzernrevision 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.

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.

Die Selbsteinschätzung der Angemessenheit und Wirksamkeit haben für das Berichtsjahr keine Hinweise ergeben, dass das gesamte interne Kontrollsystem oder das Risikomanagementsystem unter Berücksichtigung von Umfang der Geschäftstätigkeit und Risikolage des Unternehmens nicht angemessen oder nicht wirksam sind.<sup>1</sup>

## 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.74](#) 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 2022 ist im Kapitel [Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben; die Wachstumsannahmen und Prognosen über die Gesamtentwicklung für 2023 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.


<sup>1</sup> Der Inhalt dieses Abschnitts war nicht Gegenstand einer inhaltlichen Prüfung im Rahmen der gesetzlichen Abschlussprüfung unseres zusammengefassten Lageberichts.



## B.74

## Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenategorie	Ausmaß
Allgemeine Marktrisiken	Niedrig	Hoch	Allgemeine Marktchancen	Hoch
Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	Mittel	Hoch	Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	-
Risiken aus dem Beschaffungsmarkt	Niedrig	Hoch	Chancen aus dem Beschaffungsmarkt	Hoch

Eine stärkere **Inflation** in den USA und Europa als im Kapitel  **Prognosebericht** des zusammengefassten Lageberichts angenommen, könnte die Zentralbanken dazu veranlassen, die Leitzinsen 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 konkreten Marktzugangsbarrieren, Sanktionen oder industriepolitischen 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, und den daraus resultierenden Auswirkungen auf die **Lieferketten** und letztlich auch auf die allgemeine Preisgestaltung von Rohstoffen, Vor- und Endprodukten, 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** wurde seit November 2021 im Rahmen des billionenschweren »Build Back Better Plans« unter Anderem Investitionen in Infrastrukturprogrammen beschlossen. Daraus ergeben sich Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung im Transport- und Bausektor. 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 Marktrisiken 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 vor allem das klassisch zyklische Bau- und Logistikgewerbe und den entsprechenden Einfluss auf den Daimler Truck-Absatz. Auch ein anhaltender Anstieg des Ölpreises 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 Engpässen 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 schwierigere Preisdurchsetzung im Sales- und Aftersalesgeschäft 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, 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 Preisstrategien 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 Aftersalesgeschäft 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 Aftersalesgeschäft und/oder Teile zu senken, wodurch die Margen und die Profitabilität des Konzerns sinken könnten.

### **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 CO<sub>2</sub>-Emissionen, die nur mittels batterieelektrischer oder brennstoffzellenbasierter Antriebe und verbunden 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 mit positiven Auswirkungen auf Unternehmen und Haushalte führen.

Aus dem **Russland-Ukraine-Krieg** können sich weiterhin 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. Der Krieg in der Ukraine könnte weiter eskalieren und sich im schlimmsten Fall auf weitere Staaten ausweiten. Eine solche Ausweitung würde ein erhebliches Risiko für das Marktumfeld von Daimler Truck bedeuten.

Die potenziellen Unterbrechungen von Lieferketten und Engpässe von Rohstoffen, Teilen oder Komponenten können zu einem weiteren Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise sowie der Preise für Teile und Komponenten führen, was in der Folge zu höheren Kosten führen könnte. Darüber hinaus kann die Kostenbasis des Konzerns aufgrund gestiegener Inflation im Allgemeinen negativ beeinflusst werden. Außerdem können steigende Refinanzierungskosten an den Kapitalmärkten zu negativen Auswirkungen auf das Ergebnis von Financial Services führen.

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 inländische Investitionen zu erzielen 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 erschwerten Zertifizierungsprozessen und **Verzögerungen von Zertifizierungen** oder sehr aufwendigen **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, Fahrzeuge zu produzieren. Sollte der Lieferengpass bei Halbleitern schneller als erwartet behoben werden, würden sich daraus 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. Infolge der vollständig eingestellten Erdgaslieferungen durch Russland nach Deutschland im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg wurden die Preise auf dem Rohstoffmarkt in der Eurozone negativ beeinflusst. Eine weitere Volatilität von Energie und Rohstoffen könnte unmittelbar die Daimler Truck-Produktion an deutschen Standorten negativ beeinflussen oder Störungen in den

Lieferketten verursachen. 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 Marktumfeldes weiterhin angespannt. Daraus resultierende mögliche Produktionsausfälle bei Lieferanten können Unterbrechungen in den Lieferketten bei den Fahrzeugsegmenten des Daimler Truck-Konzerns verursachen und verhindern, dass Fahrzeuge rechtzeitig fertiggestellt und an die Kunden ausgeliefert werden. Um solchen Unterbrechungen in den Lieferketten 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 zum Beispiel elektrifizierten Antriebssträngen, erhebliche Änderungen in den Lieferketten 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. Dies würde 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.

**B.75****Unternehmensspezifische Risiken/Chancen**

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenategorie	Ausmaß
Produktions- und Technologierisiken	Niedrig	Hoch	Produktions- und Technologiechancen	Mittel
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 [7 B.75](#) 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 technologische Risiken entstehen. Diese bestehen im Fahrzeuggeschäft insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung und Fertigung der Produkte. Im Rahmen der künftigen Transformation auf Zero Emission Vehicles und dem von Daimler Truck verfolgten Ansatz mit Fokus auf Entwicklung, Produktion und Absatz von batterieelektrischen und wasserstoffbasierten Antrieben 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, eine ausreichend öffentlich verfügbare Ladeinfrastruktur und Wasserstoff beziehungsweise Energie zu wettbewerbsfähigen Preisen, was sämtlich Ungewissheit unterliegt und zu einem großen Teil außerhalb der Kontrolle von Daimler Truck liegt.

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 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, zum Beispiel 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 Informationstechnologie (»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 geltende regulatorische Anforderungen wie beispielsweise die EU-Datenschutz-Grundverordnung (»EU-DSGVO«) 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 Beschäftigte 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 Beschäftigten, 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 Beschäftigten konfrontiert werden. Solche Streiks, Konflikte, Arbeitsniederlegungen oder andere Arbeitskampfmaßnahmen 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 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.

**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.

## 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 emissionsfreien Mobilität als auch bei der 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 Beschäftigten, 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 zu 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.76](#) 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 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 britischen Pfund, des australischen Dollars, des japanischen Yen und anderer Währungen 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 Devisenkursenerwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermingeschäften, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Im Fall von Übersicherungen durch Exposure-Veränderungen werden diese in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Nettovermögens und deren Erträge und Aufwendungen (»Translationsrisiko«), gegen die sich der Konzern in der Regel nicht absichert.

### B.76

#### Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenategorie	Ausmaß
Wechselkursrisiken	Niedrig	Mittel	Wechselkurschancen	Mittel
Zinsänderungsrisiken	Niedrig	Niedrig	Zinsänderungschancen	Niedrig
Commodity-Preis-Risiken	Niedrig	Hoch	Commodity-Preis-Chancen	Hoch
Kreditrisiken	Niedrig	Niedrig	Kreditrisikochancen	-
Länderrisiken	Niedrig	Niedrig	Länderchancen	-
Risiken aus Ratingveränderungen	Niedrig	Niedrig	Chancen aus Ratingveränderungen	Niedrig
Risiken in Zusammenhang mit Pensionsplänen	Niedrig	Niedrig	Chancen in Zusammenhang mit Pensionsplänen	Niedrig

### Zinsänderungsrisiken und -chancen

Aus Zinsänderungen können Risiken und Chancen sowohl für das operative Geschäft als auch für Finanztransaktionen entstehen. Daimler Truck nutzt eine Vielzahl zinsensensitiver 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 Fristenkongruenz 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 Rohstoffpreissrisiken, 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 und besser 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.

Weitere Information zu Länderrisiken im Zusammenhang mit Ereignissen nach dem Bilanzstichtag finden sich in

 **Anmerkung 41** 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 und Chancen aus Ratingveränderungen

Risiken und Chancen liegen in möglichen Herab- oder Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Kreditratings 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 sowie 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 34](#) des Konzernanhangs. Informationen zu Finanzinstrumenten des Konzerns finden sich in [Anmerkung 33](#) 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 Nutzfahrzeugindustrie unterliegt weltweit umfassender staatlicher Regulierung. Gesetze in verschiedenen Jurisdiktionen regeln hierbei den Insassenschutz und die Umweltverträglichkeit von Lkw, 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 sowie zur Nichtzulassung von Produkten in betroffenen Märkten führen.

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, was auch zu Rückrufen führen kann. 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 Bestechung und Korruption, Kartellrecht, Sanktionen und Exportkontrolle, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Produkthanforderungen, Datenschutz, Menschenrechte sowie den Umgang mit Gefahrgütern erfüllen.



Verstöße gegen Vorschriften zu Anti-Korruption, Kartellrecht, Sanktionen, Exportkontrolle, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Produkthanforderungen, Datenschutz, und den Umgang mit Gefahrgütern werden sanktioniert, zum Beispiel mit Bußgeldern oder strafrechtlichen Konsequenzen. Darüber hinaus kann jeder Verstoß zu negativer Berichterstattung in den Medien führen und sich auf die Reputation des Konzerns auswirken.

#### 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 Fahrzeugkonformität und Fahrzeugsicherheit, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, Finanzdienstleistungen, 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.

#### 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 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 circa zwanzig Länder) sind Klagen anhängig.

Der Daimler Truck-Konzern ergreift geeignete Rechtsmittel, um sich gegen die Klagen zu verteidigen.

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.

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.

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 31](#) 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 künftigem 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 Beschäftigte von Partnern und Lieferanten 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 Risikosituation des Daimler Truck-Konzerns in der Gesamtbetrachtung hat sich zum Vorjahr leicht erhöht. Wesentliche Treiber dieser Einschätzung stellen der momentane Zustand der Rohmaterial- und Energiepreise, der globalen Lieferketten sowie die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Kriegs im Vergleich zum Vorjahr dar.

Die Chancensituation des Daimler Truck-Konzerns in der Gesamtbetrachtung hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöht. Diese Einschätzung ist ebenfalls auf die aktuelle Situation der Rohmaterialpreise zurückzuführen.

ESG-bezogene Risiken, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte des Daimler Truck-Konzerns haben könnten, sind weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 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 Jahres- und Konzernabschlusses erkennbar.

# Prognosebericht

Unsere Prognose für das Geschäftsjahr 2023 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 2022.

Der Ausblick unterliegt insbesondere den weiteren Entwicklungen im Russland-Ukraine-Krieg und dessen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft sowie der Entwicklung des hohen Inflationsdrucks und dem damit verbundenen restriktiven geldpolitischen Umfeld. Auch die weitere makroökonomische sowie geopolitische Entwicklung bergen ein hohes Maß an Unsicherheit.

## Weltwirtschaft

Für das Jahr 2023 gehen wir von einer weiter reduzierten Dynamik der Weltwirtschaft aus. Die Bekämpfung der Inflation steht bei vielen Zentralbanken im Vordergrund, sodass wir erwarten, dass eine restriktive Geldpolitik weiterhin dämpfend auf Konsum- und Investitionsausgaben wirken wird. Ebenfalls betroffen ist der Welthandel: Durch eine sinkende Nachfrage in wichtigen Volkswirtschaften und Sanktionen dürften die Ex- und Importe nur noch leicht zulegen. Steigende Inzidenzen und neue Varianten von COVID-19 könnten, zumindest regional, belastend wirken. Nach unseren Prognosen wird die Weltwirtschaft in 2023 um bis zu 2% wachsen und damit unter den Wachstumsraten der Vor-Pandemie-Jahre liegen. Für die Industrienationen erwarten wir nur einen leichten Zuwachs (+1%), während wir für die Schwellenländer ein Wachstum in der Höhe des Vorjahres annehmen (+3,5%).

Die Wirtschaftsleistung der Eurozone dürfte in 2023 nur leicht zulegen (+0,5%). Die Beruhigung der Energiemärkte sollte stabilisierend wirken, allerdings gehen wir davon aus, dass die Europäische Zentralbank (»EZB«) anhaltend restriktiv agieren wird, um die Inflationsraten und -erwartungen zu senken. Wir erwarten für 2023 eine Inflationsrate von rund 5%. Das hohe Preisniveau sowie die höheren Zinsen dürften die Kaufkraft der Verbraucher und die Investitionstätigkeit der Industrie negativ beeinflussen.

Auch für die US-Wirtschaft erwarten wir in 2023 eine schwächere Entwicklung als im Vorjahr. Eine deutlich über dem Zielwert liegende Inflationsrate bedingt einen weiterhin restriktiven Kurs der US-amerikanischen Zentralbank. So gehen wir von einer Inflationsrate von rund 4% in 2023 aus. Die dämpfenden Maßnahmen seitens der Geldpolitik wirken negativ auf die Nachfrage. Für 2023 erwarten wir daher nur ein geringes Wachstum der US-amerikanischen Gesamtwirtschaft von 0,5%.

Die chinesische Wirtschaft dürfte sich in 2023 dynamischer entwickeln als im Vorjahr, da die restriktive Zero-COVID-Politik Ende 2022 nahezu aufgegeben wurde. Wir gehen von einem Wirtschaftswachstum in 2023 von rund 5% aus.

## Der Markt der Nutzfahrzeuge

Trotz der schwierigen konjunkturellen Rahmenbedingungen in 2023, hoher Energiepreise und einer punktuell angespannten Lage in den Lieferketten gehen wir in unseren wichtigen Lkw-Absatzmärkten von einer robusten Entwicklung aus. So rechnen wir aus heutiger Sicht in Nordamerika im Bereich der schweren Lkw (»Klasse 8«) mit einem Marktvolumen zwischen 280 und 320 Tsd. Einheiten. Der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) dürfte ebenfalls zwischen 280 und 320 Tsd. Einheiten liegen.

## Absatz

Auf Grundlage unserer allgemeinen Annahmen der Weltwirtschaft und der für uns wichtigen Märkte der Nutzfahrzeuge erwarten wir für das Industriegeschäft einen Absatz zwischen 510 und 530 Tsd. Einheiten.

Beim Segment **Trucks North America** gehen wir davon aus, dass der Absatz zwischen 190 und 210 Tsd. Einheiten liegen wird und auch weiterhin Engpässe in den Zulieferketten bestehen.

Für das Segment **Mercedes-Benz** erwarten wir mit einem Absatz von 150 bis 170 Tsd. Einheiten ein Niveau unter dem des Vorjahres. In Brasilien rechnen wir mit einem Markt- und Absatzrückgang, aufgrund der Einführung der Abgasnorm Euro VI. In der Region EU30 hingegen gehen wir von einer leichten Markterholung sowie einer Verbesserung in den Zulieferketten aus.

Beim Segment **Trucks Asia** gehen wir von einem Absatz zwischen 150 und 170 Tsd. Einheiten aus. Die Prognose beruht insbesondere auf einer erwarteten Markterholung in Japan, auf Basis einer Verbesserung in den Zulieferketten.

Für das Segment **Daimler Buses** prognostizieren wir einen Absatz zwischen 20 und 25 Tsd. Einheiten. Während wir im brasilianischen Markt, aufgrund der Einführung der Abgasnorm Euro VI, von einem Rückgang ausgehen, erwarten wir eine Steigerung der Absätze in den Regionen EU30, Nordamerika sowie Mexiko.

## Umsatz und EBIT

Wir erwarten im Geschäftsjahr 2023 einen Umsatz des Daimler Truck-Konzerns zwischen 55 und 57 Mrd. €. Für das Industriegeschäft gehen wir von einem Umsatz zwischen 53 und 55 Mrd. € und einer bereinigten Umsatzrendite von 7,5% bis 9% aus.

Auf Basis unserer erwarteten Marktentwicklung, der oben genannten Faktoren sowie der Planungen unserer Segmente, rechnen wir mit einem signifikanten Anstieg des Konzern-EBIT im Jahr 2023. Beim bereinigten Konzern-EBIT erwarten wir ebenfalls einen signifikanten Anstieg.

Für das Segment **Trucks North America** gehen von einer bereinigten Umsatzrendite von 10% bis 12% aus, die durch eine positive Absatzentwicklung, eine verbesserte Preisdurchsetzung sowie ein starkes Aftersalesgeschäft gekennzeichnet ist.

Bei einer bereinigten Umsatzrendite von 7% bis 9% im Segment **Mercedes-Benz** prognostizieren wir, dass sich der Absatzrückgang sowie die hohen Materialkosten durch eine verbesserte Preisdurchsetzung sowie eine positive Entwicklung des Aftersalesgeschäfts ausgleichen werden.

Beim Segment **Trucks Asia** gehen wir von einem Anstieg der bereinigten Umsatzrendite auf 3% bis 5% aus. Der Prognose liegt vor allem eine verbesserte Preisdurchsetzung zugrunde. Gegenläufig erwarten wir im Jahr 2023 auch weiterhin hohe Material- und Energiekosten.

Für das Segment **Daimler Buses** prognostizieren wir eine bereinigte Umsatzrendite von 2% bis 4%. Durch eine verbesserte Preisdurchsetzung sowie eine positive Absatzstruktur werden die gegenläufigen Auswirkungen des Absatzrückgangs ausgeglichen.

Das Segment **Financial Services** geht für das Jahr 2023 von einem Neugeschäft zwischen 11 und 12 Mrd. € aus. Dies ist insbesondere getrieben durch die USA sowie die Steigerung des operativen Geschäftsbetriebes der beiden Märkte der Neugründungsphase (Deutschland und Frankreich). Dadurch erwarten wir eine Erhöhung des Vertragsvolumens. Des Weiteren gehen wir von einer moderaten Erhöhung der projektbezogenen Aufwendungen aus. Zusammenfassend prognostizieren wir für 2023 ein bereinigtes Ergebnis und somit auch eine bereinigte Eigenkapitalrendite auf Vorjahresniveau (9% bis 11%). Bei der Eigenkapitalausstattung sämtlicher Finanzdienstleistungsgesellschaften berücksichtigen wir die für das Segment geltende Zielsetzung einer durchschnittlich neunprozentigen Eigenkapitalquote.

## Free Cash Flow und Liquidität

Wir gehen davon aus, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Jahr 2023 leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Auf der Grundlage der von uns erwarteten Umsatz- und Ergebnissteigerung gehen wir darüber hinaus von einer leichten Entspannung bei den Beständen aus, insbesondere der Fahrzeuge im Auslieferungsprozess sowie von einer weiteren Verbesserung der Zuliefersituation.

Für das Jahr 2023 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, dass wir im Jahr 2023 einen guten Zugang zu den Kapitalmärkten und zum Bankmarkt 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 in den USD-, CAD- und EUR-Anleihemärkten liegen. Die meisten Zentralbanken haben im Jahr 2022 einen Zinserhöhungszyklus gestartet, was generell zu steigenden Refinanzierungskosten geführt hat. Wir gehen davon aus, dass auf den für uns relevanten Märkten zumindest in der ersten Jahreshälfte weiter mit steigenden Zinsen zu rechnen sein dürfte. Darüber hinaus ist es unser Ziel, weiterhin eine hohe finanzielle Flexibilität sicherzustellen.

## Dividende

Wir orientieren uns im Sinne einer nachhaltigen Dividendenpolitik bei der Bemessung der Dividende an einer Ausschüttungsquote von 40% des auf die Daimler Truck-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Zusätzlich berücksichtigen wir bei der Bemessung der Dividende die Höhe des Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

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. Somit werden Vorstand und Aufsichtsrat der am 21. Juni 2023 stattfindenden Hauptversammlung vorschlagen, für das Geschäftsjahr 2022 eine Dividende i.H.v. 1,30 € je dividendenberechtigter Stückaktie auszuschütten.

## Investitions- und Forschungstätigkeit

### Sachinvestitionen

Wir werden auch im Geschäftsjahr 2023 hohe Sachinvestitionen in die Zukunftsfähigkeit unseres Produktangebots tätigen. Dies gilt insbesondere für E-Mobilität sowie den Ausbau der Vertriebsnetzwerke. Vor diesem Hintergrund erwarten wir gleichbleibend hohe Investitionen im Vergleich zum Jahr 2022.

Die Sachinvestitionen beim Segment **Trucks North America** sind im Wesentlichen geprägt durch den Ausbau der Produktionsstätten und Testzentren sowie Anschaffung neuer Fertigungsanlagen, um die Transformation zu elektrischen und autonomen Fahrzeugen zu unterstützen.

Das Segment **Mercedes-Benz** wird in die Produktionsvorbereitung großer Projekte investieren, unter anderem für die Erfüllung neuer rechtlicher Vorgaben sowie in die Markteinführung weiterer emissionsfreier Modelle. Im Vertriebsbereich wird insbesondere das eigene Ersatzteilgeschäft, nach der Abspaltung von der ehemaligen Daimler AG (heute Mercedes-Benz Group AG), aufgebaut.

Beim Segment **Trucks Asia** liegt der Fokus auch im Jahr 2023 auf neuen Technologien, unter anderem E-Mobilität und Digitalisierung, sowie auf der Modernisierung der Vertriebszentren, Lager und Werksoptimierungen.

Für das Segment **Daimler Buses** sind Investitionen mit den Schwerpunkten der Fertigstellung des Neubaus des Bus World Home Service Centers in Berlin sowie des Ausbaus der Standorte in Holysov, Tschechien, und Hosdere, Türkei, geplant.

### 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 2023 auf gleichem Niveau wie im Vorjahr liegen werden.

Bei **Trucks North America** sind weiterhin Zukunftstechnologien, wie emissionsfreie Fahrzeuge und Treibstoffeffizienz, Schwerpunkt. Darüber hinaus wird in die Weiterentwicklung bestehender Produkte und die nächste Generation des »Vocational Trucks« investiert.

Bei **Mercedes-Benz** steht auch in 2023 die Entwicklung für batterie- und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge im Mittelpunkt. Parallel dazu wird der konventionelle Antriebsstrang an die zukünftigen Emissionsstandards adaptiert.

Für **Trucks Asia** wird eine Fortführung der Entwicklung von E-Mobilität und neuen Technologien sowie die Weiterentwicklung des bestehenden Portfolios angestrebt.

Bei **Daimler Buses** ist im Jahr 2023 eine deutliche Verschiebung in Richtung emissionsfreie Antriebe und Vorbereitung des Reisebus-Portfolios für Euro VII geplant.



**B.77****Prognosekennzahlen von Daimler Truck**

	2022 Berichtet	2023 Prognose
<b>Markt der schweren Lkw</b>		
Nordamerika – in Tsd. Einheiten –	309	<b>280 bis 320</b>
EU30 – in Tsd. Einheiten –	296	<b>280 bis 320</b>
<b>Konzern</b>		
Umsatz	50,9 Mrd. €	<b>55 bis 57 Mrd. €</b>
EBIT	3,5 Mrd. €	<b>signifikanter Anstieg</b>
Bereinigter EBIT	4,0 Mrd. €	<b>signifikanter Anstieg</b>
Sachinvestitionen	0,9 Mrd. €	<b>auf Vorjahresniveau</b>
Forschungs- und Entwicklungsleistungen (inkl. aktivierte Entwicklungskosten)	1,8 Mrd. €	<b>auf Vorjahresniveau</b>
<b>Industriegeschäft</b>		
Absatz – in Tsd. Einheiten –	520,3	<b>510 bis 530</b>
Umsatz	49,2 Mrd. €	<b>53 bis 55 Mrd. €</b>
Bereinigte Umsatzrendite	7,7%	<b>7,5% bis 9%</b>
Free Cash Flow	1,7 Mrd. €	<b>leichter Anstieg</b>
<b>Trucks North America</b>		
Absatz – in Tsd. Einheiten –	186,8	<b>190 bis 210</b>
Bereinigte Umsatzrendite	10,8%	<b>10% bis 12%</b>
<b>Mercedes-Benz</b>		
Absatz – in Tsd. Einheiten –	166,4	<b>150 bis 170</b>
Bereinigte Umsatzrendite	8,1%	<b>7% bis 9%</b>
<b>Trucks Asia</b>		
Absatz – in Tsd. Einheiten –	156,0	<b>150 bis 170</b>
Bereinigte Umsatzrendite	2,6%	<b>3% bis 5%</b>
<b>Daimler Buses</b>		
Absatz – in Tsd. Einheiten –	24,0	<b>20 bis 25</b>
Bereinigte Umsatzrendite	0,4%	<b>2% bis 4%</b>
<b>Financial Services</b>		
Neugeschäft	9,4 Mrd. €	<b>11 bis 12 Mrd. €</b>
Bereinigte Eigenkapitalrendite	9,9%	<b>9% bis 11%</b>

## Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Es bestehen weiterhin Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg, COVID-19, der hohen Inflationsraten sowie im Hinblick auf die angespannte Situation in den globalen Lieferketten und auf den Energiemärkten. Gleichzeitig erfordert die Erfüllung der Abgasnorm Euro VII sowie die notwendige Transformation in eine CO<sub>2</sub>-neutrale Zukunft hohe Investitionen.

Unsere Annahmen für das Jahr 2023 setzen voraus, dass vom anhaltenden Russland-Ukraine-Krieg keine zusätzlichen negativen Effekte auf die Weltwirtschaft ausgehen. Zudem erwarten wir, dass die hohen Inflationsraten durch eine zielgesteuerte Geldpolitik sinken. Weiterhin nehmen wir an, dass auf Basis der aktuellen Situation auf den Energiemärkten sowie in den globalen Lieferketten keine zusätzlichen Belastungen im Jahresverlauf resultieren. Vor diesem Hintergrund und gestützt auf die Markenstärke und Innovationskraft unseres Unternehmens blicken wir insgesamt zuversichtlich auf das Jahr 2023.

### 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, Belegschaftsstriks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen 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.



# C

## Corporate Governance

# C

## Corporate Governance

### **Bericht des Prüfungsausschusses 157**

---

### **Erklärung zur Unternehmensführung 160**

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex	160
Informationen zum Thema Vergütung	161
Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmensführung	161
Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands	163
Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse	164
Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen	169
Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat	170
Qualifikationsmatrix für den Aufsichtsrat	175
Eigengeschäfte von Organmitgliedern	177
Aktionäre und Hauptversammlung	177

# Bericht des Prüfungsausschusses

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,  
als Vorsitzender des Prüfungsausschusses freue ich mich, Ihnen nachfolgend  
die Aufgaben und Tätigkeiten dieses Gremiums vorzustellen.

## Grundlagen der Arbeit des Prüfungsausschusses

Grundlage für die Aufgaben und Verantwortung des Prüfungsausschusses sind die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften, der Deutsche Corporate Governance Kodex in seiner jeweils geltenden Fassung sowie die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses in der jeweils geltenden Fassung.

Im Geschäftsjahr 2022 bildeten sowohl der Deutsche Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 (»DCGK 2019«) als auch der Deutsche Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 (»DCGK 2022«) eine Grundlage für die Arbeit des Prüfungsausschusses.

In seiner Sitzung am 11. November 2022 beschloss der Aufsichtsrat Änderungen an seiner und der Geschäftsordnung des Prüfungsausschusses, die insbesondere die neuen Empfehlungen des DCGK 2022 zur Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsfragen in der Arbeit und Besetzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse berücksichtigen.

## Zusammensetzung des Prüfungsausschusses

Mit Bildung des Prüfungsausschusses am 10. Dezember 2021 wurden Michael Brecht, Akihiro Eto, Jörg Köhlinger, Harald Wilhelm, Thomas Zwick sowie ich, Michael Brosnan, zu Mitgliedern des Prüfungsausschusses gewählt. In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats nach der Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 22. Juni 2022, mit der auch die gerichtliche Bestellung der Arbeitnehmervertreter wirksam wurde, wurden diese Mitglieder des Aufsichtsrats ebenfalls erneut in den Prüfungsausschuss gewählt. In seiner Sitzung am 22. Juni 2022 wählte der Prüfungsausschuss sodann erneut mich, Michael Brosnan, zu seinem Vorsitzenden und Michael Brecht zum stellvertretenden Vorsitzenden. Als Vorsitzender des Prüfungsausschusses bin ich unabhängig von der Daimler Truck Holding AG und ihrem Vorstand im Sinne der entsprechenden Empfehlung des DCGK. Mit Harald Wilhelm und mir, Michael Brosnan, gehören dem Prüfungsausschuss zwei Mitglieder mit Finanzexpertise im Sinne des § 100 Abs. 5 AktG und der Empfehlungen des DCGK 2022 an. Im Nachgang zur Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat am 22. November 2022 wählte der Aufsichtsrat im schriftlichen Verfahren erneut Michael Brecht, Jörg Köhlinger und Thomas Zwick zu Mitgliedern des Prüfungsausschusses. In der Sitzung am 15. Dezember 2022 wählte der Prüfungsausschuss erneut Michael Brecht zu seinem stellvertretenden Vorsitzenden.

## Aufgaben und Verantwortung

Der Prüfungsausschuss behandelt insbesondere Fragen der Rechnungslegung, der Finanzberichterstattung sowie der Nachhaltigkeitsberichterstattung einschließlich der nicht-finanziellen Konzernklärung. Darüber hinaus gehört es zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses, sich mit der Qualität der Abschlussprüfung zu befassen und die Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers zu untersuchen. Der Prüfungsausschuss diskutiert mit dem Abschlussprüfer die Einschätzung der Prüfungsschwerpunkte und besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (»Key Audit Matters«). Des Weiteren befasst sich der Prüfungsausschuss mit der Angemessenheit, Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des Revisionsystems und des Compliance-Managements. Der Prüfungsausschuss lässt sich zudem regelmäßig durch den Vorstand über laufende Rechtsstreitigkeiten informieren.

Es gehört ebenfalls zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses, nach der 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 die Honorarvereinbarung mit dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss beauftragt den Prüfer zudem mit der Erbringung weiterer Prüfungsleistungen, wie der Prüfung der nichtfinanziellen Konzernklärung als Teil des Lageberichts.

## Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat

Als Vorsitzender des Prüfungsausschusses informierte ich den Aufsichtsrat über die Tätigkeiten des Ausschusses und den Inhalt von Sitzungen sowie von außerhalb von Sitzungen geführten Gesprächen. Diese Information erfolgt jeweils in der Sitzung des Aufsichtsrats, die einer Sitzung des Prüfungsausschusses zeitlich nachfolgte. Darüber hinaus findet ein regelmäßiger Austausch zwischen dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses statt.

## Sitzungen und Teilnehmer

Der Prüfungsausschuss hielt im Geschäftsjahr 2022 insgesamt sieben Sitzungen ab, fasste einen Beschluss im schriftlichen Verfahren und trat zu Jahresbeginn zu einer Informationsveranstaltung zusammen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Joe Kaeser, nahm an fünf Sitzungen als ständiger Gast teil. Unter Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen und sonstigen Vorgaben nahmen zudem das für Finanzen und Controlling zuständige Mitglied des Vorstandes sowie Vertreter des

Abschlussprüfers als weitere ständige Gäste an den Sitzungen teil. Regelmäßige Gäste in Sitzungen waren insbesondere der Head of Accounting, der Chief Legal and Compliance Officer sowie der Leiter für Corporate Audit (Interne Revision), die den Prüfungsausschuss zu einzelnen Tagesordnungspunkten informierten. Der Prüfungsausschuss beriet mit dem Abschlussprüfer regelmäßig auch ohne den Vorstand.

Ergänzend zu den Sitzungen des Prüfungsausschusses führte ich als Vorsitzender, insbesondere zur Vor- und Nachbereitung der Sitzungen, regelmäßige Einzelgespräche mit den Mitgliedern des Ausschusses, den ständigen Gästen sowie den vorgenannten Vertretern des Managements des Daimler Truck-Konzerns. Mit den Vertretern des Abschlussprüfers tauschte ich mich zudem regelmäßig zu wichtigen Fragen der Abschlussprüfung aus und informierte die Mitglieder des Ausschusses hierüber.

### **Themen der Tätigkeit des Prüfungsausschusses im Geschäftsjahr 2022**

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2022 diskutierte der Prüfungsausschuss mit dem zuständigen Vorstand, dem Head of Accounting sowie Vertretern des Abschlussprüfers den Jahres- und Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht sowie die Ergebnisse der Abschlussprüfung hierzu, die Zwischenfinanzberichte und die Ergebnisse der jeweiligen prüferischen Durchsicht vor deren Veröffentlichung.

Ergänzende regelmäßige Inhalte der Sitzungen waren zudem die Berichte aus den Bereichen Corporate Audit, Compliance und der Rechtsabteilung. Der Prüfungsausschuss erhielt hier regelmäßige Berichte zu laufenden rechtlichen Verfahren, der rechtlichen Risikolage, dem Compliance-Management-System sowie Informationen zu eingegangenen internen und externen Hinweisen im konzerneigenen Hinweisgebersystem Business Practices Office (»BPO«) und den zu ihrer Bearbeitung ergriffenen Maßnahmen.

Im Rahmen einer ersten Informationsveranstaltung am 11. Februar 2022 befasste sich der Prüfungsausschuss eingehend mit den zentralen Themen seiner Zuständigkeit und tauschte sich zu ihrer Bedeutung bei Daimler Truck intensiv mit dem Management des Daimler Truck-Konzerns, insbesondere mit dem für Finanzen und Controlling zuständigen Mitglied des Vorstandes, dem Head of Accounting, dem Chief Legal and Compliance Officer und Vertretern des Abschlussprüfers, aus.

In seiner ersten Sitzung am 23. März 2022 prüfte und diskutierte der Prüfungsausschuss intensiv den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der mit einer »Limited Assurance« (begrenzte Sicherheit) geprüften nicht-finanziellen Konzernklärung für das Geschäftsjahr 2021, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung sowie den Vergütungsbericht. Außerdem prüfte der Prüfungsausschuss den für die Zeit vor der Abspaltung erstellten Abhängigkeitsbericht. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten dabei über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen hierbei

insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, die »Key Audit Matters«, und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung einschließlich der jeweils gezogenen Schlussfolgerungen ein und standen dem Ausschuss für Fragen und ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den erteilten Bestätigungsvermerken), zum internen Kontrollsystem sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer erörtert. Ergänzend befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem der Gesellschaft. Nach eingehender Prüfung und Erörterung empfahl der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Konzernklärung, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung betreffend die vollständige Einstellung des Bilanzgewinns in andere Gewinnrücklagen zu billigen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2021 und empfahl dem Aufsichtsrat die Vorlage des Berichts des Aufsichtsrats und des Vergütungsberichts an die Hauptversammlung. Im Hinblick auf den Abschlussprüfer der Gesellschaft befasste sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit dessen Unabhängigkeit, für deren Gefährdung keine Anhaltspunkte vorlagen, und nach einer ersten Analyse der Qualität der Abschlussprüfung mit der Empfehlung an den Aufsichtsrat betreffend den Vorschlag an die Hauptversammlung zur Bestellung der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer, Konzernabschlussprüfer und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2022 sowie für die Zwischenfinanzberichte für das Geschäftsjahr 2023 im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2023. Weiterer Inhalt der Sitzung am 23. März 2022 war zudem die Jahresplanung des Bereiches Corporate Audit.

In seiner Sitzung am 16. Mai 2022 befasste sich der Prüfungsausschuss eingehend mit dem Zwischenbericht für das erste Quartal 2022 und nahm Berichte aus den Bereichen Corporate Audit, Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. Inhalt der Sitzung war zudem die Befassung mit der Weiterentwicklung der rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsysteme.

Neben den bereits dargestellten Wahlen in seiner konstituierenden Sitzung am 22. Juni 2022 erteilte der Prüfungsausschuss in dieser Sitzung der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, nach ihrer Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag zur Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses, der nichtfinanziellen Konzernklärung für das Geschäftsjahr 2022, der internen Kontrollsysteme sowie zur prüferischen Durchsicht der Zwischenfinanzberichte für das Geschäftsjahr 2022 und ermächtigte mich, Michael Brosnan, sowie ersatzweise Michael Brecht zur Unterzeichnung der entsprechenden Beauftragungen und der Honorarvereinbarung.



Gegenstand der Sitzung des Prüfungsausschusses am 13. Juli 2022 war insbesondere die vertiefte Befassung mit Neuerungen betreffend die ganzheitliche Nachhaltigkeitsberichterstattung, zu denen sich der Prüfungsausschuss eingehend mit dem zuständigen Vorstandsmitglied und dem Head of Accounting austauschte. Ergänzend befasste sich der Prüfungsausschuss mit der Planung der Abschlussprüfung, legte die Prüfungsschwerpunkte nach deren vertiefter Erörterung mit dem Abschlussprüfer fest und setzte sich mit Aspekten der rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsysteme sowie deren Weiterentwicklung auseinander.

Im Rahmen seiner Sitzung am 10. August 2022 befasste sich der Prüfungsausschuss eingehend mit dem Zwischenbericht für das zweite Quartal 2022 und nahm Berichte aus den Bereichen Corporate Audit, Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. Inhalt der Sitzung waren neben der Befassung mit der Weiterentwicklung der rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsysteme insbesondere die Neuerungen des DCGK 2022 und ihre Bedeutung für die Arbeit und Zusammensetzung des Prüfungsausschusses. Der Prüfungsausschuss wurde diesbezüglich schwerpunktmäßig über die gesteigerten Anforderungen an die Finanzexpertise im Prüfungsausschuss sowie die neuen Empfehlungen betreffend die Zusammenarbeit mit dem Abschlussprüfer informiert. In seiner Sitzung am 10. November 2022 behandelte der Prüfungsausschuss vertieft den Zwischenbericht für das dritte Quartal 2022 und nahm Berichte aus den Bereichen Corporate Audit, Compliance und der Rechtsabteilung sowie zur Prüfung gemäß der EU-Marktinfrastukturverordnung entgegen. Vorbereitend für die Sitzung des Aufsichtsrates am 11. November 2022 befasste sich der Prüfungsausschuss zudem eingehend mit der vom Vorstand vorzulegenden Unternehmensplanung. Im Hinblick auf die Abschlussprüfung behandelte der Prüfungsausschuss zudem den Katalog der Nichtprüfungsleistungen und bestätigte den Katalog nach Vornahme entsprechender Anpassungen.

In seiner Sitzung am 15. Dezember 2022 befasste sich der Prüfungsausschuss in Vorbereitung der Sitzung des Aufsichtsrats am selben Tage mit der geplanten Verwendung einer spezifischen Finanzkennzahl als Steuerungsgröße für die Messung der wirtschaftlichen Entwicklung des Unternehmens und tauschte sich hierzu mit Vertretern des Managements aus.

### **Jahres- und Konzernabschluss 2022**

In seiner Sitzung am 9. März 2023 prüfte und erörterte der Prüfungsausschuss intensiv den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der mit einer »Limited Assurance« (begrenzte Sicherheit) geprüften nichtfinanziellen Konzernenerklärung und der weiteren Nachhaltigkeitsberichterstattung für das Geschäftsjahr 2022, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung sowie den Vergütungsbericht. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten dabei vertieft über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen in diesem Bericht insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, die sogenannten »Key Audit Matters«, und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung einschließlich der jeweils gezogenen Schlussfolgerungen ein und standen dem Ausschuss für Fragen und ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den erteilten Bestätigungsvermerken), zum internen Kontrollsystem sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit den Vertretern des Abschlussprüfers erörtert. Ergänzend befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem. Nach eingehender Prüfung und Erörterung empfahl der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Konzernenerklärung und des Nachhaltigkeitsberichts, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung zu billigen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner seinen Bericht über das Geschäftsjahr 2022. Im Hinblick auf den Abschlussprüfer der Gesellschaft befasste sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit dessen Unabhängigkeit und nach einer ersten Analyse der Qualität der Abschlussprüfung mit der Empfehlung an den Aufsichtsrat betreffend den Vorschlag an die Hauptversammlung zur Bestellung der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer, zum Konzernabschlussprüfer, zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2023 sowie für die Zwischenfinanzberichte für das Geschäftsjahr 2024 im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2024.

Leinfelden-Echterdingen, im März 2023

Der Prüfungsausschuss



Michael Brosnan, Vorsitzender

# Erklärung zur Unternehmensführung

Vorstand und Aufsichtsrat berichten in dieser Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f, 315d Handelsgesetzbuch (»HGB«) gemeinsam über die Corporate Governance für das Geschäftsjahr 2022. Soweit nachfolgend nicht anders dargestellt, gelten die Ausführungen 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 auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft abrufbar.

## Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Daimler Truck Holding AG hat seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2021 den am 20. März 2020 im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 (nachfolgend auch »DCGK 2019« genannt) mit den nachstehend genannten Ausnahmen entsprochen:

- Nach der Empfehlung B.3 DCGK 2019 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 Goetz 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 Management-Holdinggesellschaft der Daimler Truck AG fungiert und Martin Daum, Jochen Goetz und Jürgen Hartwig bereits seit 1. Oktober 2019 Mitglied im Vorstand der Daimler Truck AG sind. Die Bestellung der übrigen Vorstandsmitglieder entsprach der Empfehlung. Nach der am 10. Dezember 2021 beschlossenen Geschäftsordnung des Aufsichtsrats soll die Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern zukünftig längstens für drei Jahre erfolgen, so dass künftig der gleichlautenden Empfehlung B.3 des DCGK 2022 (wie nachfolgend definiert) entsprochen wird.
- Nach der Empfehlung C.4 DCGK 2019 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 DCGK 2019 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 DCGK 2019 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 hat sich nach der ordentlichen Hauptversammlung 2022 konstituiert. Um im Rahmen der Effizienzprüfung einen ausreichend langen Zeitraum betrachten zu können, soll die erste Effizienzprüfung dann im Geschäftsjahr 2023 erfolgen. Vor diesem Hintergrund hat eine Effizienzprüfung bisher nicht stattgefunden; künftig wird der gleichlautenden Empfehlung D.12 DCGK 2022 entsprochen.
- Nach der Empfehlung F.2 DCGK 2019 sollen unter anderem die verpflichtenden unterjährigen Finanzinformationen binnen 45 Tagen nach Ende des Berichtszeitraums öffentlich zugänglich sein. Der Zwischenbericht für das 1. Quartal 2022 wurde nicht am 16. Mai 2022, sondern erst am 17. Mai 2022 veröffentlicht; im Übrigen wurde und wird künftig der gleichlautenden Empfehlung F.2 DCGK 2022 entsprochen.

Die Daimler Truck Holding AG entspricht den vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz im elektronischen Bundesanzeiger am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 (auch »DCGK 2022« genannt) mit Ausnahme der nachstehend aufgeführten Empfehlungen und wird ihnen auch zukünftig mit den nachfolgend genannten Ausnahmen entsprechen:

- Den gegenüber dem DCGK 2019 unveränderten Empfehlungen C.4 und C.5 DCGK 2022 wird zukünftig aus den vorstehend genannten Gründen weiterhin nicht entsprochen.

Leinfelden-Echterdingen, im Dezember 2022

Daimler Truck Holding AG

Für den Aufsichtsrat	Für den Vorstand
Joe Kaeser	Martin Daum
Vorsitzender	Vorsitzender

Diese Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex (»DCGK«) ist neben den nicht mehr aktuellen Entsprechenserklärungen der vergangenen fünf Jahre auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft abrufbar.

## Informationen zum Thema Vergütung

### Vergütungssystem, Vergütungsbericht

Das für das Geschäftsjahr 2022 geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands gemäß § 87a Abs. 1 und 2 Satz 1 Aktiengesetz (»AktG«), das von der Hauptversammlung am 22. Juni 2022 gebilligt wurde, ist auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft abrufbar. Der von der Hauptversammlung am 22. Juni 2022 gemäß § 113 Abs. 3 AktG gefasste Beschluss über die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft abrufbar. Der Vergütungsbericht 2022 sowie der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG werden ebenfalls auf den beiden vorgenannten Internetseiten öffentlich zugänglich gemacht. Der Aufsichtsrat hat beschlossen, das Vorstandsvergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands, welches von der Hauptversammlung am 22. Juni 2022 gebilligt wurde, weiterzuentwickeln. Das neue Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands soll vorbehaltlich der Billigung durch die Hauptversammlung 2023 rückwirkend ab dem 1. Januar 2023 gelten. Ein Ausblick hierzu findet sich im Vergütungsbericht 2022.

## 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 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 DCGK 2019 in der Fassung vom 16. Dezember 2019 und entspricht den Empfehlungen des neugefassten DCGK 2022 vom 28. April 2022, der im Juni 2022 in Kraft getreten ist, mit den in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahmen. Die Daimler Truck Holding AG entspricht und entspricht zudem freiwillig auch den Anregungen des DCGK.

### Grundsätze unseres Handelns

Unser geschäftliches Handeln richten wir an konzernweiten Standards und unseren Unternehmenswerten aus, die über die Anforderungen von Gesetz und DCGK 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 Verhaltensrichtlinie wurde im Berichtsjahr überarbeitet und Anfang Februar 2023 unter der Bezeichnung »Daimler Truck Code of Conduct« veröffentlicht. Die Implementierung wird anhand einer konzernweiten Kommunikationskampagne unterstützt. Die Richtlinie gilt verbindlich für alle Unternehmen und Beschäftigten des Daimler Truck-Konzerns weltweit. Sie ist auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft abrufbar.

### **Grundsatzklärung zur sozialen Verantwortung und Menschenrechten**

Wir bekennen uns zu den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen und dem Nationalen Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte der Deutschen Bundesregierung. Die Achtung und Wahrung der Menschenrechte ist ein grundlegender Bestandteil unserer sozialen Verantwortung. Dafür setzen wir uns nachdrücklich in allen unseren Gesellschaften ein und erwarten dies auch von unseren Geschäftspartnern. Unser Engagement bekräftigen wir in unserer Grundsatzklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten. Sie ergänzt unsere Verpflichtung zur Achtung der Menschenrechte aus unserer Verhaltensrichtlinie und bildet die Basis für die Wahrnehmung unserer sozialen Verantwortung bei Daimler Truck.

### **Erwartungen an unsere Geschäftspartner**

In unseren »Daimler Truck Business Partner Standards« definieren wir Anforderungen an unsere Geschäftspartner mit Blick auf die Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie gute Arbeitsbedingungen, den Umweltschutz sowie die Compliance. Wir fordern, dass unsere Geschäftspartner – insbesondere unsere direkten Lieferanten – diese Standards anerkennen und an ihre Beschäftigten sowie an ihre vorgelagerte Wertschöpfungskette kommunizieren. Wir erwarten auch, dass unsere Geschäftspartner überprüfen, ob diese Standards eingehalten werden. Die Einhaltung dieser Standards ist die wichtigste Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Detaillierte Regelungen zu diesen Standards und Anforderungen sind in unseren Vertragsbedingungen enthalten. Informationen zu unseren Erwartungen an unsere Geschäftspartner sind auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft abrufbar.

### **Risiko- und Compliance-Management, internes Kontrollsystem und interne Revision im Konzern**

Der Daimler Truck-Konzern verfügt über interne Kontroll-, Risiko- und Compliance-Management-Systeme, die der Größe und globalen Präsenz des Unternehmens und dem Umfang seiner Geschäftstätigkeit gerecht werden und die auf das kontinuierliche und systematische Management unternehmerischer Risiken und Chancen ausgerichtet sind. Der Vorstand trägt dafür Sorge, dass diese Systeme, soweit nicht bereits gesetzlich geboten, auch nachhaltigkeitsbezogene Ziele abdecken und dies Prozesse und Systeme zur Erfassung und Verarbeitung nachhaltigkeitsbezogener Daten mit einschließt.

Das Risikomanagementsystem 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. Das interne Kontrollsystem hat im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sicherzustellen. Das Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsystem sollen schrittweise mit der Definition von weiteren Nachhaltigkeitszielen im Geschäftsjahr 2023 erweitert und fortentwickelt werden. Eine Beschreibung der wesentlichen Merkmale des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems sowie die Stellungnahme zu

Angemessenheit und Wirksamkeit der Systeme finden sich im [Risiko- und Chancenbericht](#) des zusammengefassten Lageberichts.

Ziel unserer Compliance-Management-Systeme ist es, auf dem Fundament unserer Compliance-Kultur die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen und durch seine Beschäftigten zu fördern, Fehlverhalten vorzubeugen und Compliance-Risiken systematisch zu minimieren. Die wesentlichen Merkmale der Compliance-Management-Systeme werden im Kapitel [Compliance](#) im zusammengefassten Lagebericht beschrieben; dort findet sich auch die Stellungnahme zu Angemessenheit und Wirksamkeit der Compliance-Management-Systeme.

Die interne Revision unterstützt die Organisation bei der Erreichung ihrer Ziele, indem sie mit einem systematischen und zielgerichteten Ansatz die Angemessenheit und Wirksamkeit der Compliance-Management-Systeme, des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems und die Führungs- und Überwachungsprozesse bewertet und hilft, diese zu verbessern. Die Unabhängigkeit der internen Revision ist dadurch sichergestellt, dass diese in ihrer Planung und bei der Durchführung ihrer Arbeit frei von Behinderungen und Voreingenommenheit ist, sowie ungehinderten Zugang zu den erforderlichen Personen, Ressourcen und Informationen hat. Die interne Revision selbst soll mindestens alle fünf Jahre einer externen Qualitätsprüfung unterzogen werden.

Gemäß seiner Geschäftsordnung diskutiert der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Angemessenheit, Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, der Compliance-Management-Systeme und des internen Revisionsystems. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet dem Aufsichtsrat spätestens in der folgenden Aufsichtsratsitzung über die Arbeit des Ausschusses. Der Aufsichtsrat behandelt das interne Kontrollsystem bezogen auf die Rechnungslegung und das Risikomanagementsystem auch anlässlich der Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses. Wie in der Geschäftsordnung für den Vorstand und in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat näher beschrieben, hält der Aufsichtsratsvorsitzende 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 den 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 wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen HGB erstellt. Daimler Truck erstellt neben dem Halbjahresfinanzbericht auch Quartalsfinanzberichte. Konzernabschluss und Jahresabschluss werden von einem Abschlussprüfer geprüft, Zwischenfinanzberichte werden 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 [Internetseite](#) der Gesellschaft öffentlich zugänglich.

Gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses unterbreitet der Aufsichtsrat der Hauptversammlung einen Vorschlag für die Bestellung des Abschlussprüfers für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie die prüferische Durchsicht der Zwischenfinanzberichte der Daimler Truck Holding AG. In der ordentlichen Hauptversammlung am 22. Juni 2022 wurde die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer für den Jahresabschluss, zum Konzernabschlussprüfer und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2022 und von Zwischenfinanzberichten im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2023 bestellt. Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, prüft die Jahres- und Konzernabschlüsse der Daimler Truck Holding AG seit dem Geschäftsjahr 2021; verantwortlicher Wirtschaftsprüfer ist seit dem Geschäftsjahr 2021 Michael Mokler.

Vor Abgabe seiner Empfehlung für den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung hat der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats eine Erklärung des vorgesehenen Abschlussprüfers darüber eingeholt, ob und gegebenenfalls welche geschäftlichen, finanziellen, persönlichen oder sonstigen Beziehungen zwischen dem Abschlussprüfer und seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits und dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die die Befangenheit begründen könnten. 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 unterrichtet den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses unverzüglich über alle während der Prüfung beziehungsweise prüferischen Durchsicht auftretenden möglichen Ausschluss- und Befangenheitsgründe und alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse, die dem Abschlussprüfer bei Durchführung der Abschlussprüfung zur Kenntnis gelangen. Ferner informiert der Abschlussprüfer den Prüfungsausschuss und vermerkt im Prüfungsbericht, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat zum DCGK 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 nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet, wobei die Belange der Aktionäre, der Belegschaft und der übrigen Stakeholder zu berücksichtigen sind. Vorstand und Aufsichtsrat haben bei der Führung und Überwachung auch die mit den Sozial- und Umweltfaktoren verbundenen Risiken und Chancen für das Unternehmen sowie die ökologischen und sozialen Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit im Blick und berücksichtigen dies im Rahmen des Unternehmensinteresses.

### 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. Zum 31. Dezember 2022 besteht der Vorstand der Daimler Truck Holding AG aus acht Mitgliedern: Martin Daum, Jochen Goetz, Karl Deppen, Dr. Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Karin Rådström und Stephan Unger.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands wurde das Beteiligungsgebot des § 76 Abs. 3a AktG berücksichtigt, wonach mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands der Daimler Truck Holding AG sein muss. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthaftes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept einschließlich einer Altersgrenze verabschiedet. Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

Über die Mitglieder des Vorstands und ihre Verantwortungsbereiche informiert auch das Kapitel [Der Vorstand](#) innerhalb des Geschäftsberichts. Informationen über Aufgabenbereiche sowie Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind zudem auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft 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, des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts der Gesellschaft und des Konzerns einschließlich des darin integrierten Nachhaltigkeitsberichts mitsamt nichtfinanzieller Konzernklärung sowie der Zwischenfinanzberichte. Gemeinsam mit dem Aufsichtsrat gibt der Vorstand jährlich die Entsprechenserklärung zum DCGK 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«). Zu den Aufgaben des Vorstands gehört auch die Einrichtung von im Hinblick auf den Umfang der Geschäftstätigkeit und die Risikolage des Unternehmens angemessenen und wirksamen internen Kontroll-, Risiko- sowie Compliance-Management-Systemen, deren Grundzüge im [Risiko- und Chancenbericht](#) sowie im Kapitel [Compliance](#) des Nachhaltigkeitsberichts im zusammengefassten Lagebericht dargestellt sind. Dazu zählt unter anderem auch das Hinweisgebersystem »Business Practices Office« (»BPO«), das konzernweit zuständig ist und weltweit Beschäftigten und externen Hinweisgebern die Möglichkeit eröffnet, geschütztes 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 des Daimler Truck-Konzerns und seiner einzelnen Segmente, die neben den langfristigen wirtschaftlichen Zielen auch ökologische und soziale Ziele angemessen berücksichtigt, die Unternehmensplanung, die entsprechende finanzielle und nachhaltigkeitsbezogene Ziele umfasst, 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, Interessenkonflikte 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 Präsidial- und Vergütungsausschusses des Aufsichtsrats. Die Entscheidung über die Anrechnung einer Vergütung für Nebentätigkeiten obliegt dem Aufsichtsrat.

Der Vorstand hat sich 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 auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft.

### Vielfalt

»Diversity, Equity & Inclusion Management« ist Teil der Unternehmensstrategie und schafft die Rahmenbedingungen für eine vielfältige und inklusive Unternehmenskultur. Die Einzelheiten hierzu sind im Abschnitt »Vielfalt als Erfolgsfaktor« des Kapitels [Unser Team](#) im zusammengefassten Lagebericht dargestellt.

Der Vorstand achtet auch bei der Besetzung von Führungsfunktionen im Unternehmen auf Diversität und strebt an, den Anteil von Frauen an Führungspositionen kontinuierlich zu steigern. 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 Führungspositionen bei Daimler Truck weltweit lag zum Jahresende 2022 bei 18,6 %.

## Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

### Aufsichtsrat

Zum 31. Dezember 2022 besteht der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG gemäß den Anforderungen des Gesetzes über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer (»MitbestG«) aus zwanzig Mitgliedern. Sie werden jeweils zur einen Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung und zur anderen Hälfte von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Bis zur Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 22. Juni 2022 bestand der Aufsichtsrat aus zwanzig Mitgliedern, die alle im Vorfeld der im Dezember 2021 erfolgten Herauslösung des Nutzfahrzeuggeschäftes aus der Mercedes-Benz Group von der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG gewählt worden waren; zehn dieser Mitglieder waren dabei in Abstimmung mit der Arbeitnehmerseite gewählt worden. Mitte Dezember 2021 hat der Vorstand ein Statusverfahren nach §§ 97 ff. AktG eingeleitet. Daraufhin sind mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 sämtliche Mandate der Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 97 Abs. 2 Satz 3 AktG erloschen. Die zehn derzeitigen Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat wurden von den Aktionären in der Hauptversammlung am 22. Juni 2022 im Wege der Einzelwahl neu gewählt, während die Arbeitnehmervertreter am 13. Juni 2022 mit Wirkung ab Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 auf Antrag gerichtlich bestellt wurden. Im Anschluss an die Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 konstituierte sich der Aufsichtsrat erstmalig in seiner nach dem MitbestG geforderten Zusammensetzung.



Nach Wahl der zehn derzeitigen Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat durch Delegierte der Arbeitnehmer aus den deutschen Betrieben des Konzerns am 22. November 2022 endete die Amtszeit der vormals gerichtlich bestellten Arbeitnehmervertreter.

Im Rahmen der im Geschäftsjahr 2021 erfolgten Herauslösung des Nutzfahrzeuggeschäfts aus der Mercedes-Benz Group haben die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG), die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH (ehemals 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, die mit Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung im Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG als übertragendem Rechtsträger am 9. Dezember 2021 wirksam wurde. 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 Mercedes-Benz 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 Mercedes-Benz 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 Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH nach der Entkonsolidierungsvereinbarung berechtigt sind, ihre Stimmrechte auszuüben, sieht diese vor, dass die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz 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.

Vor diesem Hintergrund haben die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH der Daimler Truck Holding AG am 18. Februar 2022 mit Blick auf die Wahlen der Anteilseignervertreter in der Hauptversammlung am 22. Juni 2022 Wahlvorschläge für acht Anteilseignervertreter unterbreitet. Der Aufsichtsrat der Gesellschaft hat sich diese Wahlvorschläge zu eigen gemacht und der Hauptversammlung zwei weitere Kandidaten für die Wahl in den Aufsichtsrat vorgeschlagen.

Die Lebensläufe der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder und Informationen zu den nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften der Mitglieder des Aufsichtsrats finden sich auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft.

Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sind, in dem die Gesellschaft tätig ist, und sie über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich sind. Nach § 96 Abs. 2 AktG muss sich der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG zu mindestens 30% aus Frauen und zu mindestens 30% aus Männern zusammensetzen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat für seine eigene Zusammensetzung ein gesamthafes Anforderungsprofil erarbeitet, das ein Kompetenzprofil und ein Diversitätskonzept für das Gesamtremium sowie eine Altersgrenze beinhaltet. Entsprechend der Empfehlung des DCGK 2022 beschließt und berichtet der Aufsichtsrat über den Stand der Umsetzung auch in einer Qualifikationsmatrix. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, streben die Ausfüllung des gesamthafes Anforderungsprofils für den Gesamtaufichtsrat an.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wie zum Beispiel zu Fragen der Corporate Governance sowie zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, zu neuen Produkten und zukunftsweisenden Technologien sowie zu Fragen der Nachhaltigkeit nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Neue Mitglieder des Aufsichtsrats haben im Rahmen eines Onboarding-Programms und 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. Die Gesellschaft fragt bei den Mitgliedern des Aufsichtsrats das Interesse an Aus- und Fortbildungsthemen ab und plant Angebote für entsprechende Maßnahmen. Hierzu zählten im Jahr 2022 Informationsveranstaltungen für die Mitglieder des Prüfungsausschusses zu neuen Entwicklungen im Bereich der Rechnungslegung und Abschlussprüfung. Für das Jahr 2023 sind Veranstaltungen zu Nachhaltigkeitsthemen und rechtlichen Rahmenbedingungen geplant.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte, insbesondere auch in Bezug auf Nachhaltigkeitsfragen. In regelmäßigen Abständen lässt sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über die Strategie des Daimler Truck-Konzerns und seiner einzelnen Segmente, die neben den langfristigen wirtschaftlichen Zielen auch ökologische und soziale Ziele angemessen berücksichtigt, die Unternehmensplanung, die entsprechende finanzielle und nachhaltigkeitsbezogene Ziele umfasst, die Umsatzentwicklung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance-Fragen berichten. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat sich der Aufsichtsrat Zustimmungsrechte vorbehalten. Ferner hat er die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und – zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden in der Geschäftsordnung für den Vorstand und in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat näher festgelegt.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und gegebenenfalls abzurufen. Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sollen Erstbestellungen von Mitgliedern des Vorstands stets längstens für drei Jahre erfolgen. Eine Wiederbestellung vor Ablauf eines Jahres vor dem Ende der Besteldauer bei gleichzeitiger Aufhebung der laufenden Bestellung soll nur bei Vorliegen besonderer Umstände erfolgen. Bei der Zusammensetzung des Vorstands beachtet der Aufsichtsrat die gesetzlichen Vorgaben für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern, wonach bei den § 76 Abs. 3a AktG unterfallenden Gesellschaften mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands sein muss. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthafes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept verabschiedet, dessen Einzelheiten in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst sind.

Der Aufsichtsrat legt auch das System der Vorstandsvergütung fest, überprüft es regelmäßig und bestimmt auf seiner Grundlage die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Die Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG hatte erstmals am 22. Juni 2022 Gelegenheit, über die Billigung des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands und über die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder Beschluss zu fassen. Das Vergütungssystem des Vorstands wurde mit einer Mehrheit von 96,20% der abgegebenen Stimmen gebilligt. Informationen hierzu stehen auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft zur Verfügung. Dem Vergütungssystem des Aufsichtsrats wurde mit einer Mehrheit von 99,84% der abgegebenen Stimmen zugestimmt. Informationen hierzu stehen auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft zur Verfügung. Auf den beiden vorstehenden Internetseiten wird auch der der Hauptversammlung 2023 zur Billigung vorzulegende Vergütungsbericht 2022 nebst Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG öffentlich zugänglich gemacht. Der Aufsichtsrat hat beschlossen, das Vorstandsvergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands, welches von der Hauptversammlung am 22. Juni 2022 gebilligt wurde, weiterzuentwickeln. Das neue Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands soll vorbehaltlich der Billigung durch die

Hauptversammlung 2023 rückwirkend ab dem 1. Januar 2023 gelten. Ein Ausblick hierzu findet sich im Vergütungsbericht 2022.

Des Weiteren prüft der Aufsichtsrat den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns einschließlich des darin integrierten Nachhaltigkeitsberichts mitsamt nichtfinanzieller 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 2022 steht in diesem Geschäftsbericht und auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft zur Verfügung.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten insbesondere die Einberufung und Vorbereitung seiner Sitzungen, Regelungen über die Beschlussfassung sowie Bestimmungen zur Vermeidung von Interessenkonflikten enthält. 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 auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft abrufbar.

Zur Vorbereitung der Aufsichtsratsitzungen finden regelmäßig getrennte Treffen der Anteilseignervertreter und der Arbeitnehmervertreter statt. Außerdem werden regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um einzelne Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Der Vorstand nimmt ferner insoweit nicht an den Sitzungen des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses teil, als der Abschlussprüfer als Sachverständiger zugezogen wird, es sei denn der Aufsichtsrat oder der Prüfungsausschuss erachtet die Teilnahme des Vorstands für erforderlich.

Der Aufsichtsrat wird regelmäßig beurteilen, entweder intern oder unter Einbeziehung von externen Beratern, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Um eine ausreichend lange Zeitspanne betrachten zu können, soll – vor dem Hintergrund, dass sich der mitbestimmte Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG erst im Juni 2022 konstituiert und seine Arbeit aufgenommen hat – eine erste Effizienzprüfung im Geschäftsjahr 2023 erfolgen.

Zum 31. Dezember 2022 bestehen neben dem kraft Gesetzes einzurichtenden Vermittlungsausschuss, der nach Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 eingerichtet wurde, drei weitere Ausschüsse des Aufsichtsrats, die im Namen und in Vertretung des Gesamtaufichtsrats die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Über die Arbeit der Ausschüsse berichten die jeweiligen Ausschussvorsitzenden dem Aufsichtsratsplenium spätestens in der nächsten Aufsichtsratssitzung, die auf die Ausschusssitzung folgt. Der Aufsichtsrat hat für alle seine Ausschüsse eigene Geschäftsordnungen erlassen. Diese stehen auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft zur Verfügung. Informationen über die aktuelle Besetzung der Ausschüsse sind auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft abrufbar.

Im [Bericht des Aufsichtsrats](#) wird zudem angegeben, wie viele Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse in Präsenz oder als Video- oder Telefonkonferenz durchgeführt wurden und an wie vielen Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse die einzelnen Mitglieder jeweils teilgenommen haben.

### Ausschüsse des Aufsichtsrats

#### Präsidial- und Vergütungsausschuss

Gemäß seiner Geschäftsordnung erarbeitet der im November 2022 von Präsidialausschuss in Präsidial- und Vergütungsausschuss umbenannte Ausschuss für den Aufsichtsrat Empfehlungen für die Neu- bzw. Wiederbestellung von Vorstandsmitgliedern und berücksichtigt dabei das vom Aufsichtsrat definierte gesamthafte Anforderungsprofil mit dem Diversitätskonzept einschließlich der Vorgaben für den Anteil von Frauen im Vorstand. Der Präsidial- und Vergütungsausschuss 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 Präsidial- und Vergütungsausschuss 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 2022 gehören dem Präsidial- und Vergütungsausschuss der Aufsichtsratsvorsitzende Joe Kaeser (zugleich Vorsitzender des Präsidial- und Vergütungsausschusses, nach Einschätzung der Anteilseignervertreter unabhängig im Sinne des DCGK), 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 Empfehlungen für die Wahlvorschläge von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite an die Hauptversammlung zu unterbreiten, über die im Aufsichtsrat dann abschließend Beschluss gefasst wird. Dabei berücksichtigt der Nominierungsausschuss das vom Aufsichtsrat verabschiedete Anforderungsprofil für das Gesamtgremium und strebt dessen Ausfüllung an. Ferner berücksichtigt er, ohne daran gebunden zu sein, auch die Wahlvorschläge, die die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH auf der Grundlage der mit der Gesellschaft abgeschlossenen Entkonsolidierungsvereinbarung dem Aufsichtsrat unterbreiten.

Zu den Aufgaben des Nominierungsausschusses 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 Mitgliedern kann der Nominierungsausschuss auch unabhängige externe Personalberatung in Anspruch nehmen.

Der Nominierungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2022 sind Mitglieder des Nominierungsausschusses: Joe Kaeser (Vorsitzender des Nominierungsausschusses), Renata Jungo Brüngger und Marie Wieck. Insgesamt sind zwei der insgesamt drei Mitglieder nach Einschätzung der Anteilseignervertreter unabhängig im Sinne des DCGK. Der Nominierungsausschuss ist der einzige Ausschuss des Aufsichtsrats, der – entsprechend der Empfehlung des DCGK – ausschließlich mit Anteilseignervertretern besetzt ist.

#### Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss besteht aus sechs Mitgliedern, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2022 sind dies die Anteilseignervertreter Michael Brosnan (Vorsitzender des Prüfungsausschusses), Akihiro Eto, Harald Wilhelm sowie die Arbeitnehmervertreter Michael Brecht (stellvertretender Vorsitzender des Prüfungsausschusses), Jörg Köhlinger und Thomas Zwick.

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sind in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Michael Brosnan, war jahrelang in der Wirtschaftsprüfung und in leitenden Positionen im Finanzbereich verschiedener Unternehmen tätig und verfügt daher über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Abschlussprüfung sowie auch in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme. Der Sachverstand schließt auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung ein. Nach Einschätzung der Anteilseignervertreter ist er unabhängig im Sinne des DCGK. Ungeachtet des Sachverstands aufgrund langjähriger praktischer Erfahrungen beispielsweise in vergleichbaren Ausschüssen, die der überwiegende Teil der Mitglieder des Prüfungsausschusses vorzuweisen hat, verfügt neben Michael Brosnan insbesondere Harald Wilhelm, derzeit

Finanzvorstand der Mercedes-Benz Group AG, über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme inklusive Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegung und des Rechnungslegungsprozesses sowie der Nachhaltigkeitsberichterstattung und mit der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Angemessenheit, Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, der Compliance-Management-Systeme und des internen Revisionsystems. Jedes Mitglied des Prüfungsausschusses kann über den Ausschussvorsitzenden unmittelbar bei den Leitern derjenigen Zentralbereiche der Gesellschaft, die in der Gesellschaft für die Aufgaben zuständig sind, die den Prüfungsausschuss nach seiner Geschäftsordnung betreffen, Auskünfte einholen. Der Ausschussvorsitzende hat die eingeholte Auskunft allen Mitgliedern des Prüfungsausschusses mitzuteilen. Werden solche Auskünfte eingeholt, ist der Vorstand hierüber unverzüglich zu unterrichten.

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 Beschäftigter - gemäß einem definierten Katalog von Regelverstößen - entgegen und lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Hinweise informieren.

Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns und erörtert diese gemeinsam mit dem Abschlussprüfer, wobei die nichtfinanzielle Konzernklärung vom Abschlussprüfer mit einer gesonderten Prüfung mit begrenzter Sicherheit (»Limited Assurance«) geprüft wird. Der Prüfungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat seine Empfehlungen zur Feststellung des Jahresabschlusses der Daimler Truck Holding AG, zur Billigung des Konzernabschlusses und zum Gewinnverwendungsvorschlag. Zu der Aufgabe des Prüfungsausschusses gehört es ferner, auch die Zwischenfinanzberichte vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand zu erörtern. Mit dem Abschlussprüfer diskutiert der Prüfungsausschuss die Einschätzung des Prüfungsrisikos, die Prüfungsstrategie und Prüfungsplanung sowie die Prüfungsergebnisse. Zudem tauscht sich der Vorsitzende des Prüfungsausschusses regelmäßig mit dem Abschlussprüfer auch außerhalb der Sitzungen über den Fortgang der Prüfung aus und berichtet dem Ausschuss hierüber. Der Prüfungsausschuss berät regelmäßig mit dem Abschlussprüfer auch ohne den Vorstand.

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 prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Abschlussprüfer berichtet dem Prüfungsausschuss über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über eventuelle, im Rahmen der Prüfung festgestellte wesentliche Schwächen des internen Kontrollsystems bezogen auf den Rechnungslegungsprozess und des Risikomanagementsystems.

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.

Geschäfte zwischen der Gesellschaft und der Gesellschaft nahestehenden Personen im Sinne von § 111 b AktG bedürfen der vorherigen Zustimmung des Prüfungsausschusses, soweit nicht nach Gesetz oder Bestimmung des Aufsichtsrats ein Zustimmungsvorbehalt des Gesamtaufsichtsrats oder eines anderen Ausschusses begründet ist. Gemäß seiner Geschäftsordnung ist der Prüfungsausschuss ferner zuständig für die regelmäßige Bewertung des internen Verfahrens nach § 111a Abs. 2 AktG zu Geschäften im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen.

#### **Vermittlungsausschuss**

Der Vermittlungsausschuss besteht kraft Gesetzes aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden Joe Kaeser, seinem Stellvertreter Michael Brecht sowie je einem Mitglied, das jeweils von den Arbeitnehmer- beziehungsweise Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt wird. Zum 31. Dezember 2022 sind dies Marie Wieck für die Anteilseigner- und Roman Zitzelsberger für die Arbeitnehmerseite. Der Ausschuss ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Abs. 3 MitbestG genannte Aufgabe wahrzunehmen. Der Vermittlungsausschuss hatte im Geschäftsjahr 2022 keinen Anlass, tätig zu werden.

## 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 Beteiligungsgebot des § 76 Abs. 3a AktG berücksichtigt, wonach bei den dieser Regelung unterfallenden Gesellschaften mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands der Gesellschaft sein muss. Zum 31. Dezember 2022 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. Der Vorstand war der Auffassung, dass eine Festlegung von Zielgrößen für einen Frauenanteil nicht sinnvoll möglich ist, weil bei der Festlegung der Zielgröße die jeweilige Unternehmensstruktur zu berücksichtigen ist. Die Daimler Truck Holding AG ist als reine Management-Holdinggesellschaft 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 Beschäftigten. Im Berichtszeitraum beschäftigte die Daimler Truck Holding AG unterhalb des Vorstandes insgesamt weniger als fünf Beschäftigte, 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 besetzenden 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, also im Zeitraum bis zum Abschluss des Statusverfahrens mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 22. Juni 2022, hat der Aufsichtsrat mit Beschluss vom 10. Dezember 2021 eine Zielgröße von mindestens 30% Frauen und 30% Männern im Aufsichtsrat festgelegt. Seit Abschluss des Statusverfahrens mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 ist der Aufsichtsrat der börsennotierten Daimler Truck Holding AG nach den Bestimmungen des MitbestG zusammengesetzt, so dass er sich gemäß § 96 Abs. 2 AktG mindestens zu 30% aus Frauen und zu 30% aus Männern zusammensetzen hat. 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, war die Geschlechterquote bei den Wahlen der Anteilseignervertreter und Wahlen der Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen.

Die freiwillig festgelegte Zielgröße wurde im Aufsichtsrat bis zum Abschluss des Statusverfahrens nach Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 erfüllt. Auf der Hauptversammlung 2022 sind auf der Anteilseignerseite mit Renata Jungo Brüngger, Laura Ipsen und Marie Wieck drei Frauen in den Aufsichtsrat gewählt worden und mit Wirkung zum selben Zeitpunkt auf der Arbeitnehmerseite mit Carmen Klitzsch-Müller, Claudia Peter und Andrea Reith ebenfalls drei Frauen gerichtlich in den Aufsichtsrat bestellt worden. Zum 31. Dezember 2022 sind im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG auf der Anteilseignerseite mit Renata Jungo Brüngger, Laura Ipsen und Marie Wieck weiterhin drei Frauen vertreten. Ferner sind zum 31. Dezember 2022 auf der Arbeitnehmerseite nach Abschluss der Wahlen der Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat am 22. November 2022 mit Carmen Klitzsch-Müller, Andrea Reith und Andrea Seidel ebenfalls drei Frauen vertreten. Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG setzt sich daher zu 30% aus Frauen und zu 70% aus Männern zusammen. Die gesetzliche Geschlechterquote des § 96 Abs. 2 AktG ist damit erfüllt.

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 und Alter. Diese Diversitätskonzepte hat der Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der gesetzlichen 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

Ziel des Anforderungsprofils für den Vorstand ist es, eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung eines führungsstarken Vorstands sicherzustellen. Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen und zugleich aufgrund unterschiedlicher persönlicher Prägungen und Erfahrungen seiner Mitglieder die gewünschte Managementphilosophie verkörpern. Maßgeblich für die Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Vorstand umfasste im Berichtszeitraum insbesondere die nachfolgenden Aspekte, wobei der Aufsichtsrat den Aspekt »Ausbildungs- und Berufshintergrund« mit Beschluss vom 11. November 2022 wie nachfolgend dargestellt angepasst hat. Im Übrigen ist das Anforderungsprofil für den Vorstand seit der erstmaligen Verabschiedung durch den Aufsichtsrat im Dezember 2021 unverändert. Der Aufsichtsrat hat im Dezember 2022 außerdem den nachfolgend näher beschriebenen Stand der Umsetzung festgestellt:

- 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 2022 zwei Diplom-Ingenieure an.

Mit Beschluss vom 11. November 2022 hat der Aufsichtsrat ergänzt, dass zudem mindestens drei Mitglieder des Vorstands über **Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen** aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (»Nachhaltigkeitsbereiche«) verfügen sollen, wobei jeder Nachhaltigkeitsbereich von mindestens einem Mitglied des Vorstands abgedeckt sein soll. Expertise entspricht dabei den im Rahmen einer beruflichen Aus- oder Weiterbildung erworbenen oder durch die weitere berufliche oder sonstige Tätigkeit vertieften besonderen Kenntnisse und Erfahrungen. Expertise in einem Nachhaltigkeitsbereich im Sinne des Anforderungsprofils ist gegeben, wenn Kenntnisse oder

Erfahrungen mindestens in zwei der folgenden Fokusthemen eines jeden Nachhaltigkeitsbereichs vorhanden sind:

### 1. Umwelt:

- Emissionsfreie Produkte;
- CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion;
- Lieferketten;

– jeweils auch im Hinblick auf Ressourcenverbrauch.

### 2. Soziales:

- Verkehrssicherheit;
- Schaffung der Voraussetzungen, um ein guter Arbeitgeber zu sein (insbesondere im Hinblick auf Vielfalt, Chancengleichheit & Integration, Gesundheit, Wellbeing & Arbeitssicherheit, Weiterbildung);
- Soziale Verantwortung (insbesondere Achtung der Menschenrechte im Unternehmen und in der Lieferkette).

### 3. Unternehmensführung:

- Verantwortungsvolle Unternehmensführung;
- Compliance & Risikomanagement;
- Transparente Berichterstattung.

Der Vorstand tagt regelmäßig, mindestens zweimal jährlich, als Corporate Sustainability Board zu für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen. Die Mitglieder des Vorstands befassen sich aber auch außerhalb der Sitzungen mit den Fokusthemen der Nachhaltigkeitsbereiche insbesondere soweit sie ihr jeweiliges Ressort betreffen. Alle acht Mitglieder des Vorstands verfügen über besondere Expertise in für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen, wobei die Nachhaltigkeitsbereiche von ihnen wie folgt abgedeckt werden: Mit Dr. Andreas Gorbach, John O'Leary, Karl Deppen und Karin Rådström gehören dem Vorstand vier Mitglieder mit Expertise im Nachhaltigkeitsbereich **Umwelt** an. Mit Jürgen Hartwig gehört dem Vorstand ein Mitglied mit der Expertise **Soziales** an. Mit Jochen Goetz, Martin Daum und Stephan Unger gehören dem Vorstand drei Mitglieder mit besonderer Expertise im Bereich **Unternehmensführung** an.

- Gemäß § 76 Abs. 3a AktG muss bei den dieser Regelung unterfallenden Gesellschaften **mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands der Gesellschaft** sein. Zum 31. Dezember 2022 ist in dem aus insgesamt acht Mitgliedern bestehenden Vorstand mit Karin Rådström neben sieben Männern eine Frau im Vorstand 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, das im Zeitpunkt des Beginns einer (neuen) Amtszeit noch nicht vollendet sein soll. Bei Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst für eine flexible Orientierungsgröße entschieden, um den notwendigen Spielraum für angemessene Einzelfallentscheidungen zu wahren. Die Regelaltersgrenze wird zum 31. Dezember 2022 von sechs der acht Vorstandsmitglieder unterschritten. Bei Beginn ihrer jeweils aktuellen Amtszeit hatten Martin Daum und John O'Leary die Regelaltersgrenze ebenfalls noch nicht überschritten.



- 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 über die die überwiegende Mehrheit der Vorstandsmitglieder verfügt, ist dieses Ziel zum 31. Dezember 2022 schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von John O'Leary und Karin Rådström erreicht.
- Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften nehmen in der Regel und vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung in der Entsprechenserklärung zum DCGK gemäß § 161 AktG nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzern-externen börsennotierten Gesellschaft wahr. Für die Zwecke der Berechnung der **Höchstzahl der Mandate** nach dem gesamthaftem Anforderungsprofil gelten Aufsichtsratsmandate in Gemeinschaftsunternehmen, deren Wahrnehmung zur Ressortverantwortung eines Vorstandsmitglieds zählt, nicht als vergleichbare Funktionen. Im Hinblick auf Karin Radström gilt hierbei, dass es sich bei ihrem Mandat bei der Commercial Vehicle Charging Europe B.V. um ein Mandat in einem Gemeinschaftsunternehmen handelt, dessen Wahrnehmung zu ihrer Ressortverantwortung zählt und das daher für die Zwecke der Berechnung der Höchstzahl der Mandate nach dem gesamthaftem Anforderungsprofil nicht als vergleichbare Funktion zählt. Die Vorgaben für die Höchstzahl der Mandate nach dem Anforderungsprofil sind zum 31. Dezember 2022 erfüllt. Unbeschadet dessen wird in der Entsprechenserklärung zu Empfehlung C.5 des DCGK eine Abweichung erklärt und begründet.

Bei der Besetzung von Vorstandspositionen sollen die dargestellten Aspekte berücksichtigt werden. Der Präsidial- und Vergütungsausschuss erstellt dann auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidatinnen und Kandidaten, führt mit diesen Gespräche und unterbreitet dem Aufsichtsrat im Anschluss einen Vorschlag 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 gesamthaften Anforderungsprofils und der Umstände des Einzelfalls auch für eine langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Dabei sollen die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten aktueller Vorstandsmitglieder besprochen und mögliche Nachfolger diskutiert werden. Zu den Aufgaben des Präsidial- und Vergütungsausschusses des Aufsichtsrats gehört es auch, sich regelmäßig mit Talenten und außergewöhnlichen Führungspersönlichkeiten des Unternehmens zu befassen. Anhand einer Potenzialanalyse und unter Berücksichtigung der Kriterien des gesamthaften Anforderungsprofils werden Führungskräfte aus der Managementebene unterhalb des Vorstands sowie besondere Potenzialträgerinnen und -träger bewertet und nächste Entwicklungsschritte gemeinsam mit dem Vorstand erörtert und festgelegt. Zum Prozess der Nachfolgeplanung gehört auch der regelmäßige Bericht des Vorstands über den Anteil und die Entwicklung der weiblichen Führungskräfte. 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, gegebenenfalls mit Unterstützung durch externe Personalberatung, auch potenzielle externe Kandidatinnen und Kandidaten bewertet und in die Auswahl einbezogen werden.

#### Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat muss in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein. Ziel des gesamthaften 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 verfügen. Dies betrifft insbesondere die Bereiche Finanzen, Rechnungslegung, Abschlussprüfung, interne Kontrollverfahren, Risikomanagement, Compliance, interne Revision, Personal, Recht und Corporate Governance sowie Nachhaltigkeit. 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 einen Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das gesamthafte Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat umfasste im Berichtszeitraum insbesondere die nachfolgenden Aspekte, wobei der Aufsichtsrat den Aspekt »Ausbildungs- und Berufshintergrund« mit Beschluss vom 11. November 2022 vor

allein vor dem Hintergrund der Neufassung des DCGK 2022 angepasst und wie nachstehend dargestellt Anforderungen an die Expertise von Aufsichtsratsmitgliedern in für das Unternehmen wesentlichen Nachhaltigkeitsfragen aufgenommen hat. Im Übrigen ist das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat seit der erstmaligen Verabschiedung durch den Aufsichtsrat im Dezember 2021 unverändert. In seiner Sitzung am 11. November 2022 hat der Aufsichtsrat hinsichtlich des Umsetzungsstands zum gesamthaften Anforderungsprofil festgestellt, dass dieses auch im Hinblick auf die in derselben Sitzung beschlossenen, unten näher dargestellten Anpassungen - bezogen auf den Zeitpunkt vor den Wahlen der Arbeitnehmervertreter Ende November 2022 - erfüllt wird. Ferner hat der Aufsichtsrat nach den durch die Wahlen der Arbeitnehmervertreter erfolgten Änderungen in seiner Zusammensetzung im Dezember 2022 zudem den nachfolgend näher beschriebenen Stand der Umsetzung zum gesamthaften Anforderungsprofil festgestellt und diesen Stand auch am Ende dieser Erklärung zur Unternehmensführung in Form einer Qualifikationsmatrix dargestellt:

- Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über unterschiedliche **Ausbildungs- und Berufshintergründe** verfügen, wobei bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats auch berücksichtigt werden soll, dass es erforderlich sein kann, im Zuge von Produkt-, Markt- oder sonstigen Entwicklungen neue Kompetenzen zu gewinnen.

Mindestens fünf Mitglieder sollen eine Ausbildung oder einen Beruf mit **technischem Hintergrund** haben oder über spezifische technologische Kenntnisse, beispielsweise aus den Bereichen Informationstechnologie (inklusive Digitalisierung) oder Ingenieurwesen (insbesondere Maschinenbau oder Elektrotechnik) verfügen. Mit Jacques Esculier, Laura Ipsen, John Krafcik, Andrea Seidel, Marie Wieck und Roman Zitzelsberger haben sechs Aufsichtsratsmitglieder einen entsprechenden technischen Hochschulabschluss absolviert. Außerdem haben mit Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Jörg Köhlinger, Jörg Lorz, Andrea Reith und Thomas Zwick sechs weitere Arbeitnehmervertreter eine entsprechende Berufsausbildung mit technischem Hintergrund absolviert.

Mindestens vier Mitglieder sollen eine Ausbildung oder Berufserfahrung im Bereich **Finanzen** haben. Dem Aufsichtsrat muss mindestens ein Mitglied mit besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme und mindestens ein weiteres Mitglied mit besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Abschlussprüfung angehören. Zum Sachverstand der Rechnungslegung und der Abschlussprüfung gehören jeweils die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Mit Michael Brecht, Michael Brosnan, Raymond Curry, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Joe Kaeser, Harald Wilhelm und Roman Zitzelsberger verfügen acht Mitglieder des Aufsichtsrats über eine Ausbildung bzw. Berufserfahrung im Bereich Finanzen. Michael Brosnan und Harald Wilhelm verfügen über entsprechenden Sachverstand in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen. Zudem verfügt Michael Brosnan über entsprechenden Sachverstand in der

Abschlussprüfung. Der Sachverstand der beiden vorgenannten Mitglieder im Bereich Rechnungslegung bzw. Abschlussprüfung schließt jeweils auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung beziehungsweise deren Prüfung ein.

Mindestens vier Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über **Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen** aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (»Nachhaltigkeitsbereiche«) verfügen, wobei jeder Nachhaltigkeitsbereich von mindestens einem Mitglied des Aufsichtsrats abgedeckt sein soll. Expertise entspricht dabei den im Rahmen einer beruflichen Aus- oder Weiterbildung erworbenen oder durch die weitere berufliche oder sonstige Tätigkeit vertieften besonderen Kenntnissen und Erfahrungen. Expertise in einem Nachhaltigkeitsbereich im Sinne des gesamthaften Anforderungsprofils ist gegeben, wenn Kenntnisse oder Erfahrungen in mindestens einem der definierten Fokusthemen eines Nachhaltigkeitsbereichs vorhanden sind. Die Nachhaltigkeitsbereiche und Fokusthemen entsprechen dabei denjenigen, die bereits oben im Rahmen des Anforderungsprofils für den Vorstand dargestellt wurden.

Im Hinblick auf die Verteilung der Nachhaltigkeitsexpertise im Aufsichtsrat können im Nachhaltigkeitsbereich **Umwelt** insbesondere die Kenntnisse und Erfahrungen von Joe Kaeser und Bruno Buschbacher hervorgehoben werden. Bruno Buschbacher verfügt über spezifische Expertise hinsichtlich des Fokusthemas »Emissionsfreie Produkte« in dem für Daimler Truck zentralen Bereich des Motorenbaus, die sich vor allem auf die Herstellung emissionsfreier und -reduzierter Lkw-Motoren bezieht. In dem insbesondere im industriellen Rahmen bedeutsamen Fokusthema »CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion« unter besonderer Berücksichtigung von Emissionsreduzierung, Ressourcenschonung und Energieeffizienz in der Produktion verfügt Joe Kaeser aufgrund seiner langjährigen beruflichen Tätigkeit, Aktivitäten in Aufsichtsräten und im öffentlichen Bereich über besondere Expertise. Mit Michael Brecht (Fokusthema »Lieferketten«) und Roman Zitzelsberger (Fokusthema »Emissionsfreie Produkte« auch im Hinblick auf Ressourcenverbrauch), gehören dem Aufsichtsrat zudem weitere zwei Mitglieder mit Expertise im Nachhaltigkeitsbereich **Umwelt** an.

Folgende elf Aufsichtsratsmitglieder verfügen über einschlägige Expertise im Nachhaltigkeitsbereich **Soziales**: Aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit bei Waymo LLC verfügt John Krafcik über besondere Kenntnisse und Erfahrungen hinsichtlich des Fokusthemas »Verkehrssicherheit« im autonomen Fahren, einem für Daimler Truck bedeutsamen Forschungsfeld. Renata Jungo Brüngger, Michael Brecht und Jörg Lorz, verfügen jeweils über Expertise im Fokusthema »Soziale Verantwortung« (Achtung der Menschenrechte). Im Fokusthema »Schaffung der Voraussetzungen, um ein guter Arbeitgeber zu sein«, haben folgende Aufsichtsratsmitglieder Expertise vorzuweisen: Raymond Curry (Vielfalt, Chancengleichheit & Integration sowie Gesundheit), Jacques Esculier (Wellbeing), Laura Ipsen (Weiterbildung sowie Vielfalt, Chancengleichheit & Integration), Carmen Klitzsch-Müller (Chancengleichheit), Marie Wieck und Andrea Seidel (jeweils Vielfalt, Chancengleichheit & Integration) sowie Roman Zitzelsberger (Arbeitnehmerbeteiligung).

- Aufgrund ihres jeweiligen beruflichen Werdegangs verfügt eine große Mehrheit der Mitglieder des Aufsichtsrats über Kompetenzen im Nachhaltigkeitsbereich **Unternehmensführung**. Insbesondere kann hierbei die Expertise von Marie Wieck im Fokusthema »Verantwortungsvolle Unternehmensführung« aufgrund der verstärkten Berücksichtigung und Verankerung von Nachhaltigkeitsfragen bei unternehmerischen Entscheidungen im Rahmen ihres beruflichen und gesellschaftlichen Engagements hervorgehoben werden. Zudem können die folgenden weiteren sieben Mitglieder ebenfalls Expertise im Nachhaltigkeitsbereich **Unternehmensführung** nachweisen, wobei das Fokusthema »Verantwortungsvolle Unternehmensführung« auch abgedeckt wird von Joe Kaeser aufgrund seiner besonderen Expertise in der verstärkten Berücksichtigung und Verankerung von Nachhaltigkeitsfragen bei unternehmerischen Entscheidungen, sowie von Michael Brecht, Jörg Köhlinger und Roman Zitzelsberger, jeweils mit Fokus auf Fragen der Mitbestimmung. Besondere Expertise im Fokusthema »Compliance und Risikomanagement« weisen Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm auf. Das Fokusthema »Transparente Berichterstattung« wird in besonderem Maße von den beiden Finanzexperten im Prüfungsausschuss Michael Brosnan und Harald Wilhelm abgedeckt.
- Seit Abschluss des Statusverfahrens mit Beendigung der Hauptversammlung 2022 ist der Aufsichtsrat nach den Bestimmungen des MitbestG zusammengesetzt, so dass kraft Gesetzes mindestens 30% der Mitglieder des Aufsichtsrats Frauen und mindestens 30% Männer sein müssen. Bis zur Anwendbarkeit der gesetzlichen **Geschlechterquote** hatte der Aufsichtsrat mit Beschluss vom 10. Dezember 2021 eine Zielgröße von mindestens 30% Frauen und 30% Männern festgelegt und erfüllt. Zum 31. Dezember 2022 sind sowohl auf der Seite der Anteilseignervertreter als auch auf Seite der Arbeitnehmervertreter drei Frauen vertreten. Damit beträgt der Frauenanteil auf beiden Seiten und im Gesamtaufichtsrat 30%. Das Geschlechterverhältnis im Aufsichtsrat entspricht damit den gesetzlichen Vorgaben.
  - Zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit sollen in der Regel nur Mitglieder vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind. Bei der Festlegung dieser **Regelaltersgrenze** 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. Kein am 31. Dezember 2022 amtierendes Mitglied des Aufsichtsrats hat zum Zeitpunkt seiner Wahl die Regelaltersgrenze 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 2022 amtierenden Aufsichtsratsmitgliedern waren außer Michael Brosnan, Joe Kaeser und Martin H. Richenhagen alle anderen siebzehn Mitglieder zum Zeitpunkt ihrer Wahl für die laufende Amtsdauer 62 Jahre alt oder jünger.
  - Um eine angemessene **Internationalität** sicherzustellen, beispielsweise durch langjährige internationale Erfahrung, hat sich der Aufsichtsrat einen Anteil von mindestens 30% internationalen Anteilseignervertretern und eine daraus resultierende Quote von 15% bezogen auf das Plenum zum Ziel gesetzt. Ungeachtet der langjährigen internationalen Erfahrung des weit überwiegenden Anteils der Anteilseignervertreter ist diese Zielvorgabe zum 31. Dezember 2022 schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Michael Brosnan, Akihiro Eto, Jacques Esculier, Renata Jungo Brüngger, John Krafcik, Laura Ipsen, Martin H. Richenhagen und Marie Wieck auf der Anteilseignerseite mit 80% und, mit Raymond Curry und Andrea Seidel auf der Arbeitnehmerseite, für den Gesamtaufichtsrat also mit entsprechend 50% deutlich übertroffen.
  - Nach den Empfehlungen des DCGK 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 DCGK 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. 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 der Anteilseignervertreterseite im Aufsichtsrat 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 2022 amtierenden Anteilseignervertreter unabhängig von der Daimler Truck Holding AG sowie von deren Vorstand sind, darunter insbesondere auch der Vorsitzende des Aufsichtsrats, der zugleich den Vorsitz im Präsidial- und Vergütungsausschuss einnimmt, und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses.

Abgesehen von den zwei genannten Ausnahmen steht auch unter Berücksichtigung der Indikatoren des DCGK kein Anteilseignervertreter 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 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 im Dezember 2021 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 DCGK 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, Martin H. Richenhagen und Marie Wieck.

- Das gesamthafte 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 wählenden 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 zum DCGK 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 zum DCGK 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 Berechnung der **Höchstzahl der Mandate** nach dem gesamthaften Anforderungsprofil sind Doppelmandate von Aufsichtsratsmitgliedern in anderen Aufsichtsgremien desselben Konzerns nicht zu berücksichtigen. Aufgrund des Doppelmandats innerhalb desselben Konzerns überschreiten Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, Harald Wilhelm, und Jörg Köhlinger die Regel-Höchstzahl nach dem gesamthaften Anforderungsprofil daher nicht. Zum 31. Dezember 2022 wurde die Regel-Höchstzahl nur von Martin H. Richenhagen aufgrund der Übernahme eines weiteren Mandats im Berichtszeitraum überschritten. Bis zur Beendigung eines Mandats im Juni 2022 überschritt zudem Joe Kaeser die Regel-Höchstzahl nach dem Anforderungsprofil. Der Aufsichtsrat ist gleichwohl der Auffassung, dass das gesamthafte Anforderungsprofil insgesamt erfüllt ist, da aus Sicht des Aufsichtsrats keine Zweifel bestehen, dass Joe Kaeser und Martin H. Richenhagen aufgrund ihrer jahrelangen weitreichenden Erfahrung sämtlichen übernommenen Mandaten insbesondere auch in zeitlicher Hinsicht gerecht wurden beziehungsweise werden. Hinsichtlich der Empfehlungen C.4 und C.5 DCGK 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 gesamthaften 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 möglichen Mitgliedern erstellen, mit diesen strukturierte Gespräche führen und sich dabei auch Gewissheit verschaffen, dass das vorgeschlagene Mitglied 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 einen Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

## Qualifikationsmatrix für den Aufsichtsrat

Der Stand der Umsetzung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Aufsichtsrat ist auch der nachfolgend abgebildeten Qualifikationsmatrix für die Anteilseignervertreter und der nachfolgend abgebildeten Qualifikationsmatrix für die Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats zu entnehmen:

### C.01

#### Qualifikationsmatrix reflektiert Erfüllungsstand des gesamthaften Anforderungsprofils – Anteilseignervertreter

Status 12/2022		Kaesser (Vors.)	Brosnan	Esculier	Eto	Ipsen	Jungo Brügger	Krafcik	Richenhagen	Wieck	Wilhelm
<b>Ausbildungs- und Berufshintergrund</b> (gemäß Definition im Anforderungsprofil)	<b>Technik</b>			✓		✓		✓		✓	
	<b>Finanzen</b>	✓	✓ audit <sup>1</sup> , acc. <sup>1</sup>	✓	✓						✓ acc. <sup>1</sup>
	<b>Nachhaltigkeit<sup>2</sup></b>	E, G	G	S		S	S, G	S		S, G	G
<b>Diversität</b> (gemäß Definition im Anforderungsprofil)	<b>Geschlechterquote<sup>3</sup></b> (AR: 30% männl. und 30% weibl.)	männlich	männlich	männlich	männlich	weiblich	weiblich	männlich	männlich	weiblich	männlich
	<b>Regelaltersgrenze</b> (max. 72 Jahre bei (Wieder-)Wahl <sup>4</sup> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	<b>Generationenmix</b> (min. 8 im AR max. 62 Jahre bei (Wieder-)Wahl <sup>4</sup> )			✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
	<b>Internationalität</b> (AE: min. 30% und AR insg.: 15%)		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
<b>Persönliche Eignung</b> (gemäß Definition im Anforderungsprofil)	<b>Unabhängigkeit</b> (> 50% der AE) <sup>1</sup>	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	
	<b>Zeitaufwand</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	<b>Kein Overboarding<sup>5</sup></b>	✓ <sup>6,7</sup>	✓	✓	✓	✓	✓ <sup>6</sup>	✓		✓	✓ <sup>6</sup>
<b>Regelgrenze für Zugehörigkeitsdauer: 12 Jahre max.<sup>1</sup></b> (Jahr der ersten Wahl)		✓ (2021)	✓ (2021)	✓ (2021)	✓ (2021)	✓ (2021)	✓ (2021)	✓ (2021)	✓ (2021)	✓ (2021)	✓ (2021)

- (E) Umwelt  
(S) Soziales  
(G) Unternehmensführung  
(AR) Aufsichtsrat  
(AE) Anteilseignervertreter  
(acc.) Finanzexperte Rechnungslegung  
(audit) Finanzexperte Abschlussprüfung
- 1 Gemäß Definition DCGK  
2 Expertise in für Daimler Truck bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen  
3 Gemäß Aktiengesetz  
4 Wahl AE am 22. Juni 2022  
5 Konzernmandate werden gemäß Anforderungsprofil nur einmal gezählt  
6 Overboarding gemäß DCGK trotz Erfüllung der Vorgaben des Anforderungsprofils  
7 Overboarding gemäß Anforderungsprofil endete am 1. Juni 2022 nach dem Ende des Mandates bei NXP Semiconductors N.V.

## C.02

### Qualifikationsmatrix reflektiert Erfüllungsstand des gesamthaften Anforderungsprofils – Arbeitnehmervertreter

Status 12/2022		Brecht (Stellv. Vors.)	Buschbacher	Curry	Klitzsch-Müller	Köhlinger	Lorz	Reith	Seidel	Zitzelsberger	Zwick
<b>Ausbildungs- und Berufshintergrund</b> (gemäß Definition im Anforderungsprofil)	<b>Technik</b>	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓
	<b>Finanzen</b>	✓		✓						✓	
	<b>Nachhaltigkeit<sup>2</sup></b>	E, S, G	E	S	S	G	S		S	E, S, G	
<b>Diversität</b> (gemäß Definition im Anforderungsprofil)	<b>Geschlechterquote<sup>3</sup></b> (AR: 30% männl. und 30% weibl.)	männlich	männlich	männlich	weiblich	männlich	männlich	weiblich	weiblich	männlich	männlich
	<b>Regelaltersgrenze</b> (max. 72 Jahre bei (Wieder-)Wahl <sup>4</sup> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	<b>Generationenmix</b> (min. 8 im AR max. 62 Jahre bei (Wieder-)Wahl <sup>4</sup> )	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	<b>Internationalität</b> (AE: min. 30% und AR insg.: 15%)			✓					✓		
<b>Persönliche Eignung</b> (gemäß Definition im Anforderungsprofil)	<b>Unabhängigkeit</b> (> 50% der AE) <sup>1</sup>	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	<b>Zeitaufwand</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	<b>Kein Overboarding<sup>5</sup></b>	✓	✓	✓	✓	✓ <sup>6</sup>	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Regelgrenze für Zugehörigkeitsdauer: 12 Jahre max.<sup>1</sup></b> (Jahr der ersten Wahl)		n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

(E) Umwelt

(S) Soziales

(G) Unternehmensführung

(AR) Aufsichtsrat

(AE) Anteilseignervertreter

(AN) Arbeitnehmervertreter

1 Gemäß Definition DCGK

2 Expertise in für Daimler Truck bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen

3 Gemäß Aktiengesetz

4 Wahl AN am 22. November 2022

5 Konzernmandate werden gemäß Anforderungsprofil nur einmal gezählt

6 Overboarding gemäß DCGK trotz Erfüllung der Vorgaben des Anforderungsprofils



## 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 Aktionäre üben ihre mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Stimmrecht, in der Hauptversammlung der Gesellschaft aus. Jede Aktie der Daimler Truck Holding AG gewährt eine Stimme. In der ordentlichen Hauptversammlung beschließen die Aktionäre regelmäßig unter anderem über die Verwendung des Bilanzgewinns, die Wahl des Abschlussprüfers, die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Billigung des jährlich zu erstellenden Vergütungsberichts sowie die Wahl von Anteilseignervertretern, welche regelmäßig als Einzelwahl durchgeführt werden soll. Ferner sind der Hauptversammlung mindestens alle vier Jahre das Vergütungssystem für den Vorstand sowie die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder vorzulegen. Satzungsänderungen und bestimmte Kapitalmaßnahmen werden ebenfalls von der Hauptversammlung beschlossen und vom Vorstand sowie gegebenenfalls mit Zustimmung des Aufsichtsrats umgesetzt.

Zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts werden die 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 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, ebenso wie die Tagesordnung der Hauptversammlung und gegebenenfalls zugänglich zu machende Gegenanträge oder Wahlvorschläge von Aktionärinnen und Aktionären sowie weitere Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft verfügbar.

Im Rahmen unserer umfassenden Investor Relations-Arbeit stehen wir in enger Verbindung mit unseren Anteilseignern. Wir unterrichten Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit umfassend und regelmäßig über die Lage des Unternehmens und informieren sie unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende ist in angemessenem Rahmen regelmäßig 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. Auf der [Internetseite](#) der Gesellschaft sind alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2022 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Pressemitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz, 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 Bilanzpressekonferenz und der Analystenkonferenzen frühzeitig bekannt gegeben.





# D

## Konzernabschluss

# D

## Konzernabschluss

<b>Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung</b>	<b>180</b>		
<b>Konzern-Gesamtergebnisrechnung</b>	<b>181</b>		
<b>Konzernbilanz</b>	<b>182</b>		
<b>Konzern-Kapitalflussrechnung</b>	<b>183</b>		
<b>Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals</b>	<b>184</b>		
<hr/>			
<b>Konzernanhang</b>	<b>186</b>		
1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze	186	21. Eigenkapital	230
2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung	203	22. Aktienbasierte Vergütung	231
3. Konsolidierungskreis	205	23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	232
4. Unternehmenszusammenschlüsse	206	24. Rückstellungen für sonstige Risiken	238
5. Umsatzerlöse	210	25. Finanzierungsverbindlichkeiten	239
6. Funktionskosten	211	26. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	240
7. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	212	27. Passivischer Abgrenzungsposten	240
8. Übriges Finanzergebnis	213	28. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	241
9. Zinserträge und Zinsaufwendungen	213	29. Übrige Verbindlichkeiten	241
10. Ertragsteuern	213	30. Konzern-Kapitalflussrechnung	242
11. Immaterielle Vermögenswerte	217	31. Rechtliche Verfahren	243
12. Sachanlagen	219	32. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen	244
13. Vermietete Gegenstände	220	33. Finanzinstrumente	245
14. At-equity bewertete Finanzinvestitionen	221	34. Management von Finanzrisiken	255
15. Forderungen aus Finanzdienstleistungen	224	35. Segmentberichterstattung	264
16. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	226	36. Kapitalmanagement	268
17. Übrige finanzielle Vermögenswerte	227	37. Ergebnis je Aktie	268
18. Übrige Vermögenswerte	227	38. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen	269
19. Vorräte	228	39. Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats	273
20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	228	40. Honorare des Abschlussprüfers	274
		41. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	274
		42. Zusätzliche Angaben	275

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

## D.01

	Anmerkung	2022	2021
in Millionen €			
Umsatzerlöse	5	50.945	39.764
Umsatzkosten	6	-4.513	-32.519
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>9.432</b>	7.245
Vertriebskosten	6	-2.928	-2.722
Allgemeine Verwaltungskosten	6	-1.957	-1.635
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	6	-1.618	-1.398
Sonstige betriebliche Erträge	7	880	2.029
Sonstige betriebliche Aufwendungen	7	-177	-348
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	14	-226	106
Übriges Finanzergebnis	8	90	80
<b>Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)</b>	<b>35</b>	<b>3.496</b>	3.357
Zinserträge	9	198	73
Zinsaufwendungen	9	-245	-156
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>3.449</b>	3.274
Ertragsteuern	10	-686	-891
<b>Konzernergebnis</b>		<b>2.763</b>	2.383
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		98	36
davon Anteil der Aktionäre am Konzernergebnis		2.665	2.347
<b>Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre</b>	<b>37</b>		
Unverwässert und verwässert		3,24	2,85



# Konzern-Gesamtergebnisrechnung<sup>1</sup>

<b>D.02</b>	<b>2022</b>	2021
in Millionen €		
<b>Konzernergebnis</b>	<b>2.763</b>	2.383
Währungsumrechnung	54	429
Fremdkapitalinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	2	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	-	-
Fremdkapitalinstrumente (nach Steuern)	2	-
Derivative Finanzinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	136	-28
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	6	19
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	-33	-1
Derivative Finanzinstrumente (nach Steuern)	109	-10
<b>Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>165</b>	419
Eigenkapitalinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-11	-9
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	-1	3
Eigenkapitalinstrumente (nach Steuern)	-12	-6
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (vor Steuern)	1.320	1.059
Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-153	162
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (nach Steuern)	1.167	1.221
<b>Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden</b>	<b>1.155</b>	1.215
<b>Sonstiges Ergebnis, nach Steuern</b>	<b>1.320</b>	1.634
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-31	-4
davon Anteil der Aktionäre am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	1.351	1.638
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>4.083</b>	4.017
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	67	32
davon Anteil der Aktionäre am Gesamtergebnis	4.016	3.985

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können Anmerkung 21. Eigenkapital entnommen werden.

# Konzernbilanz

## D.03

		31. Dezember	
	Anmerkung	2022	2021
in Millionen €			
<b>Vermögenswerte</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	11	2.779	2.700
Sachanlagen	12	7.993	7.860
Vermietete Gegenstände	13	4.433	3.542
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	14	1.073	1.369
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	12.359	8.943
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	16	21	34
Übrige finanzielle Vermögenswerte	17	828	706
Aktive latente Steuern	10	1.643	1.388
Langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	105	21
Übrige Vermögenswerte	18	364	309
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>31.598</b>	26.872
Vorräte	19	8.815	7.793
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	4.577	3.941
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	10.066	7.155
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		5.944	7.244
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	16	1.124	105
Übrige finanzielle Vermögenswerte	17	677	654
Übrige Vermögenswerte	18	1.168	1.036
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>32.371</b>	27.928
<b>Bilanzsumme</b>		<b>63.969</b>	54.800
<b>Eigenkapital und Schulden</b>			
Gezeichnetes Kapital		823	823
Kapitalrücklagen		14.277	14.277
Gewinnrücklagen		5.847	1.886
Übrige Rücklagen		-895	-1.066
<b>Den Aktionären zustehendes Eigenkapital</b>		<b>20.052</b>	15.920
Nicht beherrschende Anteile		554	503
<b>Eigenkapital</b>	21	<b>20.606</b>	16.423
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	23	1.147	2.471
Rückstellungen für sonstige Risiken	24	2.743	2.645
Finanzierungsverbindlichkeiten	25	13.328	11.120
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	26	2.110	1.802
Passive latente Steuern	10	65	68
Passivischer Abgrenzungsposten	27	1.000	1.111
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	28	1.940	1.785
Übrige Verbindlichkeiten	29	53	31
<b>Langfristige Schulden</b>		<b>22.386</b>	21.033
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		5.317	4.359
Rückstellungen für sonstige Risiken	24	2.206	2.045
Finanzierungsverbindlichkeiten	25	7.511	5.479
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	26	2.716	2.498
Passivischer Abgrenzungsposten	27	655	664
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	28	1.871	1.634
Übrige Verbindlichkeiten	29	701	665
<b>Kurzfristige Schulden</b>		<b>20.977</b>	17.344
<b>Bilanzsumme</b>		<b>63.969</b>	54.800

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.



# Konzern-Kapitalflussrechnung<sup>1</sup>

<b>D.04</b>	<b>2022</b>	2021
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.449	3.274
Abschreibungen/Wertminderungen	1.120	1.160
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	300	-737
Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	-15	-624
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden		
Vorräte	-1.143	-1.307
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-631	-348
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	904	1.171
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-3.385	66
Vermietete Gegenstände	-141	186
Zahlungsmittelabfluss für die Erfüllung der Pre-existing Relationships	-171	-
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	277	-118
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	13	12
Gezahlte Ertragsteuern	-1.100	-635
<b>Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit</b>	<b>-523</b>	<b>2.100</b>
Zugänge zu Sachanlagen	-898	-762
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-234	-318
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	106	114
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG	-	634
Erlöse aus dem Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	52	136
Nettozahlungsmittelabfluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts	-2.059	-
Nettozahlungsmittelzufluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts	55	-
Erwerb von sonstigem Anteilsbesitz	-213	-302
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-4.498	-1.634
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	3.509	6.296
Sonstige Ein- und Auszahlungen	13	96
<b>Cash Flow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-4.167</b>	<b>4.260</b>
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	-1.649	529
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	10.327	13.304
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-5.269	-7.418
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-52	-26
Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group	-23	-7.264
<b>Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>3.334</b>	<b>-875</b>
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	56	96
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-1.300</b>	<b>5.581</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang</b>	<b>7.244</b>	<b>1.663</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende</b>	<b>5.944</b>	<b>7.244</b>

<sup>1</sup> Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können der Anmerkung 30. Konzern-Kapitalflussrechnung entnommen werden.

# Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals<sup>1</sup>

## D.05

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklagen	Netto-investition der Mercedes-Benz Group <sup>2</sup> / Gewinnrücklagen <sup>3</sup>	Übrige Rücklagen	
				Währungs-umrechnung	Eigenkapital-instrumente/ Fremdkapital-instrumente
<b>Stand zum 1. Januar 2021</b>	-	-	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	-	-	3.672	-	-
Aufteilung des investierten Eigenkapitals nach Rechtsform	823	14.277	-15.100	-	-
Sonstige Veränderungen	-	-	43	-	-
<b>Stand zum 31. Dezember 2021</b>	<b>823</b>	<b>14.277</b>	<b>1.886</b>	<b>-1.092</b>	<b>13</b>
<b>Stand zum 1. Januar 2022</b>	<b>823</b>	<b>14.277</b>	<b>1.886</b>	<b>-1.092</b>	<b>13</b>
Konzernergebnis	-	-	2.665	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	1.333	72	-9
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-153	-	-1
Gesamtergebnis	-	-	3.845	72	-10
Dividenden an nicht beherrschende Anteile	-	-	-	-	-
Sonstige Veränderungen	-	-	116	-	-
<b>Stand zum 31. Dezember 2022</b>	<b>823</b>	<b>14.277</b>	<b>5.847</b>	<b>-1.020</b>	<b>3</b>

1 Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 21. Eigenkapital entnommen werden.

2 Bis zur Abspaltung am 9. Dezember 2021 wurde das der Mercedes-Benz Group zuzurechnende Netto-Vermögen der Daimler Truck-Gesellschaften innerhalb der Mercedes-Benz Group als investiertes Eigenkapital ausgewiesen. Direkt im Eigenkapital erfasste Transaktionen der Daimler Truck-Gesellschaften mit den Gesellschaften der Mercedes-Benz Group wurden gesondert ausgewiesen. Nach der Abspaltung wurde das investierte Eigenkapital entsprechend der rechtlichen Struktur und der Satzung der Daimler Truck Holding AG als Muttergesellschaft des Daimler Truck-Konzerns aufgeteilt; im Eigenkapital erfasste Transaktionen mit den Gesellschaften der Mercedes-Benz Group werden als Transaktionen mit Gesellschaftern im Posten Sonstige Veränderungen ausgewiesen. Für weitere Informationen siehe Anmerkung 21. Eigenkapital.

3 Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden.

Derivative Finanz- instrumente	Den Aktionären zustehendes Eigenkapital	Nicht beherr- schende Anteile	Summe Eigenkapital	
				in Millionen €
28	8.225	483	8.708	<b>Stand zum 1. Januar 2021</b>
-	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
-	-	-	-	Aufteilung des investierten Eigenkapitals nach Rechtsform
-5	38	14	52	Sonstige Veränderungen
<b>13</b>	<b>15.920</b>	<b>503</b>	<b>16.423</b>	<b>Stand zum 31. Dezember 2021</b>
<b>13</b>	<b>15.920</b>	<b>503</b>	<b>16.423</b>	<b>Stand zum 1. Januar 2022</b>
-	2.665	98	2.763	Konzernergebnis
142	1.538	-31	1.507	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
-33	-187	-	-187	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
109	4.016	67	4.083	Gesamtergebnis
-	-	-52	-52	Dividenden an nicht beherrschende Anteile
-	116	36	152	Sonstige Veränderungen
<b>122</b>	<b>20.052</b>	<b>554</b>	<b>20.606</b>	<b>Stand zum 31. Dezember 2022</b>

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

# Konzernanhang

## 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

### 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 (»DTHAG«) und ihrer Tochterunternehmen ab (nachfolgend auch »Daimler Truck«, »Daimler Truck-Konzern« oder »Konzern« bezeichnet).

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.

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.

Das Nutzfahrzeuggeschäft umfasst die vier Fahrzeugsegmente (siehe [Anmerkung 35](#), 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.

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 9. März 2023 durch den Vorstand der Daimler Truck Holding AG aufgestellt und zur Veröffentlichung freigegeben.

### Grundlagen der Bilanzierung

#### Angewendete IFRS

Der vorliegende Konzernabschluss wurde zum 31. Dezember 2022 unter Beachtung der IFRS erstellt, die für Zeiträume gelten, die am oder nach dem 1. Januar 2022 beginnen. Die im Konzernabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen daher für alle dargestellten Zeiträume den zum 31. Dezember 2022 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

Es wurden keine neuen Standards oder weiteren Änderungen und Verbesserungen an Standards verabschiedet, die für Geschäftsjahre verpflichtend anzuwenden sind, die am 1. Januar 2022 beginnen, und von denen erwartet wird, dass sie einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben werden.

#### Veröffentlichte, aber noch nicht angewendete IFRS

Das International Accounting Standards Board (»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 »Insurance Contracts« 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.

### Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit ist ein wichtiger Bestandteil der langfristigen Ziele und damit vieler strategischer Projekte des Daimler Truck-Konzerns. Ziel ist nachhaltige und damit zukunftsfähige Transportlösungen für den Warenverkehr und die Personenbeförderung zu entwickeln und auf die Straße zu bringen. Hierzu zählt auch das Ziel des Daimler Truck-Konzerns in Europa, Nordamerika und Japan bis zum Jahr 2039 ausschließlich Neufahrzeuge anzubieten, die im Fahrbetrieb CO<sub>2</sub>-neutral sind. Nachhaltigkeit ist ein integraler Bestandteil des Kerngeschäfts und Teil der unternehmerischen Verantwortung.

Auswirkung zeigt diese strategische Ausrichtung sowohl bei ein der Aktivierung von Entwicklungskosten des eActros oder des eCanters als auch bei der Investition in strategische Partnerschaften in 2022 wie die Gründung von Gemeinschaftsunternehmen Commercial Vehicle Charging Europe BV (»CVCharg«) zur Errichtung und zum Betrieb eines europäischen Hochleistungsnetzes für batteriebetriebene Lkw und Reisebusse oder Greenlane Infrastructure, LLC zur Errichtung und zum Betrieb eines Netzwerks öffentlich zugänglicher Ladestationen für mittel- und schwere Elektro- und Brennstoffzellen- oder Wasserstoff-Lkw sowie Busse in den USA und Kanada.

Die Entwicklung eines mit wasserstoffbasierten Brennstoffzellen angetriebenen Fahrzeugs besteht zum einen im Joint Venture cellcentric GmbH & Co. KG (»cellcentric«), welches den Brennstoffzellenantrieb entwickelt und produziert sowie zum anderen in die eigenen Fahrzeugentwicklungen für diese Antriebstechnologie.

In der Nutzfahrzeugindustrie gibt es unterschiedliche Gesetzgebungen in unterschiedlichen Regionen, die sich auch in den Zielen einer vollständigen grünen Produktion und Lieferkette bis 2039 in Europa, Nordamerika und Japan widerspiegeln. Die Entwicklungsaktivitäten basieren auf dem Ziel, dass wir diese Umweltvorgaben erfüllen.

Im Geschäftsjahr 2022 betragen die aktivierten Entwicklungskosten 167 Mio. € (2021: 176 Mio. €). Der Anteil an Entwicklungskosten für Verbrennerfahrzeuge wird sich immer weiter reduzieren und der Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen wird sich weiter erhöhen.

Zudem plant Daimler Truck, dass die emissionsfreien Fahrzeuge zum Großteil auf denselben Fertigungsanlagen produziert werden können. Dies erfolgt auch schon an den großen Produktionsstandorten in Deutschland und den USA. Hierdurch kann auch zukünftig flexibel auf die Kundennachfrage reagiert werden.

### Darstellung

#### Konzernbilanz

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.

#### Bewertung

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel 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 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.

### 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-Kapitalflussrechnung werden mit den Durchschnittskursen der Quartale des entsprechenden Jahres 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 2022			31. Dezember 2021		
	USD	BRL	JPY	USD	BRL	JPY
	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =
1. Quartal	1,1217	5,8696	130,4600	1,2048	6,5990	127,8100
2. Quartal	1,0647	5,2384	138,2100	1,2058	6,3813	131,9300
3. Quartal	1,0070	5,2834	139,1600	1,1788	6,1593	129,7600
4. Quartal	1,0205	5,3700	144,2400	1,1435	6,3821	130,0100
Devisenkassakurs	1,0666	5,6386	140,6600	1,1326	6,3101	130,38



### Hochinflation

Zur Bestimmung, ob ein Land als Hochinflationsland einzu-stufen ist, bezieht sich der Daimler Truck-Konzern auf die Ver-lautbarungen der International Practices Task Force des Center For Audit Quality oder andere einschlägige internationale Ver-lautbarungen. Sofern ein Land als hochinflationär eingestuft wird, ist IAS 29 »Financial Reporting in Hyperinflationary Economies« mit Beginn der relevanten Berichtsperiode, d.h. grundsätzlich ab dem 1. Januar des betreffenden Jahres, anzu-wenden.

Neben Argentinien wird seit diesem Berichtsjahr auch die Türkei als Hochinflationsland eingestuft. Die Aktivitäten des Daimler Truck-Konzerns in beiden Ländern werden gemäß IAS 29 bilanziert, wenn die funktionale Währung die lokale Währung ist. Die bilanziellen Effekte werden in der Gewinn-rücklage 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 Fahr-zeugen, 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 35](#). Segmentberichterstattung beschrieben. Zudem können End-kunden gegebenenfalls eine Finanzierung in Form eines Dar-lehens über Financial Services erhalten. Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden und Händlern werden in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen. Weitere Informationen dazu können [Anmerkung 15](#). 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 ver-langen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Anderenfalls erfolgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. 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 Ver-mögenswerts 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 Ver-mögenswerts zu bestimmen und im Wesentlichen den ver-bleibenden 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 Verfügungs-macht 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 zum Beispiel 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 zum Beispiel 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 leistungsbezogenen 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.

### 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. Da es in den Jahren 2022 und 2021 keine Verwässerungseffekte gab, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie in diesen Jahren.

### Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Eine Änderung von einer unbegrenzten auf eine begrenzte Nutzungsdauer wird prospektiv vorgenommen.

Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien von IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten und werden linear über die geplante

Produktlebensdauer (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 einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten übersteigt, angesetzt. Sofern der Betrag geringer als der beizulegende Zeitwert der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten ist, wird der Unterschiedsbetrag unmittelbar erfolgswirksam als Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert erfasst. 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 <sup>1</sup>	10 bis 50 Jahre
	Dauer des Leasingverhältnisses
Grundstücksgleiche Rechte	
Technische Anlagen und Maschinen	5 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 30 Jahre

<sup>1</sup> Darin enthalten sind alle zugehörigen Einbauten.

**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 Nicht-leasingkomponenten enthalten, wird hinsichtlich der relevanten Leasingzahlungen grundsätzlich von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, auf eine Trennung dieser Komponenten zu verzichten.

Die Leasingzahlungen werden mit dem Zinssatz abgezinst, der dem Leasingverhältnis implizit zugrunde liegt, sofern dieser bestimmbar ist. Ansonsten erfolgt eine Abzinsung mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz. 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 »Financial Instruments« 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 (»Finance Leases«) oder dem Leasinggeber (»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 2022 betragen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Financial Services 868 Mio. € (2021: 109 Mio. €).

Im Fall von Finance Leases weist der Konzern Forderungen in Höhe der Netto-Investitionen aus dem Leasingverhältnis unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen aus. Die Netto-Investitionen in ein Leasingverhältnis ist dabei die Brutto-Investitionen (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 Rahmen der Abspaltung

Im Rahmen der Abspaltung des Nutzfahrzeuggeschäftes in 2021 von der Mercedes-Benz Group hat die Daimler Truck Holding AG einen Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag (»Spaltungsvertrag«) abgeschlossen, der mit Eintragung in das Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG als übertragender Rechtsträger am 9. Dezember 2021 (»Abspaltung«) wirksam wurde.

Im Zusammenhang mit der Abspaltung hat sich die Daimler Truck Holding AG verpflichtet, Lkw- und Bus-bezogene Leasingportfolios sowie Portfolios aus Firmen- und Privatkundenkreditgeschäften über Asset Deals oder Share Deals von der Mercedes-Benz Group in 2022 zu erwerben (»Phase 2-Transaktionen«). Die Akquisition der Gesellschaften und Geschäftsbereiche begann im April 2022. Weitere Angaben erfolgen in  **Anmerkung 4. Unternehmenszusammenschlüsse.**

Vor dem Erwerb gab es zwischen dem Daimler Truck-Konzern als Erwerber und dem erworbenen Lkw- und Bus-bezogenen Finanzdienstleistungsgeschäft bereits bestehende vertragliche Beziehungen (»Pre-existing Relationships«) im Rahmen der Überlassung von Lkw/Bussen an die Financial Services-Gesellschaften zur Weitervermietung an Endkunden sowie aus der Übernahme von Chancen und Risiken aus Restwerten. Mit dem Erwerb der Financial Services-Gesellschaften wurden diese vertraglichen Beziehungen beendet. Der beizulegende Zeitwert der Pre-existing Relationships wurde anhand der Discounted Cash Flow-Methode bewertet. Hieraus resultiert ein Ergebnis, welches dem niedrigeren Wert aus dem Betrag der Kündigung und dem Wert des nicht marktgerechten Bestandteils der Verträge entspricht. Hierbei wurden auch bereits bestehende Vermögenswerte und Schulden beim Daimler Truck-Konzern als Erwerber berücksichtigt.

### 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.

### Wertminderungstest langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte

Zum 31. Dezember 2022 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 grundsätzlich 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). Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Daimler Truck-Konzerns, die auf Wertminderung geprüft wurden, waren 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«), welche nicht Bestandteil der ZGE Trucks Asia ist, siehe [Anmerkung 14](#). At-equity bewertete Finanzinvestitionen. Das Start-up TORC Robotics, Inc. (»TORC«) wird als weitere ZGE in der Segmentberichterstattung in der Überleitung dargestellt.

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 CO<sub>2</sub>-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. Ende 2022 hatte der Daimler-Truck-Konzern bereits in Europa, Amerika und Asien emissionsfreie Truck- und Bus-Modelle in Serienproduktion. In den kommenden Jahren sollen nicht nur weitere Fahrzeuge mit Batterieantrieb, sondern auch mit wasserstoffbasierten Brennstoffzellen folgen. 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.

Die angestrebte Verlagerung von Verbrennungsmotoren hin zu emissionsfreien Fahrzeugen sowie die sich ändernde Kundennachfrage zu nachhaltigeren Produkten spiegeln sich darin wider, dass in allen Fahrzeugsegmenten der Fokus nach dem Jahr 2022 auch in den folgenden Jahren auf Entwicklungsprojekten im Zusammenhang mit emissionsfreien Fahrzeugen liegen wird. Diese Entwicklungsprojekte werden neben dem sich ändernden Kundenverhalten stark von Technologie- und Infrastrukturentwicklungen sowie Emissionsvorschriften beeinflusst. Weitere Informationen finden sich in [Anmerkung 1](#) unter Nachhaltigkeit.

Der Werthaltigkeitstest der ZGEs reflektiert diese Transformationsziele sowohl in den prognostizierten Planungsperioden als auch in der Berechnung des Restwerts (»Terminal Value«). Um dem Ziel des Daimler-Truck-Konzerns Rechnung zu tragen, dass in den Triade-Märkten bis 2030 der Umsatzanteil der im Fahrbetrieb CO<sub>2</sub>-neutralen Nutzfahrzeuge bis zu 60% betragen soll, sind in den Planungsperioden Annahmen für einen stetigen Anstieg des Anteils von emissionsfreien Fahrzeugen in den jeweiligen Märkten berücksichtigt. Da die wesentlichen Transformationsziele erst außerhalb des Detailplanungszeitraums liegen, sind auch Annahmen über die Verlagerung von Erlösen, Kosten (inkl. Entwicklungskosten) und entsprechenden Investitionen im Terminal Value reflektiert. Diese Parameter 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 des autonomen Fahrens. Die Maßnahmen um diese Transformation durch Lösungen für autonome Fahrt voranzubringen, spiegeln sich insbesondere in der ZGE TORC Robotics, Inc. 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 Robotics, Inc. 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 9,0% nach Steuern/12,0% vor Steuern (31. Dezember 2021: 8,0% nach Steuern/12,0% vor Steuern). Die wesentlichen Annahmen hinsichtlich der Zahlungsströme sind weiterhin die Umsatzentwicklung und die Umsatzrendite, die sich im Detailplanungszeitraum in allen betrachteten ZGEs durchschnittlich leicht steigend entwickeln werden. Bei der Umsatzrendite wird von einer bereinigten Basis, d.h. ohne Sondereffekte, ausgegangen.
- Für die ZGE Financial Services wird ein risikoangepasster Zinssatz von 10,0% nach Steuern/14,0% vor Steuern verwendet (31. Dezember 2021: 9,0% nach Steuern/13,0% vor Steuern). Die wesentlichen Annahmen sind die Eigenkapitalrendite (»Return on Equity«/ »ROE«) und das Neugeschäft, die sich im Detailplanungszeitraum durchschnittlich steigend entwickeln werden. Beim ROE wird von einer bereinigten Basis, d.h. ohne Sondereffekte, ausgegangen.
- Für die ZGE TORC Robotics, Inc. wird aufgrund der Start-up-Eigenschaft der Gesellschaft ein risikobereinigter Satz von 18,5% nach Steuern/25,0% vor Steuern (31. Dezember 2021: 17,5% nach Steuern/23,5% vor Steuern) angewendet.

Während für die ZGE Financial Services der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz für die ZGEs des Fahrzeuggeschäfts und von TORC Robotics, Inc. die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital, »WACC«) 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 Nutzfahrzeugbranche 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 2022 um 14,0%. 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 10,4% nach Steuern 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. 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 Überfalligkeitsinformationen 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 Effektivzins ertrag auf Basis des Bruttobuchwerts ermittelt. Sobald ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist und der Stufe 3 zugeordnet wird, wird der Effektivzins ertrag 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 Netto-Betrag 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 Netto-Basis 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-, Zinsrisiken.

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, zum Beispiel 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 leistungsbezogene Pensionszusagen und andere ähnliche Versorgungsleistungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet und mit den entsprechenden Zeitwertveränderungen verrechnet. Sind die Leistungsansprüche nicht durch Vermögen gedeckt, entspricht der im Posten Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen enthaltene Betrag der leistungsbezogenen Pensionszusagen (Defined Benefit Obligation, »DBO«). Sind die Leistungsansprüche durch Planvermögen gedeckt, wird ein Netto-Betrag aus dem beizulegenden Zeitwert des Planvermögens und der DBO angepasst in Bezug auf jegliche Auswirkungen der Vermögenobergrenze ausgewiesen.

Der Saldo aus leistungsbezogenen Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen und Planvermögen (Netto-Pensionsverpflichtung oder Netto-Pensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der Brutto-Pensionsverpflichtung zugrundeliegenden Diskontierungszinssatz verzinst. Die daraus resultierenden Netto-Zinsaufwendungen 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 leistungsbezogenen 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 leistungsbezogenen 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 Garantemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieforderungen 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 ausfolgenden 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.

## 2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Ermessensentscheidungen vorgenommen werden. Diese können Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am 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.

### Erworbene Forderungen von Financial Services Gesellschaften aus Phase 2-Transaktionen

Im Zusammenhang mit den sogenannten Phase 2-Transaktionen wurden im Jahr 2022 vom Daimler Truck-Konzern im Nachgang zur Abspaltung Lkw- und Bus-bezogenen Financial Services-Gesellschaften sowie -Geschäftsbereiche von der Mercedes-Benz Group erworben. Die mit den Unternehmenszusammenschlüssen erworbenen Vermögenswerte bestehen im Wesentlichen aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die erworbenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach IFRS 3 »Business Combinations« zum beizulegenden Zeitwert im Erwerbszeitpunkt angesetzt. Die wesentlichen Annahmen hinsichtlich der erworbenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen betreffen die gewichteten Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital, »WACC«) sowie die erwarteten Kreditverluste. Für weitere Informationen siehe auch [Anmerkung 4](#). Unternehmenszusammenschlüsse.

### 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.

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 14](#). 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 Restwert-erwartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwert-erwartung, 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, 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 15](#). Forderungen aus Finanzdienstleistungen und [Anmerkung 34](#). 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 24](#). 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 31](#). 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 23](#). 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.

### 3. 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 42](#). 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.

Im Zusammenhang mit den Phase 2-Transaktionen im Jahr 2022 hat der Daimler Truck-Konzern weitere Gesellschaften von der Mercedes-Benz Group erworben. Hierzu wird auf [Anmerkung 4](#). Unternehmenszusammenschlüsse verwiesen.

#### 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 drei beherrschten strukturierten Unternehmen. Darüber hinaus unterhält der Daimler Truck-Konzern Beziehungen zu sechs nicht beherrschten strukturierten Unternehmen.

#### Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Zum 31. Dezember 2022 gibt es keine wesentlichen zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden.

#### D.08

##### Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember	
	2022	2021
Konsolidierte Tochterunternehmen	125	114
Inland	13	14
Ausland	112	100
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	22	20
Inland	8	5
Ausland	14	15
At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	1
Inland	-	-
Ausland	1	1
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	8	7
Inland	1	1
Ausland	7	6
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	6	6
Inland	1	1
Ausland	5	5
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen	11	11
Inland	5	5
Ausland	6	6
Zu Fair Value bilanzierte wesentliche sonstige Beteiligungen	4	3
Inland	2	1
Ausland	2	2
<b>Gesamt</b>	<b>177</b>	<b>162</b>

## 4. Unternehmenszusammenschlüsse

### Erwerb von Lkw- und Bus-bezogenen Financial Services-Gesellschaften sowie Geschäftsbereichen von der Mercedes-Benz Group

Im Jahr 2022, im Nachgang zur Abspaltung, hat der Daimler Truck-Konzern im Zusammenhang mit den sogenannten Phase 2-Transaktionen die nachfolgenden Lkw- und Bus-bezogenen Financial Services-Gesellschaften sowie Financial Services-Geschäftsbereiche (zusammen nachfolgend auch »erworbenes Finanzdienstleistungsgeschäft«) von der Mercedes-Benz Group erworben:

Zum 1. April 2022 erwarb der Daimler Truck-Konzern im Rahmen von Share Deals 100% der Anteile an den Financial Services-Gesellschaften Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. und Mercedes-Benz Servicios S.A. inklusive der Anteile an deren Tochterunternehmen Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A. mit Sitz in Argentinien, Buenos Aires, Daimler Truck Financial Services Belgium S.A./N.V. mit Sitz in Belgien, Brüssel (»BEL«), Mercedes-Benz Trucks Financial Services Italia S.p.A. mit Sitz in Italien, Rom (»ITA«) und Daimler Truck Financial Services Nederland B.V. mit Sitz in den Niederlanden, Utrecht (»NL«).

Zum 30. September 2022 erwarb der Daimler Truck-Konzern 100% der Anteile an der Mercedes-Benz Kamyon Finansman A.S. inklusive der Anteile an dessen Tochterunternehmen Daimler Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S. mit Sitz in der Türkei, Istanbul.

Zum 7. November 2022 erwarb der Daimler Truck-Konzern 100% der Anteile an der Daimler Truck Financial Services Espana E.F.C., S.A.U. mit Sitz in Spanien, Madrid (»ESP-FS«).

Die zuvor genannten Share Deal-Transaktionen stellen Unternehmenszusammenschlüsse (zusammen nachfolgend auch »Share Deal Transaktionen« genannt) im Sinne des IFRS 3 »Unternehmenszusammenschlüsse« dar.

Die Informationen über die Unternehmenszusammenschlüsse in Argentinien bezüglich der Mercedes-Benz Servicios S.A., inklusive der Anteile an dessen Tochterunternehmen Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A. sowie Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. werden im Folgenden auf aggregierter Basis dargestellt (»ARG«). Das gleiche gilt für die Unternehmenszusammenschlüsse in der Türkei bezüglich der Mercedes-Benz Kamyon Finansman A.S. inklusive der Anteile an dessen Tochterunternehmen Daimler Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S. (»TR«).

Außerdem erwarb der Daimler Truck-Konzern zum Erwerbszeitpunkt am 6. Mai 2022 im Rahmen eines Asset Deals den Lkw- und Bus-bezogenen Financial Services-Geschäftsbereich der Mercedes-Benz Renting, S.A. mit Sitz in Spanien, Madrid (»ESP-RT«). Weiterhin erwarb der Daimler Truck-Konzern am 1. August 2022 im Rahmen eines weiteren Asset Deals den Lkw- und Bus-bezogenen Financial Services-Geschäftsbereich der Mercedes-Benz Financial Services UK Ltd. mit Sitz im Vereinigten Königreich, Milton Keynes (»UK«). Beide Erwerbe stellen ebenfalls einen Unternehmenszusammenschluss im Sinne des IFRS 3 »Unternehmenszusammenschlüsse« dar.

Mit den oben genannten Transaktionen verstärkt der Daimler Truck-Konzern seinen Fokus auf die Lkw- und Bus-bezogenen Leasing- und Finanzdienstleistungen in Europa und Südamerika.

Das erworbene Finanzdienstleistungsgeschäft wurde vollständig in das bestehende Segment Financial Services integriert.

Vor dem Erwerb gab es zwischen dem Daimler Truck-Konzern als Erwerber und dem erworbenen Lkw- und Bus-bezogenen Finanzdienstleistungsgeschäft bereits bestehende vertragliche Beziehungen (»Pre-existing Relationships«) im Rahmen der Überlassung von Lkw/Bussen an die Financial Service-Gesellschaften zur Weitervermietung an Endkunden sowie aus der Übernahme von Chancen und Risiken aus Restwerten. Mit dem Erwerb der Financial Services-Gesellschaften wurden diese vertraglichen Beziehungen beendet. Der beizulegende Zeitwert der Pre-existing relationships zum Erwerbszeitpunkt lag bei 171 Mio. €. Der beizulegende Zeitwert der Pre-existing Relationships wurde anhand der Discounted Cash Flow-Methode bewertet. Hieraus resultierte ein Gewinn i.H.v. 44 Mio. €, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 2022 als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst und vollständig dem Segment Financial Services zugeordnet wurde.

Im Rahmen des Spaltungsvertrages aus 2021 wurden Bewertungsmechanismen für die Ermittlung der Kaufpreise festgelegt. Diese umfassen unter anderem die Erstellung von externen Bewertungsgutachten, die zum Abschlussstichtag für den Erwerb von NL, ITA, UK, TR, ESP-RT und ESP-FS noch nicht abgeschlossen sind. Die Finalisierung der zum 31. Dezember 2022 noch offenen externen Bewertungsgutachten wird innerhalb des Zeitraums von einem Jahr nach dem entsprechenden Closing erfolgen. Hieraus werden keine wesentlichen Kaufpreisanpassungen erwartet. Die Kaufpreisallokation und die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden von BEL und ARG wurde zum 31. Dezember 2022 abgeschlossen. Die Finalisierung der Kaufpreisallokation hat zu keinen wesentlichen Veränderungen geführt.



Nachstehend sind in Tabelle 7 D.09 die beizulegenden Zeitwerte der übertragenen Gegenleistungen bezüglich des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts zu den jeweiligen Erwerbszeitpunkten dargestellt. Dies sind – wie oben beschrieben – zum Teil noch vorläufig.

**D.09****Übertragene Gegenleistungen der Unternehmenszusammenschlüsse**

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP-RT	UK	TR	ESP-FS	Total
in Millionen €									
Zahlungsmittel zum Erwerb der Share Deal-Transaktionen und Asset Deal-Transaktionen (Kaufpreise) <sup>1</sup>	7	2	18	46	194	695	37	7	<b>1.006</b>
Ablöse der Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber der Mercedes-Benz Group in Zahlungsmitteln	–	80	601	396	–	–	–	193	<b>1.271</b>
Abzüglich der zugeordneten Zahlungsmittel für die Erfüllung der Pre-existing Relationships	–	-12	-5	-5	-134	-15	–	–	<b>-171</b>
<b>Gesamte übertragene Gegenleistung (Kaufpreis, z.T. vorläufig)</b>	<b>7</b>	<b>70</b>	<b>614</b>	<b>437</b>	<b>60</b>	<b>680</b>	<b>37</b>	<b>200</b>	<b>2.106</b>
Davon bezahlt bis zum 31. Dez. 2022	7	70	614	437	60	680	23	211	<b>2.103</b>
Erworbene Zahlungsmittel	-10	–	-2	-6	–	–	-75	-6	<b>-99</b>
<b>Netto-Zahlungsmittelabfluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts bis zum 31. Dez. 2022</b>	<b>-3</b>	<b>70</b>	<b>612</b>	<b>431</b>	<b>60</b>	<b>680</b>	<b>-52</b>	<b>205</b>	<b>2.004</b>

<sup>1</sup> Die Kaufpreise für TR und ESP-FS sind vorläufig, da der finale Kaufpreis aus der Bewertung eines neutralen Sachverständigen abgeleitet wird. Das Gutachten wird innerhalb von 12 Monaten nach dem Closing erstellt.

Im Rahmen der Kaufpreisallokation mittels Discounted Cash Flow-Verfahren wurde eine Bewertung der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Dies führte neben dem Ansatz von immateriellen Vermögenswerten im Zusammenhang mit Kundenbeziehungen und Software insbesondere auch zum Ansatz des erworbenen Leasing-Portfolios (Forderungen aus Finanzdienstleistungen und vermietete Gegenstände) sowie von Geschäfts- oder Firmenwerten. Negative Unterschiedsbeträge aus Erwerben zu einem Preis unter dem Marktwert wurden direkt erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die wesentlichen im Rahmen der Kaufpreisallokation getroffenen Annahmen betrafen die zukünftige Umsatz- und Margenentwicklung des erworbenen Lkw- und Bus-bezogenen Finanzdienstleistungsgeschäfts, erwartete Margen aus den Kredit- und Leasingportfolien, Annahmen zum zukünftigen Kundenverhalten sowie Kapitalkosten.

Tabelle 7 D.10 stellt die zum Teil vorläufige Verteilung der übertragenen Gegenleistung auf die erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden, bewertet zu den beizulegenden Zeitwerten, zu den jeweiligen Erwerbszeitpunkten dar.

**D.10****Erworbene Vermögenswerte und übernommene Schulden mit den beizulegenden Zeitwerten (z.T. vorläufig<sup>1</sup>)**

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP-RT	UK	TR	ESP-FS	Total
in Millionen €									
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	-	-	3	-	5	-	-	9
Sachanlagen	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Vermietete Gegenstände	-	8	16	98	60	220	-	-	402
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	94	69	641	337	-	451	540	160	2.291
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	6	-	13	-	-	2	-	23
Zahlungsmittel und -äquivalente	10	-	2	6	-	-	75	6	99
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1	-	-	-	1	-	14	40	56
Übrige Vermögenswerte	7	2	7	-	1	-	1	19	38
<b>Summe Vermögenswerte</b>	<b>114</b>	<b>85</b>	<b>666</b>	<b>457</b>	<b>62</b>	<b>676</b>	<b>633</b>	<b>225</b>	<b>2.918</b>
Rückstellungen	-	-	-	-	-	-	2	2	4
Finanzierungsverbindlichkeiten	68	-	-	-	-	-	527	-	595
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	5	-	4	-	-	-	4	13
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10	1	-	8	2	-	34	2	57
Sonstige Schulden	4	1	1	9	2	-	8	3	28
<b>Summe Schulden</b>	<b>82</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>571</b>	<b>11</b>	<b>697</b>
<b>Erworbenes Netto-Vermögen</b>	<b>32</b>	<b>77</b>	<b>665</b>	<b>435</b>	<b>57</b>	<b>676</b>	<b>63</b>	<b>214</b>	<b>2.220</b>
<b>Gesamte übertragene Gegenleistung (Kaufpreis)</b>	<b>7</b>	<b>70</b>	<b>614</b>	<b>437</b>	<b>60</b>	<b>680</b>	<b>37</b>	<b>200</b>	<b>2.106</b>
<b>Geschäfts- oder Firmenwert (+) oder Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert (-)</b>	<b>-25</b>	<b>-7</b>	<b>-51</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>-26</b>	<b>-14</b>	<b>-114</b>

<sup>1</sup> Die Bewertungsgutachten für den Erwerb von NL, ITA, UK, TR, ESP-RT und ESP-FS sind vorläufig, da die finalen Bewertungsgutachten noch nicht vorliegen.

Tabelle 7 D.11 stellt die vertraglich vereinbarten Brutto-Beträge der erworbenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die zu den jeweiligen Erwerbszeitpunkten bestmögliche Schätzung der vertraglichen Cash Flows, die voraussichtlich uneinbringlich sein werden, dar:

**D.11****Vertragliche Brutto-Beträge sowie bestmögliche Schätzung der Cash Flows, die voraussichtlich uneinbringlich sein werden**

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP-RT	UK	TR	ESP-FS	Total
in Millionen €									
Vertragliche Brutto-Beträge	97	76	667	354	-	455	554	186	2.390
Dazugehörige voraussichtlich uneinbringliche Cash Flows	1	1	26	4	-	4	13	26	76

Die Unternehmenszusammenschlüsse von BEL, ITA, ARG, TR und ESP-FS führten zu einem Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert in Höhe von 123 Mio. € und wurden als sonstiger betrieblicher Ertrag in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 2022 ausgewiesen. Der Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert resultiert in erster Linie aus der erwarteten geringeren Profitabilität der Unternehmen im Zusammenhang mit der marktüblichen Eigenkapitalausstattung.

Die Tabelle [7 D.12](#) zeigt die Höhe der erwirtschafteten Umsatzerlöse und Ergebnisse nach Steuern der Transaktionen vom Erwerbszeitpunkt bis zum 31. Dezember 2022, die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 2022 erfasst wurden.

## D.12

### Erwirtschaftete Umsatzerlöse und Konzernergebnis nach Steuern vom Erwerbszeitpunkt bis zum 31. Dez. 2022

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP-RT	UK	TR	ESP-FS	Total
in Millionen €									
Umsatzerlöse	26	13	29	47	51	50	34	4	<b>254</b>
Konzernergebnis nach Steuern	-8	-1	-6	-	-5	-10	-10	2	<b>-38</b>

Die Pro-forma-Umsatzerlöse und das Pro-forma-Konzernergebnis nach Steuern, die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in 2022 erfasst worden wären, wenn die Unternehmenszusammenschlüsse bereits zum 1. Januar 2022 stattgefunden hätten, würden 469 Mio. € bzw. -33 Mio. € betragen. Bei der Ermittlung dieser Beträge hat das Management angenommen, dass die ermittelten Anpassungen der beizulegenden Zeitwerte, die zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen wurden, auch im Falle eines Erwerbs am 1. Januar 2022 gültig gewesen wären.

Die Tabelle [7 D.13](#) zeigt die jeweiligen Pro-forma-Bestandteile des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts vom 1. Januar 2022 bis zum Erwerbszeitpunkt an den oben genannten Pro-forma-Umsatzerlösen und dem Pro-forma-Konzernergebnis nach Steuern:

## D.13

### Pro-forma Bestandteile an den Pro-forma-Umsatzerlösen und Pro-forma-Konzernergebnis nach Steuern vom 1.1.2022 bis zum Erwerbszeitpunkt

	ARG	BEL	ITA	NL	ESP-RT	UK	TR	ESP-FS	Total
in Millionen €									
Pro-forma-Umsatzerlöse (anteilig)	8	4	9	23	22	72	69	7	<b>215</b>
Pro-forma-Konzernergebnis nach Steuern (anteilig)	2	-	-	1	-	-3	13	-9	<b>5</b>

## 5. Umsatzerlöse

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

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geografische Regionen aufgegliedert und in Tabelle **7 D.14** dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten, wie in **Anmerkung 35**. Segmentberichterstattung dargestellt.

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften von 1.008 Mio. € (2021: 994 Mio. €), Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Financial Services von 1.320 Mio. € (2021: 888 Mio. €) sowie Effekte aus der Währungssicherung.

Die Zinsen aus den Finanzdienstleistungen enthalten Finanzerträge auf die Nettoinvestitionen in Leasingverhältnisse von 187 Mio. € (2021: 142 Mio. €).

Die Umsatzerlöse gemäß IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse, die zum 31. Dezember 2021 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, und sich im Laufe des Jahres 2022 auf 1.043 Mio. € beliefen (Umsatzerlöse in 2021, die zum 1. Januar 2021 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren: 814 Mio. €) sowie Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen von 99 Mio. € (2021: 132 Mio. €), die in früheren Perioden erfüllt oder teilweise erfüllt worden sind.

Darüber hinaus beinhalten die Umsatzerlöse gemäß IFRS 15 Umsatzerlöse aus dem zweiten Quartal 2022 im Segment Mercedes-Benz aus einem Lizenzvertrag mit Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. („BFDA“), einer at-equity bewerteten Finanzinvestition des Daimler Truck-Konzerns (siehe **Anmerkung 38**. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen).

### D.14

#### Umsatzerlöse

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
<b>2022</b>								
Umsatzerlöse nach IFRS 15	21.985	19.650	6.466	3.494	176	51.771	-3.139	48.632
Europa	207	12.213	381	2.456	42	15.299	-864	14.435
Nordamerika	21.408	1.182	130	256	46	23.022	-1.285	21.737
Asien	8	1.905	5.166	62	17	7.158	-689	6.469
Lateinamerika <sup>1</sup>	175	3.442	222	643	22	4.504	-253	4.251
Übrige Märkte	187	908	567	77	49	1.788	-48	1.740
Sonstige Umsatzerlöse	54	563	33	195	1.583	2.428	-115	2.313
Umsatzerlöse gesamt	22.039	20.213	6.499	3.689	1.759	54.199	-3.254	50.945

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
<b>2021</b>								
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

<sup>1</sup> Ohne Mexiko.

Zum 31. Dezember 2022 wird erwartet, dass zukünftig Umsatzerlöse von 3.373 Mio. € (2021: 2.991 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.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Segmenten ist in Tabelle [7 D.90](#) und nach Regionen in Tabelle [7 D.92](#) in [Anmerkung 35](#). Segmentberichterstattung dargestellt.

## 6. Funktionskosten

### Umsatzkosten

Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle [7 D.15](#) dargestellt.

#### D.15

##### Umsatzkosten

	2022	2021
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-38.717	-30.528
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-716	-670
Refinanzierungskosten bei Financial Services	-726	-409
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-174	-103
Übrige Umsatzkosten	-1.180	-809
	<b>-41.513</b>	<b>-32.519</b>

Der Anstieg der Umsatzkosten des Konzerns ist hauptsächlich auf höhere Umsätze im Jahr 2022 als im Jahr 2021 zurückzuführen.

Im Jahr 2022 wurden die Umsatzkosten im Segment Financial Services durch erhöhte Aufwendungen für Risikovorsorge, erhöhte Zinssätze und ein deutlich angestiegenes Portfolio beeinflusst.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 120 Mio. € (2021: 183 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.16](#)).

### Vertriebskosten

Im Jahr 2022 beliefen sich die Vertriebskosten auf 2.928 Mio. € (2021: 2.722 Mio. €). Sie umfassen die angefallenen Vertriebs-einzel- und -gemeinkosten wie etwa Personal-, Material- und übrige Vertriebskosten.

### Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2022 betragen die allgemeinen Verwaltungskosten 1.957 Mio. € (2021: 1.635 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 2022 1.618 Mio. € (2021: 1.398 Mio. €) und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

### Auswirkungen auf die Funktionskosten aufgrund des Russland-Ukraine-Kriegs

Seit Ende Februar 2022 befindet sich Russland im Krieg mit der Ukraine. Am 27. Februar 2022 hat der Konzern beschlossen, alle Geschäftsaktivitäten in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Die erhöhten Risiken im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg führten zu einer Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 100 Mio. €, die entsprechend in den Vertriebskosten erfasst wurde. Im Jahr 2022 wurde zudem eine Wertberichtigung auf Vorräte in Höhe von 18 Mio. € vorgenommen.

### Kostenoptimierungsprogramme

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 waren primär den Segmenten Mercedes-Benz und Daimler Buses zuzuordnen.

Der Konzern erfasste auch eine Restrukturierungsrückstellung im Zusammenhang mit dem von Mercedes-Benz do Brasil Ltda. (Brasilien) im September 2022 angekündigten Transformationsplan zur Restrukturierung bestimmter interner Aufgaben und damit zur Reduzierung von Kosten und ca. 2.200 Arbeitsplätzen auf sozial verantwortliche Weise. Die Aufwendungen waren dem Segment Mercedes-Benz und Daimler Buses zuzuordnen.

Tabelle [7 D.16](#) gibt einen Überblick über die Zusammensetzung des Gesamtaufwands des Kostenoptimierungsprogramms.

#### D.16

##### Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen

	2022	2021
in Millionen €		
Umsatzkosten	176	67
Vertriebskosten	5	18
Allgemeine Verwaltungskosten	42	39
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	1	17
	<b>224</b>	141

#### Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltene Personalaufwand betrug 7.820 Mio. € im Jahr 2022 (2021: 7.093 Mio. €). Darin sind Löhne und Gehälter von 6.016 Mio. € (2021: 5.404 Mio. €), Kosten der sozialen Sicherheit von 1.479 Mio. € (2021: 1.298 Mio. €) sowie Kosten der Altersversorgung von 325 Mio. € (2021: 391 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.17](#) entnommen werden.

#### D.17

##### Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

	2022	2021
Trucks North America	27.630	25.392
Mercedes-Benz	44.278	42.985
Trucks Asia	16.244	16.255
Daimler Buses	16.385	16.491
Financial Services	1.577	1.281
Zentrale Funktionen & Services <sup>1</sup>	2.324	1.137
	<b>108.438</b>	103.541

<sup>1</sup> Einschließlich Unternehmen, die keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind und Teil der Überleitung in der Segmentberichterstattung sind.

Informationen über die Gesamtbezüge der im Jahr 2022 aktiven Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen sind in [Anmerkung 39](#). Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats angegeben.

## 7. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge kann Tabelle [7 D.18](#) entnommen werden.

#### D.18

##### Sonstige betriebliche Erträge

	2022	2021
in Millionen €		
Erträge im Zusammenhang mit dem Erwerb der Phase 2 Gesellschaften	123	-
Erträge aus der Beendigung der Pre-existing Relationships	44	-
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	310	382
Fördergelder und Subventionen	51	61
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	34	48
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mietererträge	42	34
Gewinn aus dem Verlust der Beherrschung über cellcentric	-	1.215
Übrige sonstige Erträge	276	289
	<b>880</b>	2.029

Im Jahr 2022 beinhalten die sonstigen betrieblichen Erträge Erträge aus Erwerben zu einem Preis unter dem Marktwert i.H.v. 123 Mio. € und Erträge aus der Beendigung der Pre-existing Relationships i.H.v. 44 Mio. €. Beide Erträge erfolgten aufgrund des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts.

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.

Im Jahr 2021 führte der Gewinn aus dem Verlust der Beherrschung über das Gemeinschaftsunternehmen cellcentric GmbH & Co. KG 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 50,00% der Anteile an cellcentric GmbH & Co. KG entfallen.



Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist in Tabelle [7 D.19](#) dargestellt.

<b>D.19</b>		
<b>Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>		
	2022	2021
in Millionen €		
Wertminderungsaufwand Geschäfts- oder Firmenwert	-	-40
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-18	-22
Übrige sonstige Aufwendungen	-159	-286
	<b>-177</b>	<b>-348</b>

In den übrigen sonstigen Aufwendungen sind auch Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren enthalten.

## 8. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [7 D.20](#) entnommen werden.

<b>D.20</b>		
<b>Übriges Finanzergebnis</b>		
	2022	2021
in Millionen €		
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	139	26
Sonstiges übriges Finanzergebnis	-49	54
	<b>90</b>	<b>80</b>

## 9. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle [7 D.21](#) entnommen werden.

<b>D.21</b>		
<b>Zinserträge und Zinsaufwendungen</b>		
	2022	2021
in Millionen €		
<b>Zinserträge</b>		
Zinsen und ähnliche Erträge	198	73
	<b>198</b>	<b>73</b>
<b>Zinsaufwendungen</b>		
Netto-Zinsaufwand auf die Netto-Schuld aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-55	-48
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-190	-108
	<b>-245</b>	<b>-156</b>

## 10. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung der Ertragsteuern kann Tabelle [7 D.22](#) entnommen werden.

<b>D.22</b>		
<b>Aufteilung des Steueraufwands</b>		
	2022	2021
in Millionen €		
Tatsächliche Steuern	-1.062	-777
Latente Steuern	376	-114
	<b>-686</b>	<b>-891</b>

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuer-aufwendungen von 4 Mio. € enthalten (2021: Aufwand von 12 Mio. €).

Der latente Steuerertrag oder -aufwand setzt sich aus den in der Tabelle [7 D.23](#) aufgeführten Komponenten zusammen.

### D.23

#### Zusammensetzung des latenten Steuerertrags (+) oder -aufwands (-)

	2022	2021
in Millionen €		
Latente Steuern aus temporären Differenzen	342	-139
Latente Steuern aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	34	25
	376	-114

Die Daimler Truck Holding AG hat ihren Sitz in Deutschland mit einem anwendbaren Ertragsteuersatz von 29,8% im Jahr 2022 bzw. 2021. 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.

Tabelle [7 D.24](#) 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.24

#### Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2022	2021
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-1.029	-976
Abweichende ausländische Steuersätze	133	71
Abweichende Gewerbesteuer	5	18
Effekt aus Steuergesetzänderungen	-19	20
Veränderung der nicht bilanzierten aktiven latenten Steuern	364	32
Steuerfreie Erträge und nicht abzugsfähige Aufwendungen	-126	15
Sonstiges	-14	-71
	-686	-891

Die Veränderung der nicht bilanzierten aktiven latenten Steuern im Jahr 2022 resultiert überwiegend aus Gesellschaften, die Teil der deutschen Organschaft der Daimler Truck Holding AG sind.

In den Effekten aus steuerfreien Erträgen und nicht abzugsfähigen Aufwendungen sind Steuereffekte aus in- und ausländischen Gesellschaften 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 Währungs- und Inflationseffekte sowie Effekte aus Quellensteuern.

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.25](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern ausgewiesen.

### D.25

#### Aktive und passive latente Steuern

	2022	2021
in Millionen €		
Aktive latente Steuern	1.643	1.388
Passive latente Steuern	-65	-68
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	1.578	1.320

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.26 dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

## D.26

### Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	81	67
Sachanlagen	51	28
Vermietete Gegenstände	63	47
Vorräte	235	173
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	161	183
Sonstige Vermögenswerte, i.W. übrige finanzielle Vermögenswerte	1.286	1.213
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	530	521
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	175	227
Sonstige Rückstellungen	928	800
Verbindlichkeiten	1.060	1.056
Passivischer Abgrenzungsposten	733	729
Sonstige Schulden	17	11
	<b>5.320</b>	5.055
Nicht bilanzierte aktive latente Steuern	-716	-1.349
davon auf temporäre Differenzen	-248	-858
davon auf steuerliche Verlustvorträge	-468	-491
<b>Aktive latente Steuern, unsaldiert</b>	<b>4.604</b>	3.706
Entwicklungskosten	-228	-214
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-50	-52
Sachanlagen	-735	-856
Vermietete Gegenstände	-750	-782
Vorräte	-63	-30
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-148	-2
Sonstige Vermögenswerte	-117	-47
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-857	-374
Sonstige Rückstellungen	-27	-16
Sonstige Schulden	-51	-13
<b>Passive latente Steuern, unsaldiert</b>	<b>-3.026</b>	-2.386
<b>Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern</b>	<b>1.578</b>	1.320

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle 7 D.27 dargestellt.

## D.27

### Veränderung des Netto-Betrags der aktiven latenten Steuern

	2022	2021
in Millionen €		
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar	1.320	1.159
Latenter Steuerertrag/ -aufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	376	-114
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Eigenkapitalinstrumente/Fremdkapitalinstrumente	-1	3
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	-33	-1
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen	-153	162
Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>	69	111
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember	<b>1.578</b>	1.320

<sup>1</sup> Die sonstige Veränderung betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Der im Gesamtergebnis erfasste Steueraufwand ist in der Tabelle 7 D.28 dargestellt.

## D.28

### Gesamtergebnis

	2022	2021
in Millionen €		
Steueraufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-686	-891
Steueraufwand oder -ertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzerneigenkapital	-187	164
	<b>-873</b>	-727

Die nicht bilanzierten aktiven latenten Steuern verringerten sich im Jahr 2022 um 633 Mio. € (2021: Verringerung um 553 Mio. €). Sie verringerten sich im Jahr 2022 bzw. im Jahr 2021 ergebniswirksam um 364 Mio. € bzw. 32 Mio. € sowie ergebnisneutral um 269 Mio. € bzw. 521 Mio. €. Die ergebnisneutralen 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 2022 762 Mio. € (2021: 2.826 Mio. €).

Zum 31. Dezember 2022 bestanden körperschaftsteuerliche Verlustvorräte, für die keine aktiven latenten Steuern bilanziert wurden in Höhe von 1.367 Mio. € (2021: 1.450 Mio. €), davon 1.268. € aus zeitlich unbegrenzt vortragsfähigen Verlusten (2021: 1.369 Mio. €). Innerhalb der nächsten fünf Jahre verfallen körperschaftsteuerliche Verlustvorräte, für die keine aktiven latenten Steuern bilanziert wurden in Höhe von 25 Mio. € (2021: 31 Mio. €) und innerhalb von sechs bis zehn Jahren verfallen körperschaftsteuerliche Verlustvorräte, für die keine aktiven latenten Steuern bilanziert wurden in Höhe von 0 Mio. € (2021: 0 Mio. €). Nach zehn Jahren verfallen körperschaftsteuerliche Verlustvorräte, für die keine aktiven latenten Steuern bilanziert wurden in Höhe von 74 Mio. € (2021: 49 Mio. €).

Die unbefristet vortragsfähigen Veräußerungsverluste, für die keine aktiven latenten Steuern bilanziert wurden, betragen 67 Mio. € (2021: 76 Mio. €). Darüber hinaus bestanden insgesamt 101 Mio. € (2021: 130 Mio. €) bundesstaatenbezogene Verlustvorräte in den USA (im Jahr 2021 einschließlich gewerbesteuerlicher Verlustvorräte) mit unbefristetem Verfallszeitraum oder 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 Verlustvorräte 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 Verlustvorräten keine latenten Steueransprüche angesetzt.

Der Daimler Truck-Konzern hat im Jahr 2022 bzw. 2021 in einigen Tochterunternehmen 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 2022 netto 640 Mio. € (2021: 388 Mio. €). Davon entfallen 385 Mio. € (2021: 194 Mio. €) auf die deutsche Organschaft der Daimler Truck Holding AG, die aufgrund von zukünftig erwarteten positiven Ergebniseffekten gebildet wurden. Diese positiven Effekte beruhen auf der Erwartung höherer Absatzmengen bei Fahrzeugen (gestützt durch den aktuellen Auftragsbestand und die erwartete Marktentwicklung) und Fahrzeugkomponenten, sowie auf Preiserhöhungen (gestützt durch den aktuellen Auftragsbestand und Preiskampagnen). Aufgrund dieser überzeugenden Nachweise verwenden wir nur einen Planungszeitraum von drei Jahren. 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 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. 7.115 Mio. € bilanziert (2021: 8.426 Mio. €), die reinvestiert werden sollen. Bei Ausschüttung wären die Gewinne zu 5,0% 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 Holding 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.

Um die Bedenken über die ungleiche Gewinnverteilung und die ungleichen Steuerabgaben großer multinationaler Unternehmen zu adressieren, wurden auf globaler Ebene verschiedene Einigungen getroffen, darunter eine Einigung von fast 140 Ländern über die Einführung eines globalen Mindeststeuersatzes von 15,0% (»Pillar 2«). Im Dezember 2021 veröffentlichte die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (»OECD«) einen Entwurf für einen Rechtsrahmen, gefolgt von detaillierten Leitlinien im März 2022, die von den einzelnen Ländern, die das Abkommen unterzeichnet haben, zur Änderung ihrer lokalen Steuergesetze verwendet werden sollen. Seitens der EU wurde im Dezember 2022 eine EU-Richtlinie zu Pillar 2 verabschiedet, welche weitestgehend auf Vorschlägen der OECD zu Pillar 2 beruht. Diese EU-Richtlinie muss nun bis Ende 2023 in das nationale Recht der EU-Mitgliedstaaten umgesetzt werden, sodass die Regelungen innerhalb der EU ab 2024 in Kraft treten können. Zum Zeitpunkt der Genehmigung des vorliegenden Konzernabschlusses liegt noch kein Gesetzesentwurf zur Umsetzung in die deutsche Steuergesetzgebung vor. Es ist aber bekannt, dass in Deutschland und einer Vielzahl von weiteren Ländern an einer gesetzestechnischen Umsetzung gearbeitet wird. Der Daimler Truck-Konzern geht davon aus, dass es für das Wirtschaftsjahr 2024 zu einer erstmaligen Anwendung der Pillar 2-Regelungen kommen wird und hat die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet, um eine fristgerechten Anwendung der Pillar 2-Regelungen zu ermöglichen. Der Fortschritt des Gesetzgebungsverfahrens in jedem Land, in dem Daimler Truck tätig ist, wird aufmerksam verfolgt.

## 11. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in der Tabelle [7 D.31](#) 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.29](#) 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 1.077 Mio. € zum 31. Dezember 2022 (31. Dezember 2021: 1.083 Mio. €).

### D.29

#### Geschäfts- oder Firmenwerte nach Segment

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Trucks North America <sup>1</sup>	253	240
Mercedes-Benz	201	195
Trucks Asia	85	80
Daimler Buses	4	4
Financial Services	9	-
Überleitung <sup>2</sup>	122	115
	<b>674</b>	<b>634</b>

<sup>1</sup> Änderungen resultieren hauptsächlich aus der Währungsumrechnung.

<sup>2</sup> Der Geschäfts- oder Firmenwert in der Überleitung bezieht sich auf die zahlungsmittelgenerierende Einheit TORC Robotics, Inc.

Die Daimler Truck AG (»DTAG«) hat im Jahr 2021 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. Das Recht zur Nutzung der Marke ist in den übrigen immateriellen Vermögensgegenständen enthalten und der Buchwert zum 31. Dezember 2022 beträgt 932 Mio. € (31. Dezember 2021: 932 Mio. €). 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.

Die Marke ist Bestandteil des jährlichen Werthaltigkeitstest auf Ebene der ZGEs Mercedes-Benz und Daimler Buses. Der Werthaltigkeitstests zum 31. Dezember 2022 hat keinen Wertminderungsbedarf ergeben.

Die Tabelle [7 D.30](#) zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

### D.30

#### Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2022	2021
in Millionen €		
Umsatzkosten	150	213
Vertriebskosten	7	7
Allgemeine Verwaltungskosten	18	7
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	11	17
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-	40
	<b>186</b>	<b>284</b>

**D.31****Immaterielle Vermögenswerte**

	Geschäfts- oder Firmenwerte	Entwicklungskosten (selbst geschaffen)	Übrige immaterielle Vermögenswerte <sup>2</sup>	Gesamt
in Millionen €				
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>				
<b>Stand 1. Januar 2021</b>	760	2.671	1.028	4.459
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-
Übrige Zugänge	-	176	1.074	1.250
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-224	-57	-281
Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>	61	-3	-4	54
<b>Stand 31. Dezember 2021</b>	821	2.620	2.041	5.482
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	17	-	8	25
Übrige Zugänge	6	167	68	241
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-856	-58	-914
Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>	24	-7	-23	-6
<b>Stand 31. Dezember 2022</b>	<b>868</b>	<b>1.924</b>	<b>2.036</b>	<b>4.828</b>
<b>Abschreibungen</b>				
<b>Stand 1. Januar 2021</b>	134	1.950	693	2.777
Zugänge	40	183	61	284
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-224	-56	-280
Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>	13	-3	-9	1
<b>Stand 31. Dezember 2021</b>	187	1.906	689	2.782
Zugänge	-	120	66	186
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-856	-49	-905
Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>	7	-6	-15	-14
<b>Stand 31. Dezember 2022</b>	<b>194</b>	<b>1.164</b>	<b>691</b>	<b>2.049</b>
<b>Buchwert zum 31. Dezember 2021</b>	634	714	1.352	2.700
<b>Buchwert zum 31. Dezember 2022</b>	<b>674</b>	<b>760</b>	<b>1.345</b>	<b>2.779</b>

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

2 Zu den übrigen immateriellen Vermögenswerten gehören erworbene Vermögenswerte, die abgeschrieben werden, und Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen. Der Buchwert des Rechts zur Nutzung an der Marke Mercedes-Benz zum 31. Dezember 2022 beträgt 932 Mio. € (31. Dezember 2021: 932 Mio. €).



## 12. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2022 von 7.993 Mio. € (31. Dezember 2021: 7.860 Mio. €) enthalten auch Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Die Entwicklung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte kann Tabelle [D.32](#) entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 14 Mio. € (2021: 9 Mio. €) von den übrigen Zugängen innerhalb der Sachanlagen abgesetzt.

### D.32

#### 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 €					
<b>Anschaffungs-/Herstellungskosten</b>					
<b>Stand 1. Januar 2021</b>	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 <sup>1</sup>	54	-5	104	12	165
<b>Stand 31. Dezember 2021</b>	5.047	6.738	6.959	592	19.336
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	19	–	2	–	21
Übrige Zugänge	72	94	169	563	898
Umbuchungen	93	139	245	-477	–
Abgänge	-35	-174	-151	-34	-394
Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>	3	69	106	8	186
<b>Stand 31. Dezember 2022</b>	<b>5.199</b>	<b>6.866</b>	<b>7.330</b>	<b>652</b>	<b>20.047</b>
<b>Abschreibungen</b>					
<b>Stand 1. Januar 2021</b>	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 <sup>1</sup>	23	-33	71	2	63
<b>Stand 31. Dezember 2021</b>	2.457	4.865	5.352	11	12.685
Zugänge	112	281	342	3	737
Umbuchungen	–	–	–	–	–
Abgänge	-15	-165	-128	-4	-312
Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>	-4	37	63	-1	96
<b>Stand 31. Dezember 2022</b>	<b>2.550</b>	<b>5.018</b>	<b>5.629</b>	<b>9</b>	<b>13.206</b>
<b>Buchwert zum 31. Dezember 2021</b>	2.590	1.873	1.607	581	6.651
<b>Buchwert zum 31. Dezember 2022</b>	<b>2.649</b>	<b>1.847</b>	<b>1.703</b>	<b>642</b>	<b>6.841</b>

<sup>1</sup> Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Tabelle **7 D.33** zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
<b>D.33</b>		
<b>Nutzungsrechte</b>		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	1.109	1.166
Technische Anlagen und Maschinen	5	3
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	38	40
	<b>1.152</b>	1.209

Die Tabellen **7 D.34** und **7 D.35** beinhalten ergänzende Angaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung.

	2022		2021
	in Millionen €		
<b>D.34</b>			
<b>Zugänge und Abschreibungen für Nutzungsrechte</b>			
Zugänge zu Nutzungsrechten	250		201
Abschreibungen für			
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	183		175
Technische Anlagen und Maschinen	1		1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	14		17
	<b>198</b>		193

	2022		2021
	in Millionen €		
<b>D.35</b>			
<b>Aufwendungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung</b>			
Zinsaufwand aus Leasingverhältnissen	24		28
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	54		18
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte	5		5
Aufwendungen für variable Leasingzahlungen	12		6

Die Tabelle **7 D.36** 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.35** dargestellt. Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeit unberücksichtigt geblieben sind, beziehen sich auf Verlängerungsoptionen, die potenziell vom Konzern in Anspruch genommen werden.

	2022		2021
	in Millionen €		
<b>D.36</b>			
<b>Zahlungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung</b>			
Gesamter Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen	288		251
Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht in der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	874		953

## 13. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle **7 D.37** entnommen werden.

	2022		2021
	in Millionen €		
<b>D.37</b>			
<b>Vermietete Gegenstände</b>			
<b>Anschaftungs-/Herstellungskosten</b>			
<b>Stand 1. Januar</b>	5.387		5.655
Zugänge aus Erwerb (»Fair Value«)	402		–
Sonstige Zugänge	2.020		1.077
Abgänge	-1.538		-1.341
Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>	2		-4
<b>Stand 31. Dezember</b>	<b>6.273</b>		5.387
<b>Abschreibungen/Wertminderungen</b>			
<b>Stand 1. Januar</b>	1.845		1.909
Zugänge	716		670
Abgänge	-727		-725
Sonstige Veränderungen <sup>1</sup>	6		-9
<b>Stand 31. Dezember</b>	<b>1.840</b>		1.845
<b>Buchwert zum 1. Januar</b>	3.542		3.746
<b>Buchwert zum 31. Dezember</b>	<b>4.433</b>		3.542

<sup>1</sup> Betrifft Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die Zugänge aus Erwerb zu beizulegenden Zeitwerten stellen das erworbene Finanzdienstleistungsgeschäft dar. Weitere Informationen finden sich in **7 Anmerkung 4**. Unternehmenszusammenschlüsse.

### Leasingzahlungen

Die Fälligkeiten der zukünftigen an den Daimler Truck-Konzern zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen können Tabelle [7 D.38](#) entnommen werden.

#### D.38

##### Fälligkeiten der undiskontierten Leasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

	2022	2021
in Millionen €		
Fällig		
Innerhalb eines Jahres	827	742
Zwischen einem und zwei Jahren	530	480
Zwischen zwei und drei Jahren	438	367
Zwischen drei und vier Jahren	335	255
Zwischen vier und fünf Jahren	182	155
Nach mehr als fünf Jahren	91	82
	<b>2.403</b>	<b>2.081</b>

## 14. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [7 D.39](#) zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle [7 D.40](#) zeigt die Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss des Daimler Truck-Konzerns einbezogen werden.

#### D.39

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

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
<b>31. Dezember 2022</b>				
At-equity-Buchwert <sup>1</sup>	120	934	19	1.073
At-equity-Ergebnis <sup>1</sup>	14	-248	8	-226
<b>31. Dezember 2021</b>				
At-equity-Buchwert <sup>1</sup>	120	1.233	16	1.369
At-equity-Ergebnis <sup>1</sup>	-28	129	5	106

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

#### D.40

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

	Cellcentric <sup>2</sup>	BFDA <sup>2</sup>	Übrige	Gesamt
in Millionen €				
<b>31. Dezember 2022</b>				
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0		
At-equity-Buchwert <sup>1</sup>	686	234	14	934
At-equity-Ergebnis <sup>1</sup>	-53	-80	-115	-248
<b>31. Dezember 2021</b>				
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0		
At-equity-Buchwert <sup>1</sup>	654	474	105	1.233
At-equity-Ergebnis <sup>1</sup>	-51	151	29	129

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

<sup>2</sup> Es wurden keine Dividenden an den Daimler Truck-Konzern in einer der dargestellten Perioden gezahlt.

### Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd

Die Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd ist ein Gemeinschaftsunternehmen des Daimler Truck-Konzerns (50,00%) und der Beiqi Foton Motor Co. Ltd. (50,00%). Das Unternehmen wurde im Dezember 2011 gegründet und nahm seine Tätigkeit im Juli 2012 auf. Die Hauptaktivitäten der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd sind Design, Entwicklung, Produktion/Montage und Verkauf von Mittelschwer- bis Schwerlastkraftwagen, Motoren und Produktionsteilen. Die Beteiligung ist dem Segment Trucks Asia zugeordnet.

Im Oktober 2020 hat der Daimler Truck-Konzern eine Technologie-Lizenzvereinbarung (»TLA«) mit dem Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd im Zusammenhang mit der Lokalisierung von Mercedes-Benz Lkw für den chinesischen Markt abgeschlossen. Diese Vereinbarung beinhaltet die Nutzung bestimmter geistiger Eigentumsrechte durch Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd für die Lokalisierung der Mercedes-Benz H6 Technologie im Austausch gegen eine Lizenzgebühr. Die Daimler Truck AG hat im zweiten Quartal 2022 die finale technische Produktdokumentation übertragen und damit die Verpflichtung aus der TLA erfüllt.

Auf Konzernebene ist diese Transaktion eine Downstream-Transaktion mit einem Joint Venture. Daher wurde eine Eliminierung gebucht, welche die at-equity bewertete Beteiligung um 159 Mio. € reduziert.

### cellcentric GmbH & Co. KG

Die cellcentric GmbH & Co. KG ist ein Gemeinschaftsunternehmen des Daimler Truck-Konzerns (50,00%) und der Volvo Group (50,00%) mit Hauptgeschäftssitz in Kirchheim unter Teck, Deutschland. Die Hauptaktivitäten der cellcentric GmbH & Co. KG sind die Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Brennstoffzellensystemen. cellcentric GmbH & Co. KG bezogene Aktivitäten werden keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet, sondern in der Segmentberichterstattung der Überleitung zugeordnet.

In 2022 haben der Daimler Truck-Konzern und die Volvo Group Kapitaleinlagen i.H.v. insgesamt 170 Mio. € in die cellcentric GmbH & Co. KG eingebracht (2021: 132 Mio. €), was zu einer Erhöhung der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen des Daimler Truck-Konzerns um 85 Mio. € führte (2021: 66 Mio. €).

### Übrige

#### *Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH*

Aufgrund des Krieges zwischen Russland und der Ukraine hat der Konzern am 27. Februar 2022 beschlossen, alle Geschäftsaktivitäten in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Außerdem lag ein »triggering event« zur Durchführung eines Impairment Tests zum 28. Februar 2022 für das Gemeinschaftsunternehmen Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH (»DKTH«) vor, ein Gemeinschaftsunternehmen mit dem russischen Lkw-Hersteller KAMAZ. Hieraus resultierte im ersten Quartal 2022 eine Wertminderung des At-equity Buchwerts von 71 Mio. € auf 0 Mio. €, welche im Segment Mercedes-Benz erfasst wurde.

Am 30. Dezember 2022 wurde die Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH an die KAMAZ PTC mit einem Verkaufspreis von 1 € verkauft. Durch den Verkauf ergibt sich im vierten Quartal 2022 ein Veräußerungsverlust im Zusammenhang mit der kumulierten Umrechnungsdifferenzen i.H.v. 43 Mio. €.

#### *Commercial Vehicle Charging Europe BV*

Im dritten Quartal 2022 gründete der Daimler Truck-Konzern gemeinsam mit der Volvo Group und der TRATON Group das Gemeinschaftsunternehmen Commercial Vehicle Charging Europe BV zur Errichtung und zum Betrieb eines europäischen Hochleistungsladenetzes für batteriebetriebene Lkw und Reisebusse.

Das Gemeinschaftsunternehmen wird zu gleichen Teilen von den drei Parteien gehalten und wird nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Commercial Vehicle Charging Europe BV bezogene Aktivitäten werden keinem berichtspflichtigen Segment, sondern in der Segmentberichterstattung der Überleitung zugeordnet. Der Daimler Truck-Konzern, die TRATON Group und die Volvo Group haben sich verpflichtet, jeweils eine Kapitaleinlage von 153 Mio. € zu leisten.

In Tabelle [7 D.41](#) 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.42](#) 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 38](#). Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen enthalten.

## D.41

### Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen

	cellcentric		BFDA	
	2022	2021	2022	2021
in Millionen €				
<b>Angaben zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung<sup>1</sup></b>				
Umsatzerlöse	11	9	2.138	4.245
Planmäßige Abschreibung	-50	-37	-68	-54
Zinserträge	-	-	1	-
Zinsaufwendungen	-1	-	-7	-1
Aufwendungen/Erträge aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	-	-	-25	-36
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	-107	-103	-150	152
Gesamtergebnis	-107	-103	-150	152
<b>Angaben zur Konzernbilanz<sup>1</sup></b>				
Langfristige Vermögenswerte	1.304	1.271	1.651	1.368
Kurzfristige Vermögenswerte	121	64	1.175	1.075
Langfristige Schulden	34	21	613	324
Kurzfristige Schulden	38	26	1.350	1.239
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	1.353	1.288	863	880
<b>Überleitung vom anteiligen IFRS-Eigenkapital<sup>1</sup> zum at-equity-Buchwert im Konzern</b>				
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Daimler Truck-Konzern zuzuordnen ist <sup>1</sup>	677	654	431	440
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen	-	-	-5	-
Sonstige Überleitungseffekte inkl. Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor <sup>2</sup> wie z.B. Geschäfts- oder Firmenwerte aus at-equity-Bewertung und Wertminderungen sowie Wertaufholungen auf die Beteiligung	9	-	-192	34
At-equity-Buchwert	686	654	234	474

1 Ohne die Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Eliminierung aufgrund der H6 Technologie Vereinbarung mit der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd.

## D.42

### Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen

	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2022	2021	2022	2021
in Millionen €				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	14	-28	-1	29
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-	-	-114	-
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-
Gesamtergebnis	14	-28	-115	29

## 15. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Tabelle [7 D.44](#) 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.43](#) zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen zukünftigen Leasingzahlungen sowie die Entwicklung der Leasingzahlungen zum Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen.

### D.43

#### Entwicklung der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

	2022	2021
in Millionen €		
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	4.343	2.650
davon fällig		
innerhalb eines Jahres	1.447	1.024
zwischen einem und zwei Jahren	1.240	672
zwischen zwei und drei Jahren	644	456
zwischen drei und vier Jahren	540	309
zwischen vier und fünf Jahren	315	142
nach mehr als fünf Jahren	157	47
Nicht garantierte Restbuchwerte	290	56
Brutto-Investition	4.633	2.706
Nicht realisierter Finanzertrag	-475	-261
Brutto-Buchwert	4.158	2.445
Wertberichtigungen	-116	-79
Netto-Buchwerte	4.042	2.366

### Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste ist in Tabelle [7 D.45](#) dargestellt.

In 2022 wurden im Segment Financial Services Wertberichtigungen i.H.v. 174 Mio. € ergebniswirksam erfasst (2021: 103 Mio. €). Der Anstieg der Wertberichtigungen hängt im Wesentlichen mit den Phase 2-Transaktionen in 2022 zusammen (siehe auch [6 Anmerkung 4](#). Unternehmenszusammenschlüsse) als auch mit dem sich verschlechterten makroökonomischen Ausblick, der regelmäßig aktualisiert wurde, z. B. aufgrund der sich verändernden Auswirkung steigender Inflation und des Russland-Ukraine-Krieges.

Die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die in Stufe 2 bzw. 3 ausgewiesen wurden und deren Vertrag angepasst wurde, beliefen sich zum 31. Dezember 2022 auf 95 Mio. € (31. Dezember 2021: 165 Mio. €). Darüber hinaus wurden zum 31. Dezember 2022 aufgrund von Vertragsanpassungen Buchwerte von 68 Mio. € von den Stufen 2 und 3 in Stufe 1 umgegliedert (31. Dezember 2021: 129 Mio. €).

### Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [7 D.46](#) enthalten.

Ein Anstieg der Überfälligkeit führt regelmäßig zu einer Erhöhung der gebildeten Wertberichtigung.

Zu Vertragsbeginn werden regelmäßig Sicherheiten in Höhe von mindestens 100% des Buchwertes in Form der den Verträgen zugrunde liegenden Fahrzeuge vereinbart. Über die Laufzeit der Verträge wird die Wertentwicklung der Sicherheiten kontinuierlich bei der Berechnung der zu bildenden Risikovorsorge einbezogen, so dass die Netto-Buchwerte der bonitätsbeeinträchtigten Verträge durch die Fahrzeuge im Wesentlichen abgesichert sind.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [6 Anmerkung 34](#). Management von Finanzrisiken enthalten.

Zum 31. Dezember 2022 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 1.307 Mio. € (31. Dezember 2021: 1.072 Mio. €) als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch [6 Anmerkung 25](#). Finanzierungsverbindlichkeiten).



## D.44

### Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Brutto-Buchwert	10.264	12.707	22.971	7.278	9.218	16.496
Absatzfinanzierung mit Endkunden	4.491	9.080	13.571	3.481	6.989	10.470
Absatzfinanzierung mit Händlern	4.441	803	5.244	2.858	722	3.580
Finanzierungsleasing-Verträge	1.332	2.824	4.156	939	1.507	2.446
Wertberichtigungen	-198	-348	-546	-123	-275	-398
Netto-Buchwerte	10.066	12.359	22.425	7.155	8.943	16.098

## D.45

### Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste

	12-Monatsverluste		Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
		(Stufe 1)	nicht bonitäts- beeinträchtigt	bonitäts- beeinträchtigt	
			(Stufe 2)	(Stufe 3)	
in Millionen €					
<b>Stand zum 1. Januar 2021</b>		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
<b>Stand zum 31. Dezember 2021</b>		94	32	272	398
Zuführungen		110	39	152	301
Bewertungsänderungen		-4	20	86	102
Inanspruchnahmen		-	-2	-61	-63
Auflösungen		-59	-17	-176	-252
Übertragung nach Stufe 1		36	-11	-25	-
Übertragung nach Stufe 2		-6	18	-12	-
Übertragung nach Stufe 3		-1	-5	6	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen		1	-	59	60
<b>Stand zum 31. Dezember 2022</b>		171	74	301	546

## D.46

### Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen


	12-Monatsverluste	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	(Stufe 1)	nicht bonitäts- beeinträchtigt (Stufe 2)	bonitäts- beeinträchtigt (Stufe 3)	
in Millionen €				
<b>31. Dezember 2022</b>				
<b>Brutto-Buchwert</b>	<b>21.211</b>	<b>1.184</b>	<b>576</b>	<b>22.971</b>
davon				
nicht überfällig	20.925	509	246	21.680
30 Tage und weniger überfällig	286	346	69	701
31 bis 60 Tage überfällig	-	243	61	304
61 bis 90 Tage überfällig	-	85	29	114
91 bis 180 Tage überfällig	-	1	76	77
mehr als 180 Tage überfällig	-	-	95	95
<b>31. Dezember 2021</b>				
<b>Brutto-Buchwert</b>	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

## 16. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen mit einem Buchwert von 1.145 Mio. € zum 31. Dezember 2022 (31. Dezember 2021: 139 Mio. €) sind Teil des Liquiditätsmanagements des Daimler Truck-Konzerns. Der Posten beinhaltet Finanzinstrumente, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert, erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Soweit ein kurzfristiger Liquiditätsbedarf durch börsennotierte Wertpapiere gedeckt wird, werden diese als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

Der Anstieg der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen von 2021 auf 2022 ist im Wesentlichen auf den Anstieg der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert und erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente zurückzuführen.

Weitere Informationen zu verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen sind in  **Anmerkung 33**. Finanzinstrumente enthalten.

## 17. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in Tabelle [7 D.47](#) dargestellt zusammen.

Der Anstieg der sonstigen finanziellen Vermögenswerte ist im Wesentlichen auf die Ausweitung der Geschäftstätigkeit des Konzerns und dem damit verbundenen Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten im Hedge Accounting wie Zins- und Währungsswaps zur Absicherung des Konzerns gegen Zins- und Wechselkursschwankungen zurückzuführen.

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 und Forderungen aus nachträglichen Kaufpreisanpassungen infolge der Abspaltung vom Mercedes-Benz Konzern, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden.

Zum 31. Dezember 2022 waren Vermögenswerte mit einem Buchwert von 77 Mio. € (31. Dezember 2021: 71 Mio. €) als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt (siehe auch [Anmerkung 25](#). Finanzierungsverbindlichkeiten).

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in [Anmerkung 33](#). Finanzinstrumente.

### D.47

#### Übrige finanzielle Vermögenswerte

	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Eigen- und Fremdkapitalanteile	-	461	461	-	482	482
erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	96	96	-	85	85
erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	196	196	-	244	244
Zu Anschaffungskosten bewertet	-	169	169	-	153	153
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	60	137	197	42	21	63
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	27	2	29	3	2	5
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	590	228	818	609	201	810
	677	828	1.505	654	706	1.360

## 18. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle [7 D.48](#) 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.48

#### Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	130	37	167	111	58	169
Erstattungsansprüche aus verkaufsbezogenen und sonstigen Steuern	614	29	643	470	24	494
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	103	60	163	82	52	134
Aktivischer Abgrenzungsposten	156	19	175	178	13	191
Sonstige übrige Vermögenswerte	165	219	384	195	162	357
	1.168	364	1.532	1.036	309	1.345

## 19. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle [7 D.49](#) entnommen werden.

### D.49

#### Vorräte

	2022	2021
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.901	1.314
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.744	2.642
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	4.157	3.832
Geleistete Anzahlungen	13	5
	<b>8.815</b>	7.793

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung der Vorräte auf den Netto-Veräußerungswert betrug im Jahr 2022 60 Mio. € (2021: 103 Mio. €). Die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, betragen zum 31. Dezember 2022 227 Mio. € (31. Dezember 2021: 244 Mio. €) hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Die Vorräte stiegen im Jahr 2022 um 1.022 Mio. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf Engpässe in den Zulieferketten zurückzuführen. Dadurch verzögerte sich die Fertigstellung einer beträchtlichen Anzahl von Lkw. Außerdem stiegen die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe aufgrund des erwarteten Produktionsvolumen für das Jahr 2023.

Zur Sicherung bestimmter Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten in Deutschland ist dem Daimler Truck Pension Trust e.V. zum 31. Dezember 2022 ein in den Vorräten i.H.v. 45 Mio. € und dem Anlagevermögen (vermietete Fahrzeuge) i.H.v. 354 Mio. € enthaltener Bestand an Fahrzeugen sicherungsübereignet worden.

## 20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (lang- und kurzfristig) kann Tabelle [7 D.50](#) entnommen werden.

### D.50

#### Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	2022	2021
in Millionen €		
Buchwert (brutto) - langfristig und kurzfristig	4.837	4.014
Wertberichtigungen	-155	-52
Buchwert (netto)	<b>4.682</b>	3.962

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind Forderungen aus Verträgen mit Kunden im Anwendungsbereich des IFRS 15.

Der Daimler Truck-Konzern hat Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 154 Mio. € an externe Banken gegen flüssige Mittel übertragen. Die verkauften Forderungen wurden ausgebucht, da alle Risiken und Chancen an die Banken übertragen wurden.

## Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist in Tabelle [7 D.51](#) dargestellt.

### D.51

#### Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste

	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	nicht bonitäts-beein-trächtigt	bonitäts-beein-trächtigt	
	(Stufe 2)	(Stufe 3)	
in Millionen €			
<b>Stand zum 1. Januar 2021</b>	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
<b>Stand zum 31. Dezember 2021</b>	28	24	52
Zuführungen	9	1	10
Bewertungsänderungen	2	93	95
Inanspruchnahmen	-5	-	-5
Auflösungen	-1	-2	-3
Übertragung nach Stufe 2	-	-	-
Übertragung nach Stufe 3	-	-	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	3	3	6
<b>Stand zum 31. Dezember 2022</b>	36	119	155

## Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [7 D.52](#) enthalten.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [34](#) Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken enthalten.

### D.52

#### Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	nicht bonitäts-beein-trächtigt	bonitäts-beein-trächtigt	
	(Stufe 2)	(Stufe 3)	
in Millionen €			
<b>31. Dezember 2022</b>			
<b>Brutto-Buchwert</b>	4.681	156	4.837
davon			
nicht überfällig	3.857	101	3.958
30 Tage und weniger überfällig	441	10	451
31 bis 60 Tage überfällig	124	4	128
61 bis 90 Tage überfällig	47	1	48
91 bis 180 Tage überfällig	83	2	85
mehr als 180 Tage überfällig	129	38	167
<b>31. Dezember 2021</b>			
<b>Brutto-Buchwert</b>	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

## 21. Eigenkapital

Die einzelnen Bestandteile des Eigenkapitals und ihre Entwicklung in den Jahren 2022 und 2021 sind in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals des Daimler Truck-Konzerns dargestellt, siehe hierzu [D.05](#).

### Gezeichnetes Kapital

Zum 31. Dezember 2022 beträgt das gezeichnete Kapital der Daimler Truck Holding AG 822.951.882 € (2021: 822.951.882 €). Das Grundkapital ist eingeteilt in 822.951.882 auf den Namen lautende Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag). Gemäß § 67 Abs. 2 Aktiengesetz (»AktG«) bestehen im Verhältnis zur Gesellschaft Rechte und Pflichten aus Aktien nur für und gegen die im Aktienregister eingetragenen Aktionäre. 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. 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 2022 befanden sich keine Aktien im eigenen Bestand.

Die Anzahl der Aktien blieb bis zum 31. Dezember 2022 unverändert.

Zur Darstellung des Ergebnisses je Aktie in Übereinstimmung mit IAS 33 »Earnings per Share« siehe [Anmerkung 37](#). Ergebnis je Aktie.

### Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält 14.277 Mio. € aus den Spaltungs- und Einbringungsvorgängen des Vorjahres auf die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB.

### Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen umfassen das kumulierte Ergebnis nach Steuern der Daimler Truck Holding AG und aller in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen, abzüglich ausgeschütteter Gewinne, sowie die Effekte aus der Neubewertung leistungsorientierter Pensionspläne abzüglich Steuern.

Im Vorjahr, sind in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group im Rahmen der Abspaltung ausgewiesen, wie beispielsweise 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), siehe auch Tabelle [D.53](#).

### D.53

#### 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

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen und Eigenkapitalbestandteilen sind im sonstigen Ergebnis enthalten und werden in Tabelle [D.02](#) dargestellt.

### Dividende

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2022 der Daimler Truck Holding AG 1.070 Mio. € (1,30 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten und den nach Ausschüttung verbleibenden Bilanzgewinn in Höhe von 292 Mio. € auf neue Rechnung vorzutragen.

### Übrige Rücklagen und Eigenkapitalbestandteile

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 Eigenkapitalinstrumenten enthalten.

Des Weiteren sind in den übrigen Bestandteilen des Eigenkapitals unter anderem Veränderungen des Konsolidierungskreises aus der Erstkonsolidierung der Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd. im ersten Quartal enthalten.



## 22. Aktienbasierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2022 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (»PPSP«) 2019 bis 2022. Die PPSP werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet. Sie werden am Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeiten ausbezahlt; eine vorzeitige, anteilige Auszahlung ist nur unter bestimmten Bedingungen beim Ausscheiden aus dem Konzern möglich. Der PPSP 2018 wurde im ersten Halbjahr 2022 ausbezahlt.

Darüber hinaus werden 50% des Jahresbonus des Vorstands erst nach Ablauf eines weiteren Geschäftsjahres ausbezahlt. Der tatsächliche Auszahlungsbetrag bestimmt sich hierbei nach der Entwicklung der Daimler Truck Holding AG Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (STOXX Europe Auto Index). Hierbei entspricht der beizulegende Zeitwert des von dieser weiteren Entwicklung abhängigen mittelfristigen Anteils des Jahresbonus dem inneren Wert der Zusage zum Abschlussstichtag.

Die Auswirkungen der aktienbasierten Vergütung auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und die Konzern-Bilanz vor Steuern sind in der Tabelle [7 D.54](#) dargestellt.

### D.54

#### Effekte aus aktienbasierter Vergütung

	Aufwand		Rückstellung	
	2022	2021	2022	31. Dezember 2021
in Millionen €				
PPSP	-79	-174	281	223
Mittelfristige Komponente des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder <sup>1</sup>	-6	-2	5	1
	<b>-85</b>	<b>-176</b>	<b>286</b>	<b>224</b>

<sup>1</sup> Bis zum Zeitpunkt der Abspaltung wurde der Aufwand des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG in 2021 entsprechend dem Anteil, der an die Daimler Truck AG weiterbelastet bzw. als Arbeitsleistung zugeordnet wurde, berücksichtigt.

#### Performance-Phantom-Share-Plan

Im Jahr 2022 hat der Daimler Truck-Konzern einen Performance-Phantom-Share-Plan (»PPSP«) ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt der Konzern bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (»Phantom Shares«), die nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen Phantom Shares und Auszahlung des Planes am Ende der Laufzeit entfällt auf die Phantom Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Daimler Truck Holding AG Aktien ausgeschütteten Dividenden. Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung im Jahr 2022 keine Dividende auszuschütten, wurde auch kein Dividendenäquivalent ausbezahlt.

Der Auszahlungsbetrag am Ende der Laufzeit ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Kennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Daimler Truck Holding AG Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den bestehenden Plänen ist der Kurs der Daimler Truck Holding AG Aktie bei Auszahlung auf das 2,5-fache des Kurses bei Gewährung begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder zusätzlich auf das 2,5-fache des Zuteilungswertes, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom Shares herangezogen wurde, begrenzt. In die Begrenzung des Auszahlungsbetrags für die Vorstandsmitglieder werden auch die Dividendenäquivalente eingerechnet.

Bei den aktuell begebenen PPSP basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Kursentwicklung eines Aktienindex (»Total Shareholder Return«) auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich Daimler Truck Holding AG misst, und dem Return on Sales (»ROS«) des Daimler Truck-Konzerns im Vergleich zum ROS einer Wettbewerbergruppe (umsatzgewichteter Durchschnitt).

Für die laufenden PPSP 2019 bis einschließlich 2021 wurde die Aktienperformance und der ROS für die Zeiträume bis zur Abspaltung auf Basis der Performance der Mercedes-Benz Group AG (ehemalige Daimler AG) und für die Zeiträume nach der Abspaltung auf Basis der Performance der Daimler Truck Holding AG ermittelt. Im Zeitraum vom ersten Handelstag der Daimler Truck Holding AG Aktie am 10. Dezember 2021 bis zum 31. Dezember 2021 wurde für die relative Aktienperformance der Durchschnitt der Kurse der Aktien der Mercedes-Benz Group AG (ehemalige Daimler AG) und der Daimler Truck Holding AG berücksichtigt. Die ROS-Performance wurde bis zum Jahresende 2021 auf Basis der Mercedes-Benz Group AG (ehemalige Daimler AG) ermittelt.

Für die Vorstandsmitglieder der Daimler Truck Holding AG, die zuvor dem Vorstand der Mercedes-Benz Group AG (ehemalige Daimler AG) angehört haben, gelten für die PPSP 2019 bis 2021 besondere Regelungen: Bei gleichem durchschnittlichen ROS der Wettbewerber muss ein höherer ROS des Daimler Truck-Konzerns erreicht werden, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die übrigen Planteilnehmer. Die Abweichung des durchschnittlichen ROS des Daimler Truck-Konzerns von dem mit 1,05 multiplizierten durchschnittlichen ROS der Wettbewerbergruppe bestimmt hierbei die Höhe des Erfolgsfaktors. Darüber hinaus wurde eine Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter 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 tatsächliche ROS des Daimler Truck-Nutzfahrzeuggeschäfts unter dem strategischen Rendite-Zielwert von 9 % ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP in der Konzernbilanz in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro erdientem Phantom Share vom Kurs der Daimler Truck Holding AG Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Daimler Truck Holding AG Aktie den wesentlichen Teil des beizulegenden Zeitwerts pro Phantom Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den einzelnen Jahren anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP richtete sich nach dem Kurs der Daimler Truck Holding AG Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades.

## 23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle **7 D.55** 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.55

#### Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	591	1.850
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	556	621
	<b>1.147</b>	<b>2.471</b>

### 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 Kapitalbausteine 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 leistungsorientierten 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 leistungsorientierte Leistungsversprechen, 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 leistungsorientierten 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 Altersversorgungsversprechen diese als leistungsorientierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragszusagen auszugestalten.

## Überleitung der Netto-Schuld aus leistungsbasierten Verpflichtungen

Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle

➔ **D.56** dargestellt.

### D.56

#### Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

	2022				2021			
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige
in Millionen €								
<b>Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 1. Januar</b>	<b>7.951</b>	<b>5.401</b>	<b>2.069</b>	<b>481</b>	8.555	6.064	1.961	530
Laufender Dienstzeitaufwand	212	142	57	13	222	165	47	10
Zinsaufwand	131	59	63	9	96	29	60	7
Beiträge der Teilnehmer des Plans	9	9	-	-	7	5	-	2
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	-2.320	-1.715	-614	9	-765	-677	-80	-8
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	4	-	3	1	-3	-	-	-3
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	-2.380	-1.758	-616	-6	-751	-670	-73	-8
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	56	43	-1	14	-11	-7	-7	3
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	2	-	3	-1	-1	-	-	-1
Geleistete Pensionszahlungen	-209	-88	-95	-26	-189	-79	-79	-31
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	127	26	125	-24	26	-106	160	-28
<b>Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 31. Dezember</b>	<b>5.903</b>	<b>3.834</b>	<b>1.608</b>	<b>461</b>	7.951	5.401	2.069	481
<b>Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar</b>	<b>6.109</b>	<b>4.024</b>	<b>1.805</b>	<b>280</b>	5.644	3.822	1.554	268
Tatsächliches Ergebnis der Planvermögen	-994	-589	-375	-30	325	178	125	22
Verzinsung der Planvermögen	104	44	57	3	64	18	43	3
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste (-)	-1.098	-633	-432	-33	261	160	82	19
Beiträge des Arbeitgebers	318	294	2	22	225	140	61	24
Beiträge der Teilnehmer des Plans	10	9	-	1	6	5	-	1
Planabgeltungen	-	-	-	-	-	-	-	-
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-190	-88	-83	-19	-171	-78	-69	-24
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	107	4	114	-11	80	-43	134	-11
<b>Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember</b>	<b>5.360</b>	<b>3.654</b>	<b>1.463</b>	<b>243</b>	6.109	4.024	1.805	280
<b>Finanzierungsstatus zum 31. Dezember</b>	<b>-543</b>	<b>-180</b>	<b>-145</b>	<b>-218</b>	-1.842	-1.377	-264	-201
versicherungsmathematische Verluste aus Vermögenswertbegrenzung (»Asset Ceiling«)	-2	-	-	-2	-	-	-	-
<b>Bilanzbetrag</b>	<b>-545</b>	<b>-180</b>	<b>-145</b>	<b>-220</b>	-1.842	-1.377	-264	-201
davon in: Übrige Vermögenswerte	46	1	43	2	8	1	-	7
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-591	-181	-188	-222	-1.850	-1.378	-264	-208

**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 [D.57](#) 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 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.

**Pensionsaufwendungen**

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Netto-Pensionsaufwendungen kann Tabelle [D.58](#) entnommen werden.

**D.57****Zusammensetzung der Planvermögen**

	31. Dezember 2022				31. Dezember 2021			
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige
in Millionen €								
Eigenkapital-instrumente	1.194	807	322	65	1.758	1.230	445	83
Anleihen	2.697	1.683	875	139	3.669	2.387	1.098	184
Staatsanleihen	675	284	323	68	955	485	384	86
Unternehmens-anleihen	2.021	1.399	552	70	2.705	1.901	714	90
Forderungsbesicherte Anleihen	1	-	-	1	9	1	-	8
Sonstige börsen-notierte Anlagen	17	16	-	1	1	-	-	1
<b>Börsennotierte Anlagen</b>	<b>3.908</b>	<b>2.506</b>	<b>1.197</b>	<b>205</b>	<b>5.428</b>	<b>3.617</b>	<b>1.543</b>	<b>268</b>
Alternative Investments	173	-	172	1	175	-	173	2
Immobilien	56	-	45	11	57	-	46	11
Sonstige nicht börsennotierte Anlagen	530	504	-	26	122	132	-	-10
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	693	644	49	-	327	275	43	9
<b>Nicht börsen-notierte Anlagen</b>	<b>1.452</b>	<b>1.148</b>	<b>266</b>	<b>38</b>	<b>681</b>	<b>407</b>	<b>262</b>	<b>12</b>
<b>Beizulegender Zeitwert der Planvermögen</b>	<b>5.360</b>	<b>3.654</b>	<b>1.463</b>	<b>243</b>	<b>6.109</b>	<b>4.024</b>	<b>1.805</b>	<b>280</b>

**D.58****Pensionsaufwendungen**

	2022				2021			
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige
in Millionen €								
Laufender Dienstzeitaufwand	-212	-142	-57	-13	-222	-165	-47	-10
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-2	-	-3	1	1	-	-	1
Netto-Zinsaufwand	-27	-15	-6	-6	-32	-11	-17	-4
	<b>-241</b>	<b>-157</b>	<b>-66</b>	<b>-18</b>	<b>-253</b>	<b>-176</b>	<b>-64</b>	<b>-13</b>

### Bewertungsprämissen

Der Stichtag für die Bewertung der leistungs-basierten 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.59** enthält die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen verwendeten wesentlichen, gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren.

### Sensitivitätsanalyse

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der leistungs-basierten Verpflichtung die in Tabelle **7 D.60** dargestellten Auswirkungen.

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestuften Bewertungsparameter isoliert vorgenommen, d.h. bei einer gleichzeitigen Änderung mehrerer Parameter können die einzelnen Auswirkungen aufgrund von Korrelationseffekten nicht aufsummiert werden. Aus den angegebenen Sensitivitäten kann bei einer Änderung der Parameter keine lineare Entwicklung für die 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.59

### Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen

	31. Dezember 2022		31. Dezember 2021		31. Dezember 2022		31. Dezember 2021	
	Inländische pensionspläne	Inländische pensionspläne	US-Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Übrige	Übrige	Übrige
In %								
Abzinsungsfaktoren	3,8	1,2	5,4	2,9	3,4			2,0
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen <sup>1</sup>	2,2	1,8	-	-	-			-

<sup>1</sup> Die erwarteten Lebenshaltungskostensteigerungen können sich bei den inländischen Pensionsplänen – abhängig von der einzelnen Planausgestaltung – sowohl auf die Verpflichtung der aktiven als auch der ehemaligen Mitarbeiter des Konzerns sowie deren Hinterbliebene auswirken. Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne haben erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

## D.60

### Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungs-basierten Verpflichtungen

		31. Dezember 2022				31. Dezember 2021			
		Gesamt	Inländische pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Gesamt	Inländische pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige
in Millionen €									
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	0,25%	-196	-121	-52	-23	-308	-224	-73	-11
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	-0,25%	179	128	41	10	330	239	78	13
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	0,10%	5	5	-	-	10	7	-	3
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	-0,10%	-7	-5	-	-2	-8	-7	-	-1
Sensitivität für Lebenserwartung	+ 1 Jahr	58	17	38	3	99	26	69	4
Sensitivität für Lebenserwartung	- 1 Jahr	-87	-15	-56	-16	-95	-23	-69	-3



**Auswirkungen auf zukünftige Zahlungsströme**

Für das Jahr 2023 plant der Daimler Truck-Konzern derzeit Zuwendungen an die Planvermögen i.H.v. 111 Mio. €. Die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Geschäftsjahres. Im Geschäftsjahr 2022 gab es Dotierungen in den Daimler Truck Pension Trust e.V. von 318 Mio. €, davon erfolgten Dotierungen in Höhe von 250 Mio. € auf Grundlage des Spaltungsvertrags aus dem Jahr 2021.

Der Daimler Truck-Konzern erwartet Pensionszahlungen i.H.v. 226 Mio. € im Jahr 2023.

Die gewichteten durchschnittlichen Laufzeiten der leistungs-basierten Verpflichtungen können Tabelle [7 D.61](#) entnommen werden.

**D.61**

**Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungs-basierten Verpflichtungen**

	2022	2021
in Jahren		
Inländische Pensionspläne	14	18
US-Pensionspläne	13	15
Übrige Pensionspläne	11	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 Leistungsverpflichtungen oder Risiken aus diesen Pensionsplänen. Zudem entrichtet der Konzern Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger. Im Jahr 2022 betragen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 584 Mio. € (2021: 609 Mio. €). Von diesen Zahlungen entfielen 479 Mio. € (2021: 456 Mio. €) auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger und 105 Mio. € (2021: 153 Mio. €) auf beitragsorientierte Pensionspläne.

**Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen**

Bestimmte ausländische Tochterunternehmen, insbesondere in den USA, gewähren ihren Mitarbeitern für den Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungs-basierte Pläne zu bilanzieren sind. Da die Pläne nicht durch Planvermögen gedeckt sind, entspricht die Rückstellung in der Bilanz dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen von 556 Mio. € (31. Dezember 2021: 621 Mio. €). Der Netto-Aufwand beträgt 32 Mio. € (2021: 23 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 Abzinsungsfaktoren, ausgesetzt.

## 24. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7 D.62](#) 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 Rückstellungen für Produktgarantien 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 Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2026 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 Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2026 erwartet.

Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördlichen Verfahren können [Anmerkung 31](#). Rechtliche Verfahren entnommen werden.

### Übrige

Rückstellungen für übrige Risiken enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen für Rückstellungen für Umweltschutzrisiken, für Stilllegungskosten, für Verkaufsaufwendungen, 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.62

### Rückstellungen für sonstige Risiken

	Produktgarantien	Personal- und Sozialbereich	Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
<b>Stand zum 1. Januar 2021</b>	1.693	1.143	1.019	432	4.287
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
<b>Stand zum 31. Dezember 2021</b>	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
Zuführungen	1.387	880	79	231	2.577
Inanspruchnahmen	-970	-611	-106	-159	-1.846
Auflösungen	-188	-81	-52	-78	-399
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	-	-117	-9	-13	-139
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	35	9	15	7	66
<b>Stand zum 31. Dezember 2022</b>	1.952	1.569	997	431	4.949
davon kurzfristig	856	892	127	331	2.206
davon langfristig	1.096	677	870	100	2.743

## 25. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle [7 D.63](#) entnommen werden.

Informationen über die Fälligkeit von Leasingverbindlichkeiten sind in [Anmerkung 34](#). Management von Finanzrisiken enthalten.

Zum 31. Dezember 2022 umfassen die Finanzierungsverbindlichkeiten die nicht beherrschenden Anteile an den Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstückverwaltung GmbH & Co. OHGs sowie der Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG mit einem Betrag von 191 Mio. € (31. Dezember 2021: 209 Mio. €). Weitere Informationen finden sich in [Anmerkung 33](#). Finanzinstrumente.

### Financial Services

Im Zusammenhang mit den Phase 2-Transaktionen hat der Daimler Truck-Konzern weitere Financial Services-Gesellschaften sowie Financial Services-Geschäftsbereiche von der Mercedes-Benz Group erworben. Hierzu wird auf [Anmerkung 4](#). Unternehmenszusammenschlüsse.

Die Finanzierung der Kaufpreise sowie des Portfoliowachstums des Financial Services-Geschäfts erfolgte durch die Emission von Anleihen an EUR-, USD- und CAD-Kapitalmärkten. Die entsprechenden Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2022 sind in den Positionen Anleihen/Bonds enthalten.

### D.63

#### Finanzierungsverbindlichkeiten

in Millionen €	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Anleihen/Bonds	3.061	8.290	11.351	470	6.837	7.307
Geldmarktpapiere	-	-	-	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.237	2.812	6.049	4.016	2.225	6.241
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	326	479	805	191	361	552
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	528	483	1.011	501	250	751
Leasingverbindlichkeiten	181	1.002	1.183	174	1.061	1.235
Darlehen und übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	178	71	249	127	177	304
Nicht-beherrschende Anteile (kündbare Instrumente gemäß IAS 32)	-	191	191	-	209	209
	<b>7.511</b>	<b>13.328</b>	<b>20.839</b>	5.479	11.120	16.599

## 26. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten ist in Tabelle [7 D.64](#) dargestellt.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Der Anstieg der sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten ist im Wesentlichen auf die Ausweitung der Geschäftstätigkeit des Konzerns und dem damit verbundenen Einsatz derivativer Finanzinstrumente im Hedge Accounting wie Zins- und Währungsswaps zur Absicherung des Konzerns gegen Zins- und Wechselkursschwankungen zurückzuführen.

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 [33 Anmerkung](#) 33. Finanzinstrumente.

### D.64

#### Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

in Millionen €	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	36	519	555	–	17	17
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	13	–	13	3	–	3
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.667	1.591	4.258	2.495	1.785	4.280
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	756	1.374	2.130	874	1.574	2.448
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	633	47	680	554	40	594
Zinsabgrenzungen	358	–	358	138	–	138
Erhaltene Kautionen	358	22	380	289	26	315
Übrige	562	148	710	640	145	785
	<b>2.716</b>	<b>2.110</b>	<b>4.826</b>	2.498	1.802	4.300

## 27. Passivischer Abgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des passivischen Abgrenzungspostens ist in Tabelle [7 D.65](#) dargestellt.

Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien bei Gesellschaften des Industriegeschäfts zurückzuführen.

### D.65

#### Passivischer Abgrenzungsposten

in Millionen €	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien	560	977	1.537	623	1.085	1.708
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	53	2	55	6	3	9
Übrige passivische Abgrenzungen	42	21	63	35	23	58
	<b>655</b>	<b>1.000</b>	<b>1.655</b>	664	1.111	1.775

## 28. Vertrags- und Rückerstattungs- verbindlichkeiten

Tabelle 7 D.66 zeigt die Zusammensetzung der Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten.

Die sonstigen Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten umfassen in erster Linie Vorauszahlungen bzw. Verkäufe mit Rückgaberecht.

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
<b>Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten</b>		
Vertragsverbindlichkeiten	<b>3.166</b>	2.909
Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantien	<b>2.624</b>	2.423
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	<b>542</b>	486
Rückerstattungsverbindlichkeiten	<b>645</b>	510
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	<b>448</b>	353
Sonstige Rückerstattungsverbindlichkeiten	<b>197</b>	157
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	<b>3.811</b>	3.419
davon langfristig	<b>1.940</b>	1.785
davon kurzfristig	<b>1.871</b>	1.634

## 29. Übrige Verbindlichkeiten

Tabelle 7 D.67 zeigt die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten.

	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	<b>173</b>	<b>37</b>	<b>210</b>	243	15	258
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	<b>466</b>	-	<b>466</b>	352	-	352
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	<b>62</b>	<b>16</b>	<b>78</b>	70	16	86
	<b>701</b>	<b>53</b>	<b>754</b>	665	31	696

## 30. Konzern-Kapitalflussrechnung

### Fondsrechnung

Zum 31. Dezember 2022 beinhalteten die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente verfügbare beschränkte Finanzmittel von 102 Mio. € (31. Dezember 2021: 123 Mio. €). Die verfügbaren beschränkten Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Daimler Truck-Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

Der Rückgang der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um 1.300 Mio. € resultierte im Wesentlichen aus Zahlungen für das erworbene Finanzdienstleistungsgeschäft, Rückzahlungen von Darlehen an Kreditinstitute sowie den Mittelabflüssen aus der laufenden Geschäftstätigkeit und den kurzfristigen Investitionen in Publikumsfonds. Der Rückgang wurde durch Mittelaufnahmen an internationalen Geld- und Kapitalmärkten kompensiert.

### Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

Die in der Überleitung vom Ergebnis vor Ertragsteuern zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassten im 2022 insbesondere den Ergebnisanteil des Konzerns aus At-equity-Gesellschaften sowie eine Wertminderung des At-equity-Buchwertes der Daimler KAMAZ Trucks Holding GmbH in Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg. Im Vorjahr wirkten insbesondere Effekte aus dem Verkauf von 50,00% der Anteile an cellcentric GmbH & Co. KG und aus der Neubewertung der gehaltenen Beteiligung.

Vor dem Erwerb des Finanzdienstleistungsgeschäfts gab es zwischen dem Daimler Truck-Konzern und dem erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäft bereits existente vertragliche Beziehungen (»Pre-existing Relationships«). Die Erfüllungen der Pre-existing Relationships zum beizulegenden Zeitwert führten zu Zahlungsmittelabflüssen i.H.v. 171 Mio. € und sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit wurde auch durch verkaufte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an externe Banken i.H.v. 154 Mio. € (31. Dezember 2021: 30 Mio. €) positiv beeinflusst und sind in [Anmerkung 20](#). Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erläutert.

Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden ist in Tabelle [D.68](#) dargestellt.

Tabelle [D.69](#) zeigt zusätzliche Zahlungsströme, die im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten sind.

### Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

Im Cash Flow aus Investitionstätigkeit sind Mittelzu- und -abflüsse i.H.v. 2.004 Mio. € (31. Dezember 2021: 0 Mio. €) enthalten, die im Zusammenhang mit dem erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäft an die Mercedes-Benz Group als Gegenleistung übertragen wurden und sind in [Anmerkung 4](#). Unternehmenszusammenschlüsse erläutert. Darüber hinaus spiegeln sich, wie in [Anmerkung 33](#). Finanzinstrumente erläutert, die kurzfristigen Investitionen in Publikumsfonds auch im Cash Flow aus Investitionstätigkeit wider.

In 2021 erfolgten Mittelzuflüsse i.H.v. 634 Mio. € im Zusammenhang mit der Veräußerung von 50,00% der Anteile an der cellcentric GmbH & Co. KG an die Volvo Group. Darüber hinaus wirkte sich im Vorjahr die Ablösung der Cash-Pooling-Konten und Darlehen gegenüber der Mercedes-Benz Group positiv auf den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit aus.

### D.68

#### Veränderungen der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden

	2022	2021
in Millionen €		
Rückstellungen	137	304
Finanzinstrumente	-6	-30
Sonstige übrige Vermögenswerte und Schulden	146	-392
	277	-118

### D.69

#### Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

	2022	2021
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-207	-117
Erhaltene Zinsen	195	66
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	13	12
Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz	7	18



### 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 192 Mio. € (31. Dezember 2021: 193 Mio. €).

Die Tabelle **7 D.70** enthält die Veränderung der Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit unterteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Komponenten. Im Geschäftsjahr 2022 nahm der Daimler Truck-Konzern Fremdfinanzierungen durch die Emission von Anleihen hauptsächlich in den USA, den Niederlanden und Kanada auf. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf die Übertragung von Financial Services und die anschließende Refinanzierung in 2021 zurückzuführen.

Für weitere Informationen zu den Auswirkungen der Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group in 2021 siehe Tabelle **7 D.71**.

#### D.70

##### Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten<sup>1</sup>

	2022	2021
in Millionen €		
Cash Flows	3.409	6.415
Veränderungen aus dem Erwerb oder Verlust von Tochterunternehmen	599	-6
Wechselkursänderungen	592	818
Veränderungen Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-521	-49
Marktwertänderungen aus Derivaten	34	-2
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
Sonstige Änderungen	162	119

<sup>1</sup> Die Veränderungen der Verbindlichkeiten aus der Finanzierungsaktivitäten enthalten Cash Flows aus Sicherungsgeschäften im Zusammenhang mit Finanzierungsmaßnahmen. Im Jahr 2022 führten diese zu einem Zugang i.H.v. 34 Mio. € (2021: Zugang i.H.v. 92 Mio. €).

#### D.71

##### 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	-56
	-7.264

## 31. 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.

## 32. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

### **Eventualverbindlichkeiten**

Zum 31. Dezember 2022 betrug der bestmögliche Schätzwert der Eventualverbindlichkeiten 632 Mio. € (31. Dezember 2021: 612 Mio. €). Die Eventualverbindlichkeiten umfassen hauptsächlich rechtliche Verfahren.

### **Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Zum 31. Dezember 2022 bestehen vertragliche Verpflichtungen aus dem Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen von 440 Mio. € (31. Dezember 2021: 290 Mio. €) und sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Kapitalzusagen gegenüber den Gemeinschaftsunternehmen Greenlane Infrastructure, LLC, cellcentric GmbH & Co. KG und der Commercial Vehicle Charging Europe BV von insgesamt 404 Mio. € (31. Dezember 2021: 6 Mio. €).

Darüber hinaus hat der Daimler Truck-Konzern zum 31. Dezember 2022 und 2021 unwiderrufliche Kreditzusagen gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Weitere Informationen über die unwiderruflichen Kreditzusagen können [Anmerkung 34](#). Management von Finanzrisiken entnommen 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 die von ihr gehaltenen Anteile der DTAG auf die Daimler Truck Holding AG abgespalten und ausgegliedert. Die Daimler Truck Holding AG 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 Daimler Truck Holding AG 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 Daimler Truck Holding AG 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 23](#). Pensionen und ähnliche Verpflichtungen) und sind nicht in den potenziellen Verpflichtungen enthalten.

Die sich aus § 133 UmwG ergebenden Verpflichtungen für den Daimler Truck-Konzern aufgrund der Ausgliederung 2019 und der Spaltung 2021 belaufen sich auf 27.463 Mio. € zum 31. Dezember 2022, fällig 2023: 7.130 Mio. € (31. Dezember 2021: 54.138 Mio. €, danach fällig im Jahr 2022: 30.303 Mio. €).

### 33. Finanzinstrumente

#### Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle [7 D.72](#) 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.72

##### Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2022		31. Dezember 2021	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €				
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22.425	22.129	16.098	16.173
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.682	4.682	3.962	3.962
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.944	5.944	7.244	7.244
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.145	1.145	139	139
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	351	351	116	116
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	783	783	14	14
Zu Anschaffungskosten bewertet	11	11	9	9
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	292	292	329	329
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	96	96	85	85
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	196	196	244	244
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	29	29	5	5
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	197	197	63	63
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	818	818	810	810
	<b>35.532</b>	<b>35.236</b>	28.650	28.725
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>				
Finanzierungsverbindlichkeiten	19.656	20.322	15.364	15.445
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.317	5.317	4.359	4.359
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	13	13	3	3
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	555	555	17	17
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.258	4.258	4.280	4.280
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	448	448	353	353
	<b>30.247</b>	<b>30.913</b>	24.376	24.457

### 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 2022 und 31. Dezember 2021 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* 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 erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Schuldinstrumente sind in Tabelle 7 D.72 enthalten und umfassen ausschließlich Geldmarktfonds.

Die *Eigenkapitalanteile* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Eigenkapitalanteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind in Tabelle 7 D.72 angegeben und umfassen mehrere Investitionen, die einzeln betrachtet nicht wesentlich sind. Für die zum 31. Dezember 2022 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht. Eigenkapitalinstrumente, 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 vorlagen, basiert die Marktwertermittlung auf Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen. Die Marktwerte werden mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle, wie z. B. Discounted Cash Flow- oder Multiplikator-Modelle, berechnet.

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

- derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Bewertung von unbedingten Devisentermingeschäften basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven.
- 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.

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 Mercedes-Benz Grund Services GmbH gehaltenen nicht beherrschenden Anteile an den Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs (1-4) und an der EvoBus OHG ausgewiesen. Diese nicht beherrschenden Anteile werden als kündbare Instrumente klassifiziert, da die nicht beherrschende Gesellschafterin Mercedes-Benz Grund Services GmbH (siehe [Anmerkung 25](#). Finanzierungsverbindlichkeiten), 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 Mercedes-Benz Grund Services GmbH 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 2022 unterliegen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 260 Mio. € einer Reverse-Factoring-Vereinbarung (31. Dezember 2021: 163 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 verzinliche 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.

Die Tabelle 7 D.73 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.

## D.73

### Angaben zu bilanzierten derivativen Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Global-Netting-Vereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen

	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Brutto- und Netto-Beträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen	Netto-beträge	Brutto- und Netto-Beträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen	Netto-beträge
in Millionen €						
Übrige finanzielle Vermögenswerte <sup>1</sup>	226	-123	103	63	-4	59
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>2</sup>	568	-123	445	15	-4	11

1 Die übrigen finanziellen Vermögenswerte, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (siehe Anmerkung 17. Übrige finanzielle Vermögenswerte).

2 Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (siehe Anmerkung 26. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten).

### Bemessungshierarchie

Die Tabelle 7 D.74 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 im Konzern überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

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

### D.74

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

	31. Dezember 2022				31. Dezember 2021			
	Gesamt	Stufe 1 <sup>1</sup>	Stufe 2 <sup>2</sup>	Stufe 3 <sup>3</sup>	Gesamt	Stufe 1 <sup>1</sup>	Stufe 2 <sup>2</sup>	Stufe 3 <sup>3</sup>
in Millionen €								
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Verzinsliche Wertpapiere	1.134	748	386	–	130	33	96	1
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	351	44	307	–	116	33	83	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	783	704	79	–	14	–	13	1
Eigen- und Fremdkapitalanteile	292	171	22	99	329	185	20	124
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	96	88	–	8	85	76	–	9
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	196	83	22	91	244	109	20	115
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	29	–	29	–	5	–	5	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	197	–	197	–	63	–	63	–
	<b>1.652</b>	<b>919</b>	<b>634</b>	<b>99</b>	<b>527</b>	<b>218</b>	<b>184</b>	<b>125</b>
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	13	–	13	–	3	–	3	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	555	–	555	–	17	–	17	–
	<b>568</b>	<b>–</b>	<b>568</b>	<b>–</b>	<b>20</b>	<b>–</b>	<b>20</b>	<b>–</b>

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

2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, 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.



Die Tabelle **7 D.75** 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.75

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

	31. Dezember 2022				31. Dezember 2021			
	Gesamt	Stufe 1 <sup>1</sup>	Stufe 2 <sup>2</sup>	Stufe 3 <sup>3</sup>	Gesamt	Stufe 1 <sup>1</sup>	Stufe 2 <sup>2</sup>	Stufe 3 <sup>3</sup>
in Millionen €								
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22.129	-	22.129	-	16.173	-	16.173	-
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten								
Finanzierungsverbindlichkeiten	20.131	8.822	11.309	-	15.236	6.712	8.524	-
davon Anleihen	11.134	8.822	2.312	-	7.377	6.712	665	-
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	1.018	-	1.018	-	755	-	755	-
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	7.978	-	7.978	-	7.104	-	7.104	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.258	-	4.156	102	4.280	-	4.200	80

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 [7 D.76](#) dargestellt.

Die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der Tabelle [7 D.76](#) nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

### D.76

#### Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
<b>Vermögenswerte</b>		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	29.838	25.757
Forderungen aus Finanzdienstleistungen <sup>1</sup>	18.383	13.732
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.682	3.962
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.944	7.244
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	11	9
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	818	810
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	447	201
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	351	116
Eigen- und Fremdkapital-anteile	96	85
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	1.008	263
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	783	14
Eigen- und Fremdkapital-anteile	196	244
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte <sup>2</sup>	29	5
<b>Schulden</b>		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	29.662	24.318
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.317	4.359
Finanzierungsverbindlichkeiten <sup>3</sup>	19.656	15.364
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten <sup>4</sup>	4.241	4.242
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	448	353
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten <sup>2</sup>	13	3

1 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen von 4.042 Mio. € (31. Dezember 2021: 2.366 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 1.183 Mio. € (31. Dezember 2021: 1.235 Mio. €), da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.
4 Hierin nicht enthalten sind Finanzgarantien von 17 Mio. € (31. Dezember 2021: 38 Mio. €), da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

## Netto-Gewinne oder -verluste

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Netto-Gewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind) können Tabelle [7 D.77](#) entnommen werden.

Die Netto-Gewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beinhalten im Wesentlichen Gewinne und Verluste aus der Bewertung dieser Instrumente.

Die Netto-Gewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Netto-Gewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalinstrumente enthalten Dividendenausschüttungen.

Die Netto-Gewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere Wechselkurseffekte.

Die Netto-Gewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen (inklusive Wertaufholungen) von 284 Mio. € (2021: 104 Mio. €), die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Daneben sind Währungskursgewinne und -verluste enthalten.

Die Netto-Gewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) umfassen im Wesentlichen Wechselkurseffekte.

### D.77

#### Nettogewinne/-verluste

	2022	2021
in Millionen €		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigen- und Fremdkapitalinstrumente	-64	28
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	31	-32
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	4	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	-1	-
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	-251	-38
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-41	-89

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.78 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 [Anmerkung 1](#). Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze enthalten.

#### D.78

##### Gesamtzinserträge und -aufwendungen

	2022	2021
in Millionen €		
Gesamtzinserträge	1.435	933
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	1.378	929
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	57	4
Gesamtzinsaufwendungen	-840	-453
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	-840	-453

### 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 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.79 zeigt die Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte.

#### D.79

##### Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte

in Millionen €	Währungsrisiko	Cash Flow	Zinsrisiko
	Cash Flow Hedges <sup>1</sup>	Cash Flow Hedges <sup>2</sup>	Fair Value Hedges <sup>2</sup>
<b>31. Dezember 2022</b>			
<b>Buchwert der Sicherungsinstrumente</b>			
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	35	25	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	32	105	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	28	-	8
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	4	1	515
<b>Änderungen des beizulegenden Zeitwerts<sup>3</sup></b>	<b>82</b>	<b>102</b>	<b>-473</b>
<b>31. Dezember 2021</b>			
<b>Buchwert der Sicherungsinstrumente</b>			
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
<b>Änderungen des beizulegenden Zeitwerts<sup>3</sup></b>	<b>-60</b>	<b>41</b>	<b>-11</b>

1 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Devisentermingeschäfte, Währungsoptionen und Währungsswaps.

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.80](#) entnommen werden.

Die Effekte, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung entfielen (hedge-ineffektiver Teil), können Tabelle [D.81](#) entnommen werden.

### Cash Flow Hedges

Der Daimler Truck-Konzern designiert Cash Flow Hedges im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs- und Zinsrisiken.

Die Beträge, die sich auf die als Cash Flow Hedges bezeichneten Posten beziehen, sind in Tabelle [D.82](#) aufgeführt.

Die Gewinne und Verluste aus Cash Flow Hedges sowie die Effekte, die auf den unwirksamen Teil (hedge-ineffektiver Teil) der Absicherungen entfielen, sind in Tabelle [D.83](#) aufgeführt.

### D.80

#### Fair Value Hedges

	31. Dezember	
	2022	2021
	Zinsrisiko	
in Millionen €		
Buchwerte der gesicherten Grundgeschäfte		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	260	221
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	5.282	4.095
davon sicherungsbedingte Anpassungen		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	-9	-1
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	-515	-17
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte <sup>1</sup>	471	-2
Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus inaktiven Sicherungen, der in der Konzernbilanz verbleibt	5	-

<sup>1</sup> Kumulierte Aufwendungen oder Erträge, die im Buchwert der Grundgeschäfte erfasst wurden.

### D.81

#### Ineffektivität von Fair Value Hedges

	2022	2021
	Zinsrisiko	
in Millionen €		
Zinsaufwendungen	-2	-13

### D.82

#### Cash Flow Hedges

	31. Dezember 2022		31. Dezember 2021	
	Währungsrisiko	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zinsrisiko
in Millionen €				
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte <sup>1</sup>	-81	-102	60	-41
Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern)				
Laufende Absicherungen	96	130	3	22
Abgebrochene/abgelaufene Absicherungen	-23	-	3	-

<sup>1</sup> Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

## D.83

### Gewinne und Verluste von Cash Flow Hedges<sup>1</sup>

in Millionen €	Währungsrisiko			Zinsrisiko	
	Umsatz- erlöse	Umsatz- kosten	Übriges Finanz- ergebnis	Umsatz- kosten	Zinsauf- wendungen
Posten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, in dem die Ineffektivität und die Umbuchungen enthalten sind					
<b>2022</b>					
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	38	44	-	-13	115
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	-	-1	-	-	-
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	-15	-	-	-	5
<b>2021</b>					
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	-40	-21	-	22	19
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

<sup>1</sup> In 2022 und 2021 wurden keine Ineffektivitäten von Sicherungsgeschäften in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Tabelle [7 D.84](#) zeigt die Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente.

## D.84

### Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente

in Millionen €	2022	2021
<b>Stand 1. Januar</b>	13	28
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	136	-28
Währungsrisiko	34	-69
Zinsrisiko	102	41
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-2	19
Währungsrisiko	-6	22
Zinsrisiko	4	-3
Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte (vor Steuern)	8	-19
Währungsrisiko - Beschaffungsvorgänge	8	-13
Rohstoffpreisrisiko - Anschaffung von Vorräten	-	-6
Sonstige Veränderungen	-	14
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	-33	-1
<b>Stand 31. Dezember</b>	122	13

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.86](#) ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Zum 31. Dezember 2022 hatte der Daimler Truck-Konzern derivative Finanzinstrumente mit einer maximalen Laufzeit von 109 Monaten (31. Dezember 2021: 121 Monaten) im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen operativen Cash Flows abzusichern.

### Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente

Tabelle [7 D.86](#) zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern eingesetzt hat, um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

Tabelle [7 D.85](#) 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- und Zinsänderungsrisiken finden sich in [Anmerkung 34](#).  
Management von Finanzrisiken.

## D.85

### Durchschnittspreise Sicherungsinstrumente für wesentliche Risiken

	31. Dezember	
	2022	2021
<b>Währungsrisiko</b>		
AUD je €	1,53	-
GBP je €	0,87	-
USD je €	1,08	1,14
<b>Zinsrisiko</b>		
Fair Value Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz - BRL	-12,83 %	-8,11 %
Durchschnittlicher Zinssatz - CAD	-2,17 %	1,22 %
Durchschnittlicher Zinssatz - EUR	-1,45 %	-
Durchschnittlicher Zinssatz - MXN	-2,71 %	2,34 %
Durchschnittlicher Zinssatz - USD	-0,77 %	0,71 %
Cash Flow Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz - BRL	1,25 %	1,07 %
Durchschnittlicher Zinssatz - CAD	1,69 %	-0,68 %
Durchschnittlicher Zinssatz - EUR	2,03 %	-
Durchschnittlicher Zinssatz - MXN	1,54 %	-1,01 %
Durchschnittlicher Zinssatz - USD	0,63 %	-0,21 %

## D.86

### Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente

in Millionen €	31. Dezember 2022				31. Dezember 2021			
	Fälligkeiten der Nominalbeträge				Fälligkeiten der Nominalbeträge			
	<1 Jahr	1-5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt	<1 Jahr	1-5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt
<b>Währungsrisiko</b>								
	3.582	1.075	-	4.657	1.224	188	-	1.412
Derivate außerhalb des Hedge Accounting	1.537	96	-	1.633	377	-	-	377
Cash Flow Hedges	2.045	979	-	3.024	847	188	-	1.035
<b>Zinsrisiko<sup>2</sup></b>								
	1.886	7.613	1.406	10.905	2.351	4.814	1.324	8.489
Derivate außerhalb des Hedge Accounting <sup>2</sup>	-	-	-	-	1.510	1.829	-	3.339
Fair Value Hedges <sup>2</sup>	276	4.318	1.406	6.000	373	2.324	1.324	4.021
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind <sup>1</sup>								
in USD <sup>2</sup>	-	-	-	-	265	265	-	530
Cash Flow Hedges <sup>2</sup>	1.610	3.295	-	4.905	468	661	-	1.129
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind <sup>1</sup>								
in USD <sup>2</sup>	189	-	-	189	44	384	-	428

1 Die Höhe des von der Reform der Benchmark-Zinssätze direkt betroffenen Risiko-Exposures in Cash Flow Hedges stimmt wegen der grundsätzlichen Sicherungsquote von 1 im Wesentlichen mit den ausgewiesenen Nominalwerten der Sicherungsinstrumente überein. Weitere Informationen zur Reform der Benchmark-Zinssätze können Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken entnommen werden.

2 Vorjahreszahl angepasst.



## 34. Management von Finanzrisiken

### 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 resultieren 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 beim 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 sichert Währungsrisiken durch Devisentermingeschäfte ab. Für die Absicherung von Rohstoffen bestehen langfristige Lieferverträge, so dass es nicht notwendig ist hier weitere Absicherungen aufzubauen. Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere über das Volumen der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente sind in [Anmerkung 33](#). 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 Gesundheitsfürsorgepflichtungen gehaltenen markt-sensitiven Anlagen, die auch Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere umfassen, sind nicht Bestandteil der nachfolgenden quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen des Konzerns enthält [Anmerkung 23](#). 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.87](#) sind die maximalen Risikopositionen zum Bilanzstichtag ersichtlich.

### D.87

#### Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten, unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien

	Anmerkung	31. Dezember	
		2022	2021
		Maximale Risikoposition	
in Millionen €			
Liquide Mittel		<b>7.089</b>	7.383
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	<b>22.425</b>	16.098
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	<b>4.682</b>	3.962
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	17	<b>197</b>	63
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	17	<b>29</b>	5
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	17	<b>818</b>	810
Unwiderrufliche Kreditzusagen		<b>163</b>	114
Finanzgarantien		<b>300</b>	304

### Liquide Mittel

Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen. Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Die liquiden Mittel werden vorwiegend bei Finanzinstituten mit hoher Bonität innerhalb und außerhalb Europas sowie seit Oktober 2022 auch in Geldmarktfonds gehalten. 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 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 2022 betrug die Kreditposition der 15 größten Kunden nicht mehr als 19% des Gesamtportfolios (31. Dezember 2021: 20%).

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 Scoringsysteme 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.

Die Situation hinsichtlich der COVID-19-Pandemie hat sich in 2022 normalisiert. Die staatlichen Unterstützungsprogramme sind im Wesentlichen ausgelaufen und das Gesamtvolumen der Modifikationen ist weiter rückläufig. Der verbliebene Teil der zusätzlichen Wertberichtigung zur Abdeckung der erwarteten Kreditverluste in Folge der Pandemie wurde aufgelöst, da dieser nun über die Zukunftserwartung des Standard-Prozesses abgedeckt wird.

Wenngleich die COVID-19-Pandemie an Bedeutung verlor, stand die Entwicklung des Kreditrisikos wegen des Ausbruchs des Ukraine-Russland-Kriegs nach wie vor im Vordergrund für das Segment Financial Services. Die zukünftigen Erwartungen wurden angepasst, um den verschlechterten makroökonomischen Ausblick hinsichtlich steigender Inflation zu berücksichtigen. Darüber hinaus wurden die Kreditportfolios im Zusammenhang mit den Phase 2-Transaktionen in den Konzern integriert.

Die Wertberichtigungsquote bleibt auf einem stabilen Niveau aufgrund der gegenläufigen Effekte aus einerseits dem Bedeutungsverlust der Pandemie mit einer günstigen Portfolioentwicklung sowie andererseits dem verschlechterten makroökonomischen Ausblick.

Für Informationen über Kreditrisiken, die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthalten sind, siehe [Anmerkung 15](#). Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Informationen über die Bewertung der erwarteten Kreditverluste sind in [Anmerkung 1](#). Allgemeine Angaben und 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 20](#). 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 2022 und 2021 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 2022 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 163 Mio. € (31. Dezember 2021: 114 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 2022 auf 300 Mio. € (31. Dezember 2021: 304 Mio. €) und beinhalten zum 31. Dezember 2022 Verbindlichkeiten i.H.v. 17 Mio. € (31. Dezember 2021: 38 Mio. €). Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar; dabei garantiert der Konzern als Garantgeber 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 2022 beliefen sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente auf 5.944 Mio. € (31. Dezember 2021: 7.244 Mio. €). Im Jahr 2022 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, den gezahlten Ertragsteuern sowie einem gestiegenen Portfolio aus Leasing- und Finanzierungstätigkeiten bei Financial Services.

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. Diese Kreditlinie wurde nach der Emission von Anleihen durch die Finanzierungsgesellschaften in den USA, Kanada und den Niederlanden vertraglich reduziert und Ende September 2022 vollständig zurückbezahlt und aufgekündigt.

Darüber hinaus beinhaltet der Konsortialkreditvertrag eine feste Zusage für eine revolvingierende Kreditlinie i.H.v. 5 Mrd. € (die »revolvingierende Kreditfazilität«). Die revolvingierende Kreditfazilität hat zunächst eine Laufzeit von fünf Jahren mit zwei Verlängerungsoptionen um ein Jahr, von denen eine noch genutzt werden kann, und wurde zu marktüblichen Konditionen vereinbart. Der Daimler Truck-Konzern beabsichtigt nicht, die revolvingierende Kreditfazilität in Anspruch zu nehmen.

Im September 2022 wurde eine weitere revolvingierende Kreditlinie i.H.v. 1 Mrd. € mit einer internationalen Bankengruppe abgeschlossen. Diese Kreditlinie hat eine Laufzeit von 24 Monaten und enthält während der ersten 18 Monate eine Erhöhungsoption um 500 Mio. €. Zum 31. Dezember 2022 war diese Kreditlinie nicht in Anspruch genommen.

Die in Tabelle [7 D.88](#) dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien per 31. Dezember 2022 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen können.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Daimler Truck-Konzerns enthält auch [Anmerkung 25](#). Finanzierungsverbindlichkeiten.

## D.88

### Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien<sup>1</sup>

	Gesamt	2023	2024	2025	2026	2027	≥ 2028
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten <sup>2</sup>	22.151	8.165	5.353	3.232	1.956	1.748	1.697
davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	1.322	205	196	174	142	118	487
Derivative Finanzinstrumente <sup>3</sup>	651	237	151	85	73	32	73
davon mit Brutto-Ausgleich	94	87	7	-	-	-	-
Zahlungsmittelabflüsse	1.448	1.294	154	-	-	-	-
Zahlungsmittelzuflüsse	-1.354	-1.207	-147	-	-	-	-
davon mit Netto-Ausgleich	557	150	144	85	73	32	73
Zahlungsmittelabflüsse	557	150	144	85	73	32	73
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <sup>4</sup>	5.317	5.310	-	-	-	-	7
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung und Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien	3.883	2.307	570	371	274	127	234
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	-	-	-	-	-	-	-
Unwiderrufliche Kreditzusagen <sup>5</sup>	163	163	-	-	-	-	-
Finanzgarantien <sup>6</sup>	300	300	-	-	-	-	-
	32.465	16.482	6.074	3.688	2.303	1.907	2.011

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.

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.

Bestimmte Benchmark-Zinssätze, darunter diejenigen der London Interbank Offered Rate (für US-Dollar, britisches Pfund, Schweizer Franken und Japanischen Yen), wurden bis Ende 2022 umfassend international reformiert. Infolgedessen werden 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.

In 2022 ist der Großteil der von der Benchmark Reform betroffenen Geschäfte entweder ausgelaufen, wurde vorzeitig beendet oder auf die risikofreien Referenzsätze umgestellt. Der Daimler Truck-Konzern nimmt an, dass die verbleibende Umstellung in den Grundgeschäften und Sicherungsinstrumenten identisch und ohne wesentlichen zeitlichen Verzug erfolgen wird. Der Daimler Truck-Konzern sieht daher den wirtschaftlichen Zusammenhang und damit die Fortführung der Bilanzierung als Sicherungsbeziehung weiterhin als gegeben an.

Die Nominalwerte der betroffenen derivativen Finanzinstrumente sind in der Tabelle [7 D.86](#) enthalten.

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.

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.



## 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, dem Australischen Dollar und dem Japanischen Yen. Das Wechselkursrisiko des Daimler Truck-Konzerns entsteht vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die dazugehörigen Kosten erzielt werden. 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 Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen. In Höhe der ausgeglichenen Position sind damit keine Absicherungsmaßnahmen nötig. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist 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. Auch die designierten Sicherungsbeziehungen werden auf Beendigung der Bilanzierung 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 [7 D.89](#) zeigt den Value-at-Risk am Ende des Berichtszeitraums für das Wechselkursrisiko für die Portfolios 2022 und 2021 von derivativen Finanzinstrumenten, die hauptsächlich im Zusammenhang mit dem operativen Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden. 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 [7 D.86](#).

### D.89

#### Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko und das Zinsänderungsrisiko

in Millionen €	2022	2021
	Jahresende	Jahresende
Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	46	14
Zinsänderungsrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	26	14

*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 Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen im Jahr 2022 wurde im Wesentlichen durch einen starken Anstieg von Wechselkursvolatilitäten und des gestiegenen Absicherungsvolumens 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 wechsellkursbedingten 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.

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 Segmente sowie dem Liquiditätsmanagement eingesetzt. Der Daimler Truck-Konzern steuert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für die fahrzeugbezogenen Segmente und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

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.

*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 31. Dezember 2022 gab es keine Warenderivate.

*Hedge Accounting.* Zum 31. Dezember 2022 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.

## 35. 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. 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 Lkw 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 Lkw der Marke Mercedes-Benz sowie Off-Highway-Lösungen und vertreibt Lkw der Marke FUSO in Europa und Lateinamerika (ohne Mexiko).

Das Segment Trucks Asia entwickelt, produziert und vertreibt Lkw und Busse unter den Marken FUSO und BharatBenz und vertreibt Lkw und Busse der Marke Mercedes-Benz. Darüber hinaus ist Trucks Asia über Daimler Truck China (»DTC«) und dessen Tochterunternehmen Daimler Trucks and Buses China (»DTBC«), über das Mercedes-Benz Lkw nach China importiert werden, auch in China aktiv. Außerdem werden im Rahmen des Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd-Gemeinschaftsunternehmens mit Foton Lkw unter den Marken Mercedes-Benz und Auman produziert und vertrieben


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 Segment Mercedes-Benz ist der Hauptzulieferer von Ersatzteilen für die anderen Segmente.

Das Segment Financial Services unterstützt den Vertrieb von Lkw und 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 1](#). Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS.

Die in der internen Steuerung und Berichterstattung verwendete Konzernergebnisgröße stellt das »EBIT« dar. Das EBIT setzt sich aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz, den Vertriebs- 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 Restwerttrisiken 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 »Impairment of Assets« 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.

### 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.90 zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2022 und 2021.

## D.90

### Segmentinformationen

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
<b>2022</b>								
Außenumsatzerlöse	21.922	17.843	5.915	3.551	1.714	50.945	-	50.945
Konzerninterne Umsatzerlöse	117	2.370	584	138	45	3.254	-3.254	-
Umsatzerlöse gesamt	22.039	20.213	6.499	3.689	1.759	54.199	-3.254	50.945
Segmentergebnis (EBIT)	2.376	1.188	161	-52	310	3.983	-487	3.496
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	8	-114	-64	-	-	-170	-56	-226
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-16	132	-	15	-3	128	11	139
<b>31. Dez. 2022</b>								
Segmentvermögenswerte	7.441	14.415	5.525	3.289	25.545	56.215	891	57.106
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	20	-	353	8	-	381	692	1.073
Segmentsschulden	6.427	9.120	2.100	2.500	23.327	43.474	-463	43.011
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	355	2.064	305	222	903	3.849	7	3.856
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	6	161	58	15	19	259	7	266
davon Sachinvestitionen	216	452	153	85	11	917	1	918
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	282	904	249	179	19	1.633	9	1.642
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	14	120	27	17	4	182	4	186
davon Abschreibungen auf Sachanlagen (einschl. Nutzungsrechte)	241	417	192	69	11	930	5	935

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
<b>2021</b>								
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 Abzinsungs- faktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-1	26	-	3	-2	26	-	26
<b>31. Dez. 2021</b>								
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	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 auf immaterielle Vermögenswerte	15	167	35	17	40	274	10	284
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	210	392	192	68	10	872	4	876



## Überleitung

Die Überleitung der Segmentgrößen auf die für den Daimler Truck-Konzern relevanten Beträge ist in Tabelle [7 D.91](#) dargestellt.

### D.91

#### Überleitung der Segmente zum Konzernabschluss

	2022	2021
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	<b>3.983</b>	2.361
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	<b>-56</b>	-53
Sonstige betriebliche Erträge	-	1.215
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	<b>-364</b>	-163
Eliminierungen	<b>-67</b>	-3
Konzern EBIT	<b>3.496</b>	3.357
Summe Segmentvermögenswerte	<b>56.215</b>	46.451
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	<b>692</b>	659
Vermögenswerte aus Ertragsteuern <sup>1</sup>	<b>1.565</b>	1.337
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	<b>458</b>	422
Eliminierungen	<b>-1.824</b>	-1.118
Konzern-Segmentvermögenswerte	<b>57.106</b>	47.751
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen <sup>1</sup>	<b>6.863</b>	7.049
Summe Konzern-Vermögenswerte	<b>63.969</b>	54.800
Summe Segmentschulden	<b>43.474</b>	34.619
Schulden aus Ertragsteuern <sup>1</sup>	<b>79</b>	287
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	<b>1.078</b>	991
Eliminierungen	<b>-1.620</b>	-988
Konzern-Segmentschulden	<b>43.011</b>	34.909
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen <sup>1</sup>	<b>352</b>	3.468
Summe Konzern-Eigenkapital	<b>20.606</b>	16.423
Summe Konzern-Eigenkapital und Konzern-Schulden	<b>63.969</b>	54.800

<sup>1</sup> Soweit diese nicht auf Financial Services entfallen.

Im Jahr 2021 enthalten die sonstigen betrieblichen Erträge den Gewinn aus dem Verlust der Beherrschung über cellcentric GmbH & Co. KG, 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. 191 Mio. €, die im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns im Bereich autonomes Fahren stehen (2021: 114 Mio. €).

## 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.92](#) dargestellt.

### D.92

#### Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

	Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte <sup>1</sup>	
	2022	2021	31. Dez. 2022	31. Dez. 2021
in Millionen €				
Europa	<b>15.330</b>	13.091	<b>8.868</b>	8.038
davon Deutschland	<b>5.532</b>	5.266	<b>6.824</b>	6.414
Nordamerika	<b>22.587</b>	16.216	<b>3.155</b>	2.792
davon USA	<b>19.175</b>	13.786	<b>2.593</b>	2.214
Asien	<b>6.546</b>	5.690	<b>2.300</b>	2.494
davon Japan	<b>2.864</b>	3.248	<b>2.027</b>	2.229
Lateinamerika	<b>4.587</b>	3.011	<b>619</b>	542
Übrige Märkte	<b>1.895</b>	1.756	<b>263</b>	236
	<b>50.945</b>	39.764	<b>15.205</b>	14.102

<sup>1</sup> Die langfristigen Vermögenswerte enthalten Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Gegenstände.

## 36. Kapitalmanagement

Grundlage für das Kapitalmanagement des Daimler Truck-Konzerns sind die Net Assets für die Segmente des Industriegeschäfts und das Eigenkapital für Financial Services. Die Ermittlung der Net Assets des Industriegeschäfts erfolgt über die Vermögenswerte und 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 Net Assets des Industriegeschäfts enthalten zusätzlich noch Überleitungs-posten des Konzerns, die nicht den Segmenten zugeordnet sind. Die Steuerung des Segments Financial Services erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals.

Die durchschnittlichen Kapitalbasen des Jahres werden aus den durchschnittlichen Kapitalbasen der Quartale berechnet. Diese ermitteln sich als Durchschnitt zu Beginn und zum Ende eines Quartals.

Die Kapitalkosten innerhalb des Daimler Truck-Konzerns leiten sich aus den Mindestrenditen ab, die Investoren auf ihr investiertes Kapital erwarten. Die Kapitalkosten des Industriegeschäfts ermitteln sich aus den gewichteten Eigen- sowie Fremdkapitalkosten. Die Ermittlung der Eigenkapitalkosten basiert auf der CAPM-Methode.

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 ein angemessener, an den betrieblichen Erfordernissen orientierter Bestand an Liquidität.

## 37. Ergebnis je Aktie

Die Berechnung des unverwässerten und verwässerten Ergebnisses je Aktie basiert auf dem Ergebnisanteil der Aktionäre des Daimler Truck-Konzerns. In 2022 und 2021 gab es keine Verwässerungseffekte bei den Aktien. Der Ergebnisanteil der Aktionäre des Daimler Truck-Konzerns (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 2.665 Mio. € (2021: 2.347 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 für die jeweils das Ergebnis berechnet wird.

Die gleiche Anzahl von Aktien wurde für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie für das Geschäftsjahr, verwendet. Derzeit sind keine Instrumente mit einem potenziellen Verwässerungseffekt auf das Ergebnis je Aktie im Umlauf oder geplant.

Tabelle [7 D.93](#) zeigt den Zähler und den Nenner für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie.

<b>D.93</b>		
<b>Ergebnis je Aktie</b>		
	<b>2022</b>	2021
in Millionen €		
Ergebnisanteil der Aktionäre	<b>2.665</b>	2.347
in Millionen Aktien		
Gewogene durchschnittliche Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien – unverwässert und verwässert	<b>823</b>	823
Ergebnis je Aktie – unverwässert und verwässert	<b>3,24</b>	2,85

## 38. 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 30,01%igen Minderheitsbeteiligung der Mercedes-Benz Group AG an der Daimler Truck Holding AG (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 42](#). 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 [D.94](#) aufgeführt.

### Geschäftsbeziehungen mit der Mercedes-Benz Group

Der Daimler Truck-Konzern erzielte Umsätze mit Unternehmen der Mercedes-Benz Group vor allem aus dem Verkauf von Lkw, 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, Buchhaltung, Informationstechnologie, Personalwesen und Treasury.

Neben den operativen Geschäftsbeziehungen bestanden im Geschäftsjahr finanzierungsbezogene Geschäftsbeziehungen mit der Mercedes-Benz Group.

### Nicht beherrschende Anteile an den Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs und an der EvoBus OHG

Zum 31. Dezember 2022 werden nicht beherrschende Anteile an den Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs und an der EvoBus OHG, die von der Mercedes-Benz Grund Services GmbH gehalten werden, als finanzielle Verbindlichkeiten bilanziert und belaufen sich auf 191 Mio. € (31. Dezember 2021: 209 Mio. €). Für weitere Informationen siehe [Anmerkung 33](#). Finanzinstrumente.

### 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 2022 1.104 Mio. € (31. Dezember 2021: 1.393 Mio. €). Die zugehörigen passivischen Abgrenzungsposten betragen zum 31. Dezember 2022 735 Mio. € (31. Dezember 2021: 902 Mio. €).

Für Leasingverhältnisse, in denen Financial Services Gesellschaften Personenfahrzeuge an Endkunden vermietet, welche zuvor von konzernunabhängigen Händlern erworben wurden, hat die Mercedes-Benz Group Restwertgarantien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2022 betragen die von der Mercedes-Benz Group gegenüber Financial Services ausgegebenen Restwertgarantien für Personenfahrzeuge im Vermietvermögen, welche im Rahmen eines Operating Leases an Endkunden vermietet werden, 66 Mio. € (31. Dezember 2021: 47 Mio. €). Von der Mercedes-Benz Group ausgegebene Restwertgarantien für Personenkraftwagen, die Financial Services Gesellschaften im Rahmen eines Finanzierungsleasings an Endkunden vermietet, betragen zum 31. Dezember 2022 76 Mio. € (31. Dezember 2021: 60 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 2022 auf 1 Mio. €

(31. Dezember 2021: 32 Mio. €). Die nicht in der Bilanz zu erfassenden Kreditrisikogarantien gegenüber Gesellschaften der Mercedes-Benz Group belaufen sich zum 31. Dezember 2022 auf 28 Mio. € (31. Dezember 2021: 32 Mio. €).

Im zweiten Quartal 2022 wurde eine finanzielle Verbindlichkeit für ein Ausfallrisiko eines externen Kunden in Höhe von 15 Mio. € gegenüber der Mercedes-Benz Group abgelöst.

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 2022 100 Mio. € (31. Dezember 2021: 120 Mio. €). Der Buchwert der zugehörigen Leasingverbindlichkeiten beträgt zum 31. Dezember 2022 98 Mio. € (31. Dezember 2021: 117 Mio. €). Die Leasingverhältnisse umfassen Immobilien, IT-Ausrüstung und andere Gegenstände.

#### **Übertragung von Phase 2 Gesellschaften und Geschäftsbereichen von der Mercedes-Benz Group**

Gemäß dem Spaltungsvertrag von 2021 wurden im Geschäftsjahr 2022 im Rahmen der Phase 2-Transaktionen bestimmte Gesellschaften und Geschäftsbereiche von der Mercedes-Benz Group auf den Daimler Truck-Konzern übertragen. Hierbei wurden Lkw und Bus-bezogene Leasingportfolien sowie -Endkundenfinanzierungen als Asset Deal oder Share Deal erworben. Nicht in Tabelle [7 D.94](#) enthalten sind die Effekte aus diesen Übertragungen.

Weitere Informationen finden sich in [Anmerkung 4](#). Unternehmenszusammenschlüsse.

#### **Nutzung oder Übertragung von Marken, Warenzeichen, Patenten, IP-Domains und 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.

#### **Sicherungsgeschäfte**

Der Daimler Truck-Konzern sichert Zins- und Währungsrisiken über eigene Sicherungsinstrumente selbst ab. Der Umfang, die Art und die Strategie der Absicherung im Geschäftsjahr werden in [Anmerkung 33](#). Finanzinstrumente und [Anmerkung 34](#). Management von Finanzrisiken im Detail beschrieben.

#### **Assoziierte Unternehmen**

Im Rahmen der Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen wurden wesentliche Umsätze aus dem Verkauf von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen mit den assoziierten Unternehmen von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (»MFTBC«) 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 für einen Kaufpreis i.H.v. 132 Mio. € an die Mercedes-Benz Group AG.

Seit der Abspaltung ist KAMAZ PAO 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 National Automobile Industry Company Ltd. (»NAI«) und der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd (»BFDA«) erzielt.

Weitere Informationen zu geleisteten Kapitaleinlagen finden sich in [Anmerkung 14](#). At-equity bewertete Finanzinvestitionen.

#### **Lizenzvertrag mit Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd**

Im Oktober 2020 hat der Daimler Truck-Konzern eine Technologie-Lizenzvereinbarung (»TLA«) mit dem Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd im Zusammenhang mit der Lokalisierung von Mercedes-Benz Lkw für den chinesischen Markt abgeschlossen. Diese Vereinbarung beinhaltet die Nutzung bestimmter geistiger Eigentumsrechte durch Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd für die Lokalisierung der Mercedes-Benz H6 Technologie im Austausch gegen eine Lizenzgebühr, welche in Summe 318 Mio. € beträgt.

Die Daimler Truck AG hat im zweiten Quartal 2022 die finale technische Produktdokumentation übertragen und damit die Verpflichtung aus der TLA erfüllt. Dies führt somit zu einer Umsatzerlösrealisierung der Lizenzgebühr (318 Mio. €) sowie einem Anstieg der Forderungen ggü. Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd als verbundenes Unternehmen.

Auf Konzernebene ist diese Transaktion eine Downstream-Transaktion mit einem Joint Venture. Daher wurde eine Eliminierung gebucht, welche die Umsatzerlöse im Segment Mercedes-Benz und die at-equity bewertete Beteiligung im Segment Trucks Asia reduziert. Nach der Eliminierung beläuft sich der positive Effekt im EBIT des Mercedes-Benz Segments und des Daimler Truck-Konzerns auf 159 Mio. € im zweiten Quartal 2022.

[Anmerkung 14](#). 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 32](#). Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen enthalten.

### Gesamtschuldnerische Haftung der Mercedes-Benz Group für Verbindlichkeiten der Daimler Truck AG aus 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 Bekanntmachung der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister bestanden.

Die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz AG haften daher auch für die der Daimler Truck AG zugewiesenen Verbindlichkeiten, die zum Zeitpunkt der Bekanntmachung der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister bestanden, für einen Zeitraum von fünf Jahren. Für Pensionsverpflichtungen nach dem Betriebsrentengesetz beträgt der vorgenannte Zeitraum zehn Jahre.

Die potenzielle Nachhaftung der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz AG gegenüber Dritten aus § 133 UmwG beträgt zum 31. Dezember 2022 1.335 Mio. € (fällig in den kommenden 12 Monaten: 338 Mio. €) (31. Dezember 2021: 1.690 Mio. €, fällig im Jahr 2022: 447 Mio. €).

Die in diesem Zusammenhang bestehenden Bestimmungen, insbesondere die Vorgehensweise zur Regelung des Innenausgleiches zwischen den beteiligten Rechtsträgern, sind im Ausgliederungsvertrag vom 25. März 2019 geregelt.

### Garantien

Die Mercedes-Benz Group hat Akkreditive und Garantien zugunsten des Daimler Truck-Business und seiner Kunden ausgestellt.

Zum 31. Dezember 2022 belaufen sich die von der Mercedes-Benz Group gewährten Garantien auf 312 Mio. € (31. Dezember 2021: 582 Mio. €).

Die von dem Daimler Truck-Konzern zugunsten der Mercedes-Benz Group, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen gewährten Garantien belaufen sich zum 31. Dezember 2022 auf 88 Mio. € (31. Dezember 2021: 100 Mio. €).

Nach der Abspaltung wurden von der Mercedes-Benz Group AG oder anderen Gesellschaften der Mercedes-Benz-Group 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.

### Zuwendungen zu Planvermögen

Der Daimler Truck Pension Trust e.V. verwaltet treuhänderisch das Planvermögen zur Sicherung von Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch ein nahestehendes Unternehmen des Daimler Truck-Konzerns. Die Daimler Truck AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für die Gesellschaft. Im Geschäftsjahr 2022 gab es Dotierungen in den Daimler Truck Pension Trust e.V. von 294 Mio. €, davon erfolgten Dotierungen in Höhe von 250 Mio. € auf Grundlage des Spaltungsvertrags aus dem Jahr 2021.

### Aktienorientierte Vergütungen

Für weitere Informationen siehe [Anmerkung 22](#). Aktienbasierte Vergütung.

### Nahestehende Personen

Zum Bilanzstichtag zählen alle Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG zu den Mitgliedern des Managements in Schlüsselpositionen.

### Vergütung der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen

Informationen über die Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen finden sich in [Anmerkung 39](#). Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats.

## D.94

### Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen <sup>1</sup>		Verbindlichkeiten <sup>2</sup>	
	2022	2021	2022	2021	31. Dez 2022	31. Dez 2021	2022	2021
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	216	317	13	39	36	21	2	2
davon KAMAZ PAO <sup>3</sup>	-	154	-	27	-	-	-	-
davon MFTBC-Beteiligungen	148	125	13	12	21	16	2	2
Gemeinschaftsunternehmen	546	394	94	20	330	87	2	13
davon DKTH <sup>4</sup>	34	273	49	7	-	53	-	-
davon NAI	241	99	3	2	72	22	-	-
davon BFDA	265	6	30	1	254	3	-	-
Mercedes-Benz Group <sup>5</sup>	3.205	3.848	1.308	1.829	411	739	1.826	2.530

1 Die Forderungen umfassen Bilanzposten, welche zu Zahlungsmittelzuflüssen führen. Hierzu zählen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, gewährte Darlehen sowie sonstige Forderungen. Die Forderungen beinhalten Wertminderungen von insgesamt 57 Mio. € (31.12.2021: 0 Mio. €), davon 49 Mio. € gegenüber Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH (zum 31.12.2021 wurde keine Wertminderung gegenüber Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH erfasst).

2 Die Verbindlichkeiten umfassen Bilanzposten, welche zu potenziell zukünftigen Zahlungsmittelabflüssen führen. Hierzu zählen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Restwertgarantien, Ausfallrisiken aus Garantien, Finanzierungsverbindlichkeiten, Leasingverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten.

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. Seit der Abspaltung ist KAMAZ PAO damit kein nahestehendes Unternehmen für den Daimler Truck-Konzern mehr. 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 im Jahr 2021 werden alle Transaktionen innerhalb der Position: Mercedes-Benz Group abgebildet.

4 Alle Erträge mit Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH im Geschäftsjahr 2022 entfallen auf den Zeitraum 01.01.2022 bis 27.02.2022. Geschäftsaktivitäten mit der Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH wurden zum 27. Februar 2022 bis auf Weiteres eingestellt. Die Gesellschaft wurde zum 30. Dezember 2022 veräußert. Im Geschäftsjahr 2022 sind in den empfangenen Lieferungen und Leistungen und sonstigen Aufwendungen gegenüber Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH Wertminderungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 49 Mio. € enthalten (2021: 0 Mio. €).

5 Davon Aufwendungen für empfangene Dienstleistungen von der Mercedes-Benz Group i.H.v. 606 Mio. € (2021: 399 Mio. €).



## 39. 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.

Das Management in Schlüsselpositionen vor bzw. nach der Abspaltung kann Tabelle [7 D.95](#) entnommen werden.

### D.95

#### 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 DTHAG <sup>1,2</sup>	(i) Vorstand der DTHAG
Die Aufsichtsräte	(i) Aufsichtsrat der DTAG (ii) Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG (iii) Aufsichtsrat der DTHAG <sup>1,2</sup>	(i) Aufsichtsrat der DTHAG

1 Falls die Mitglieder ähnliche Rollen innerhalb der Daimler Truck AG innehielten.

2 Der Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG wurde am 25. März 2021 berufen.

Die Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG sind bis zur Abspaltung 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 [7 D.96](#) und [7 D.97](#) aufgeführt.

Der in der Tabelle [7 D.96](#) dargestellte Aufwand für die variable Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung resultiert aus der laufenden Bewertung aller im Rahmen der Performance-Phantom-Share-Pläne (»PPSP«) gewährten und noch nicht fälligen Rechte zum beizulegenden Zeitwert an jedem Bilanzstichtag. Die PPSP wurden mit der Abspaltung im Jahr 2021 übertragen und von dem Daimler Truck-Konzern weitergeführt. Siehe [🔍 Anmerkung 22](#). Aktienbasierte Vergütung für weitere Informationen.

Die Mitglieder der Aufsichtsräte 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.96

#### Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats von DTHAG<sup>1</sup>

	2022	2021
in Millionen €		
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung)	6,9	4,7
Kurzfristig variable Vergütungskomponente (Jahresbonus) <sup>2</sup>	5,9	6,0
Mittelfristig variable Vergütungskomponente (»Deferral«)	5,9	0,5
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (»PPSP«) <sup>2</sup>	6,4	14,8
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	1,9	1,1
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	–	–
	27,0	27,1
Bezüge des Aufsichtsrats		
	3,6	1,5
	30,6	28,6

1 Die Vergütungen des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG und Mercedes-Benz Group AG sind bis zum Spaltungsstichtag in 2021 enthalten.

### D.97

#### Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats von Mercedes-Benz Group AG<sup>1</sup>

	2021
in Millionen €	
Bezüge des Vorstands	
Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung)	9,1
Kurzfristig variable Vergütungskomponente (Jahresbonus)	7,5
Mittelfristig variable Vergütungskomponente (»Deferral«)	7,5
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (»PPSP«)	22,9
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	2,1
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	–
	49,1
Bezüge des Aufsichtsrats	
	6,2
	55,3

1 Lediglich bis zur Ausgliederung im Geschäftsjahr 2021 erfolgte eine proportionale Verteilung der oben dargestellten Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG von ca. 27% an den Daimler Truck-Konzern.

### Angaben gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6 HGB

Die gewährte Gesamtvergütung (ohne Versorgungszusagen) für den Vorstand der Daimler Truck Holding AG im Sinne von § 314 Abs. 1 Nr. 6 HGB berechnet sich für das Geschäftsjahr 2022 aus der Summe

- der fixen Grundvergütung für 2022
- des in 2023 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteils des Jahresbonus für 2022 mit Wert zum Abschlussstichtag,
- des in 2024 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig aktienorientierten Anteils des Jahresbonus für 2022 (»Deferral«) mit Wert zum Abschlussstichtag 2022 (der Auszahlungsbetrag errechnet sich in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler Truck Holding AG-Aktie im Vergleich zum STOXX Europe Auto Index)
- des Zuteilungswerts der langfristigen aktienorientierten Vergütung (Performance Phantom Share Plan – PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2022 (Auszahlung im Jahr 2026) und
- der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile und sonstigen Nebenleistungen in 2022.

Für die beiden aktienorientierten Vergütungsbestandteile – sowohl die verzögert zur Auszahlung kommenden zweiten 50 % des Jahresbonus (»Deferral«) als auch den langfristig orientierten PPSP – können die jeweiligen künftigen Auszahlungsbeträge in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler Truck Holding AG-Aktie sowie von der Erreichung der jeweiligen Zielparame-ter deutlich von den dargestellten Werten abweichen. Die mögliche Abweichung nach oben ist durch Höchstgrenzen beschränkt. Auch ein Totalausfall beider Komponenten ist möglich.

Für 2022 entfallen 7,5 Mio. € (2021: 0,5 Mio. €) auf fixe, d. h. erfolgsunabhängige und 12,0 Mio. € (2021: 0,9 Mio. €) auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene variable Vergütungs-komponenten (Jahresbonus mit Deferral) sowie einer lang-fristigen variablen aktienorientierten Vergütung (»PPSP«) mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 5,7 Mio. € (2021: 3,9 Mio. €) und 232.988 ausgegebenen virtuellen Shares (2021: 165.092 Stück). Das entspricht für 2022 einer Gesamtsumme von 25,2 Mio. € (2021: 5,3 Mio. €).

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. Bei einem Vorstandsmitglied führte ein Fehler zu einer Über-zahlung geringer als 1 Mio. €, welcher im Geschäftsjahr 2023 korrigiert und die Mittel zurückgeführt werden.

Die Vergütung des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG betrug 3,6 Mio. € (2021: 0,2 Mio. €).

## 40. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG haben auf der ordentlichen Hauptversammlung am 22. Juni 2022 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschluss-prüfer bestellt. Gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB werden in Tabelle [7 D.98](#) 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 Tochterunter-nehmen erbracht haben.

Die Abschlussprüfungsleistungen betreffen die Prüfung des Konzernabschlusses und der Jahresabschlüsse des Daimler Truck-Konzerns sowie alle für die Abschlussprüfung erforder-lichen Leistungen einschließlich der prüferischen Durchsicht der Zwischenabschlüsse, der Prüfung des rechnungslegungs-bezogenen internen Kontrollsystems sowie der rechnungs-legungsbezogenen prüferischen Durchsicht der Einführung von IT-Systemen und -Prozessen.

Andere Bestätigungsleistungen wurden vor allem für freiwillige Prüfungen von Nachhaltigkeitsberichten oder der Erteilung von Comfort Letters erbracht.

Sonstige Leistungen wurden im Wesentlichen für nicht rechnungslegungsrelevante IT- und Prozessberatungen im Zusammenhang mit der Abspaltung und der Qualitätssicherung beauftragt.

### D.98

#### Honorare des Abschlussprüfers


	2022	2021
in Millionen €		
Abschlussprüfungsleistungen	19,4	15,2
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	8,6	7,0
Andere Bestätigungsleistungen	1,6	1,8
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1,4	1,4
Steuerberatungsleistungen	0,2	0,4
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	–	0,2
Sonstige Leistungen	1,3	1,4
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1,3	1,2
	<b>22,5</b>	<b>18,8</b>

## 41. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Januar 2023 hat der Daimler Truck-Konzern eine Anleihe in Höhe von 1,7 Mrd. € am US-Kapitalmarkt begeben.

## 42. 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 dauerhaft zugänglich gemacht.

### Anteilsbesitz

In Tabelle [7 D.99](#) 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. 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.99

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % <sup>1</sup>	Fußnote
<b>I. Konsolidierte Tochterunternehmen</b>			
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	
CharterWay France S.A.S.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Daimler Buses North America Inc.	Oriskany, USA	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 Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Daimler Truck & Bus Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	100,00	
Daimler Truck AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	3
Daimler Truck Australia Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Truck Canada Ltd.	Mississauga, Kanada	100,00	
Daimler Truck China Limited	Peking, China	100,00	
Daimler Truck Customer Services & Parts s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Daimler Truck España, S.L.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Daimler Truck Finance Canada Inc.	Toronto, Kanada	100,00	
Daimler Truck Finance North America LLC	Wilmington, USA	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 Belgium NV	Brüssel, Belgien	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 España, E.F.C., S.A.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Daimler Truck Financial Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	3
Daimler Truck Financial Services Italia S.p.A	Rom, Italien	100,00	
Daimler Truck Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Niederlande	100,00	
Daimler Truck Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Centurion, 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 France S.A.S.U.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Daimler Truck Holding Australia Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Truck Insurance Agency LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Truck International Finance B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler Truck Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler Truck North America LLC	Portland, USA	100,00	
Daimler Truck Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Daimler Truck Remarketing Corporation	Portland, USA	100,00	
Daimler Truck Renting España S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Daimler Truck Retail Italia S.r.l.	Rom, Italien	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % <sup>1</sup>	Fußnote
Daimler Truck Retail Lyon SAS	Genas, Frankreich	100,00	
Daimler Truck Retail Paris SAS	Wissous, Frankreich	100,00	
Daimler Truck Retail Portugal, Unipessoal, Lda.	Alverca, Portugal	100,00	
Daimler Truck Services France S.A.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Daimler Truck Southern Africa Ltd	Centurion, Südafrika	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 Asia Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan	51,00	
Daimler Trucks Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	
Daimler Trucks Retail Receivables LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Trucks Retail Trust 2020-1	Wilmington, USA	0,00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2021-1	Wilmington, USA	0,00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2022-1	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	Koege, Dänemark	100,00	
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	
Gamma 1 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	89,90	3, 4
Gamma 2 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	89,90	3, 4
Gamma 3 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	89,90	3, 4
Gamma 4 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	89,90	3, 4
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	89,88	3, 4
Mascot Truck Parts Canada Ltd (2017)	Mississauga, Kanada	100,00	
Mercedes Benz Kamyon Finansman A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Broker Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	99,00	
Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina SAU.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	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 Retail, S.A.U.	Madrid, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Servicios S.A.	Buenos Aires, Argentinien	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 Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Italia S.r.l.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Molsheim SASU	Molsheim, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH	Eugendorf, Österreich	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	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % <sup>1</sup>	Fußnote
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	
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	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Sandton, Südafrika	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 Ltd.	Calgary, Kanada	100,00	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point, USA	100,00	
TORC Europe GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
TORC Robotics, Inc.	Blacksburg, USA	84,92	
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 Tochterunternehmen<sup>2, 6</sup>

cloudgeeks GmbH	Köln, Deutschland	85,00	
CLOUDGEEKS, UNIPessoal LDA	Lissabon, Portugal	100,00	
Cúspide Daimler Trucks & Buses GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Daimler Automotive 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 Gastronomie GmbH	Gaggenau, Deutschland	100,00	
Daimler Truck Immobilien Service GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	
Daimler Truck Innovation Center India Private Limited	Bangalore, Indien	100,00	
Daimler Truck International Assignment Services LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Truck MENA Holding GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Daimler Truck Retail Polska Sp.zo.o.	Warschau, Polen	100,00	
DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda	Tramagal, Portugal	100,00	
EvoBus Reunion S. A.	Le Port, Frankreich	99,17	
EvoBus Russland OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Fleetboard Logistics GmbH	Volkach, Deutschland	100,00	
Gamma 5 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	4
Mercedes ServiceCard Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinstheim, Deutschland	51,00	
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	
Commercial Vehicle Charging Europe BV	Amsterdam, Niederlande	33,33	
Greenlane Infrastructure, LLC	Wilmington, USA	33,33	
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	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % <sup>1</sup>	Fußnote
<b>V. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen</b>			
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.	Okayamashi, 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	
<b>VI. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen<sup>2,6</sup></b>			
cellcentric Verwaltungsgesellschaft mbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	50,00	
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentinien	25,95	
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden, Deutschland	40,82	
H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	1,70	
Mercedes ServiceCard GmbH & Co. KG	Kleinostheim, Deutschland	51,00	
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipeh, Taiwan	33,40	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, 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	
<b>VII. Zu Fair Value bilanzierte wesentliche sonstige Beteiligungen<sup>6</sup></b>			
G2VP I, LLC	Menlo Park, USA	5,71	
IVU Traffic Technologies AG	Berlin, Deutschland	5,25	
Manz AG	Reutlingen, Deutschland	9,08	
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 und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze.

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 Die Angaben zum Eigenkapital und zum Ergebnis sowie die Angaben zu den Beteiligungen nach § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB unterbleiben, da 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.





# E

## Weitere Informationen

# E

## Weitere Informationen

<b>Versicherung der gesetzlichen Vertreter</b>	<b>281</b>
<hr/>	
<b>Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers</b>	<b>282</b>
<hr/>	
<b>Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Konzernklärung</b>	<b>290</b>
<hr/>	
<b>Weitere Informationen</b>	<b>292</b>

## 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 9. März 2023



Martin Daum



Jochen Goetz



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 2022, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 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 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß 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 2022 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.

## Wertberichtigung auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang [Anmerkung 1](#) »Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, [Anmerkung 2](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«, [Anmerkung 15](#) »Forderungen aus Finanzdienstleistungen«, [Anmerkung 34](#) »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 (EUR 22.971 Mio) 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 EUR 546 Mio.

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) 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. 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 sachgerecht, um Kreditrisiken frühzeitig zu erkennen und Wertberichtigungen in ausreichender Höhe zu bestimmen.



### **Bewertung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Rahmen des Erwerbs von Lkw- und Bus-bezogenen Financial Services-Gesellschaften sowie Geschäftsbereichen**

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang [Anmerkung 1](#) »Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, [Anmerkung 2](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«, [Anmerkung 4](#) »Unternehmenszusammenschlüsse« sowie auf den zusammengefassten Lagebericht Kapitel [Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf](#).

#### **Das Risiko für den Konzernabschluss**

Im Geschäftsjahr 2022 hat der Daimler Truck-Konzern Lkw- und Bus-bezogene Financial Services Gesellschaften sowie Geschäftsbereiche von der Mercedes-Benz Group AG erworben. Die gesamte übertragene Gegenleistung beläuft sich auf insgesamt EUR 2.106 Mio. Die mit den Unternehmenszusammenschlüssen erworbenen Vermögenswerte bestehen im Wesentlichen aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

Die erworbenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach IFRS 3 zum beizulegenden Zeitwert im Erwerbszeitpunkt angesetzt. Zur Bewertung der erworbenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen hat der Daimler Truck-Konzern einen externen Sachverständigen hinzugezogen.

Die Bewertung der erworbenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen ist komplex und beruht auf ermessensbehafteten Annahmen der gesetzlichen Vertreter. Die wesentlichen Annahmen hinsichtlich der erworbenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen betreffen die gewichteten Kapitalkosten (WACC – Weighted Average Cost of Capital) sowie die erwarteten Kreditverluste.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Datenbasis und die Annahmen für die Bewertung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ungenau sind und damit die Forderungen aus Finanzdienstleistungen fehlerhaft bewertet sind.

#### **Unsere Vorgehensweise in der Prüfung**

Unter Einbezug unserer eigenen Bewertungsspezialisten haben wir unter anderem die Angemessenheit der wesentlichen Annahmen sowie die Bewertungsmethoden beurteilt. Dafür haben wir uns zunächst durch Befragungen von Mitarbeitern des Finanzbereichs sowie durch Würdigung der relevanten Verträge ein Verständnis von den Erwerbstransaktionen verschafft.

Wir haben die Kompetenz, Fähigkeiten und Objektivität des vom Daimler Truck-Konzern beauftragten unabhängigen Sachverständigen beurteilt. Die der Bewertung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen zugrunde liegende Datenbasis haben wir unter Einbezug von lokalen Teileinheitsprüfern mit den zugrunde liegenden Verträgen und Datenbanken überprüft. Die verwendeten Bewertungsmethoden haben unsere Bewertungsspezialisten auf Übereinstimmung mit den Bewertungsgrundsätzen untersucht und die wesentlichen zugrunde gelegten Annahmen gewürdigt. Zur Beurteilung der methodisch und mathematisch sachgerechten Umsetzung der Bewertungsmethode haben wir die von der Gesellschaft vorgenommene Bewertung anhand eigener Berechnungen nachvollzogen.

#### **Unsere Schlussfolgerungen**

Das der Bewertung der erworbenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen zugrunde liegende Vorgehen ist sachgerecht und steht im Einklang mit den anzuwendenden Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen. Die der Bewertung zugrunde liegende Datenbasis ist zutreffend bestimmt worden und die wesentlichen verwendeten Annahmen sind angemessen.



### Bewertung der Rückstellung für Gewährleistung

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang [Anmerkung 1](#) »Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, [Anmerkung 2](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«, [Anmerkung 24](#) »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 EUR 1.952 Mio 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, Schadensschlüssel 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 Schadenanfälligkeiten 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 2](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«, [Anmerkung 24](#) »Rückstellungen für sonstige Risiken«, [Anmerkung 31](#) »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 einem EU-kartellrechtlichen Verfahren in unterschiedlichen Ländern ausgesetzt. Hierbei machen LKW-Kunden Schadenersatzforderungen infolge der Verhängung von Bußgeldern der Europäischen Kommission gegen die Mercedes-Benz Group AG und andere LKW-Hersteller im Juli 2016 geltend, das Bußgeld belief sich seinerzeit auf EUR 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 einem 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 einem 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 einem 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 »Nachhaltigkeit bei Daimler Truck« des zusammengefassten Lageberichts enthalten ist,
- die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung der Gesellschaft und des Konzerns, auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird, und
- die im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen lageberichts-fremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben.

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 Angaben im zusammengefassten Lagebericht 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.

### 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und 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 falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives 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 bedeutungsvolle 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, 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, Beaufsichtigung 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 bedeutungsvollen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.
- Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen,

einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel 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 sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

## Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

### **Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen 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 »dthag-2022-12-31-de.zip« (SHA256-Hashwert: a7a57572bae6293732337e6b24bb56d4cf71665c9f4052a56653a96d80a46c4f), 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 2022 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 (06.2022)) 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

Wir wurden von der Hauptversammlung am 22. Juni 2022 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 5. Juli 2022 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2021 als Konzernabschlussprüfer 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 in das Unternehmensregister einzustellenden 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 9. März 2023






KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Pritzer  
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 die »Gesellschaft« oder »Daimler Truck«) im zusammengefassten Lagebericht im Kapitel  **Nachhaltigkeit bei Daimler Truck**, sowie die als Bestandteil qualifizierten Abschnitte  **Geschäftsmodell** und  **Risiko- und Chancenbericht** im zusammengefassten Lagebericht (im Folgenden »nichtfinanzielle Konzernklärung«) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Die Inhalte der nichtfinanziellen Konzernklärung im Kapitel  **Nachhaltigkeit bei Daimler Truck** sind mit folgenden Symbolen gekennzeichnet: .

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernklärung für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und 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 die »EU-Taxonomieverordnung«) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt  **EU-Taxonomie** der nichtfinanziellen Konzernklärung dargestellten 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 nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Konzernklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Konzernklärung) oder Irrtümern 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.

### 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.

### Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die nichtfinanzielle Konzernklärung abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des 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 begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Konzernklärung der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 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.

Bei einer betriebswirtschaftlichen 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 unserer Prüfung 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.
- Bewertung der lokalen Datenerhebungs- und Berichterstattungsverfahren und der Zuverlässigkeit der gemeldeten Daten mittels Stichprobenerhebung in Mannheim (Deutschland) und Sao Bernardo do Campo (Brasilien).
- Einschätzung der Gesamtdarstellung der Angaben.
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen 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.

### 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 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 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.

### Verwendungsbeschränkung/AAB-Klausel

Dieser Prüfungsvermerk ist an den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG, Stuttgart gerichtet und ausschließlich für diese bestimmt.

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 Prüfungsvermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsbeschränkung auf EUR 4 Mio für Fahrlässigkeit in Ziffer 9 der AAB) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

Stuttgart, den 9. März 2023

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Mokler  
Wirtschaftsprüfer

Herold

# Weitere Informationen

## Informationen im Internet

Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Internetseite [daimlertruck.com](https://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.

[daimlertruck.com/investoren](https://www.daimlertruck.com/investoren)

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.

[daimlertruck.com/investoren/finanzkalender/finanzberichte](https://www.daimlertruck.com/investoren/finanzkalender/finanzberichte)

**Daimler Truck Holding AG**  
70771 Leinfelden-Echterdingen  
Tel. +49 711 8485 0  
[www.daimlertruck.com](https://www.daimlertruck.com)

**Investor Relations**  
[ir@daimlertruck.com](mailto:ir@daimlertruck.com)

Daimler Truck Holding AG  
70771 Leinfelden-Echterdingen  
Germany

Weitere Informationen  
von Daimler Truck unter  
[www.daimlertruck.com](http://www.daimlertruck.com)

