

Geschäftsbericht 2022



Mercedes-Benz Group





5

AN UNSERE AKTIONÄRINNEN
UND AKTIONÄRE

36

ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT MIT
NICHTFINANZIELLER
ERKLÄRUNG

161

CORPORATE GOVERNANCE

193

KONZERNABSCHLUSS

345

WEITERE INFORMATIONEN



AN UNSERE
AKTIONÄRINNEN
UND AKTIONÄRE



AN UNSERE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE

7 Brief des Vorstandsvorsitzenden

10 Der Vorstand

11 Bericht des Aufsichtsrats

22 Der Aufsichtsrat

26 Ziele und Strategie

26 Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität
als Grundlage unseres Handelns

27 Mercedes-Benz Cars Strategie

30 Mercedes-Benz Vans Strategie

33 Mercedes-Benz Mobility Strategie



Ola Källenius

Vorsitzender des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

2022 war ein Jahr, in dem wir unsere Widerstandsfähigkeit in einem herausfordernden Umfeld unter Beweis stellen und großen wirtschaftlichen Erfolg erzielen konnten. Gleichzeitig haben wir die Umsetzung unserer Strategie konsequent vorangetrieben. Darüber hinaus markiert das Jahr 2022 einen historischen Moment für uns: Seit 1. Februar heißt unser Unternehmen Mercedes-Benz Group AG.

Was hatten wir uns für 2022 vorgenommen? Wir wollten die Auswirkungen von Lieferengpässen begrenzen und weiter an unserer Kosteneffizienz arbeiten. Im Hinblick auf unsere Strategie hatten wir uns zum Ziel gesetzt, die Elektromobilität zu skalieren, die Software-Entwicklung zu beschleunigen und die Positionierung von Mercedes-Benz als Luxusmarke zu untermauern.

In all diesen Bereichen sind wir gut vorangekommen. Um die Auswirkungen der Lieferengpässe zu minimieren, haben wir beispielsweise Verträge mit einer Reihe neuer Halbleiter-Lieferanten geschlossen. Zur Sicherstellung der Rohstoffversorgung setzen wir verstärkt auf direkten Einkauf. So planen wir etwa, künftig bei der Förderung nachhaltiger Rohstoffquellen mit der kanadischen Regierung zusammenzuarbeiten. Im gesamten Unternehmen haben wir unsere Kosteneffizienz weiter erhöht. Das erforderte klare Priorisierung und große Disziplin.

Die Auslieferungen vollelektrischer Mercedes-Benz Pkw an unsere Kundinnen und Kunden haben wir mehr als verdoppelt. Unser Elektro-Portfolio haben wir um zwei elektrische Geländewagen erweitert. Auch die Verkäufe unserer elektrischen Vans konnten wir deutlich steigern. Im Software-Bereich haben wir ein neues Kompetenzzentrum eröffnet, die Entwicklung unseres eigenen Betriebssystems weiter vorangetrieben und die ersten hochautomatisierten Autos mit Stern an Kunden in Deutschland geliefert.

Mit Blick auf unser Geschäftsmodell und unser Pkw-Portfolio haben wir den Fokus geschärft: Wir konzentrieren uns künftig noch klarer auf die Stärken von Mercedes-Benz – Spitzentechnologie und die Spitze des Marktes.

Dieser Kurs schlug sich auch in den Ergebnissen nieder. Unser Umsatz betrug 150,0 Milliarden Euro. Das EBIT stieg um 28 Prozent auf 20,5 Milliarden Euro. Unsere Nettoliquidität im Industriegeschäft lag bei 26,6 Milliarden Euro. Unterm Strich stand ein Konzernergebnis von 14,8 Milliarden Euro. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung eine Dividende von 5,20 Euro pro Aktie vorschlagen.

Möglich gemacht hat diese Ergebnisse der unermüdliche Einsatz unseres Teams. 2022 war geprägt durch zahlreiche Herausforderungen – von regionalen COVID-19-Maßnahmen über die unsichere und teure Energieversorgung in Europa bis hin zu den anhaltenden Lieferengpässen bei Halbleitern. All dem haben wir mit hoher Flexibilität und enormer Anpassungsfähigkeit getrotzt. Für diese starke Leistung möchte ich mich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern herzlich bedanken.

Auch für 2023 haben wir klare strategische Prioritäten: Wir wollen den optimalen »Betriebspunkt« unseres Geschäftssystems sichern, die Elektromobilität weiter skalieren, unsere weltweiten Lieferketten zukunftsfähig aufstellen, das Kundenerlebnis bei Mercedes-Benz auf die nächste Stufe heben und die Kostendisziplin beibehalten.

Worauf fokussieren wir uns dabei konkret?

Um unser Geschäftssystem nachhaltig zu optimieren, müssen wir unsere Widerstandsfähigkeit gegenüber externen Einflüssen weiter erhöhen. Auch 2023 rechnen wir mit Gegenwind. Doch unser Ziel bleibt: Wir wollen profitabel wachsen. Strukturell und finanziell haben wir uns dafür eine gute Basis erarbeitet. Wir sind fest entschlossen, diesen Weg fortzusetzen und die Transformation von Mercedes-Benz weiter zu beschleunigen: Wir wollen noch stärker am oberen Ende der Segmente, in denen wir vertreten sind, wachsen.

Den Absatz unserer vollelektrischen Fahrzeuge wollen wir 2023 etwa verdoppeln. Dafür treiben wir die Transformation unserer Produktions- und Powertrain-Standorte mit Hochdruck voran. Eine wichtige Voraussetzung für den weiteren Hochlauf der Elektromobilität ist, unsere Lieferketten möglichst stabil und gleichzeitig flexibel zu gestalten. Wir legen besonderen Wert auf die Lieferdisziplin, sowohl was die Zuverlässigkeit unserer Lieferanten und Partner angeht, als auch unsere eigenen Bemühungen, die Wünsche unserer Kundinnen und Kunden möglichst zügig und umfassend zu erfüllen. Hohe Priorität hat außerdem die Versorgung mit Rohstoffen und Komponenten, die für den reibungslosen Hochlauf der Elektromobilität und weiteres profitables Wachstum nötig sind.

Beim Ziel, das Kundenerlebnis bei Mercedes-Benz auf ein noch höheres Niveau zu heben, konzentrieren wir uns dieses Jahr unter anderem auf den weiteren Ausbau des Direktvertriebs, der maximalen Komfort und volle Transparenz beim Autokauf bietet. Der geplante Aufbau unseres eigenen globalen Schnellladenetzes zeigt: Wir denken Elektromobilität ganzheitlich für unsere Kundinnen und Kunden. Die neue E-Klasse wird als Vorbote unseres neuen Betriebssystems MB.OS zeigen, worauf sich Mercedes-Fans beim Thema Software freuen können. All das dient unserem übergeordneten Anspruch: Wir wollen die begehrtesten Autos der Welt bauen.

Wir haben unser Unternehmen im vergangenen Jahr noch wetterfester gemacht und wichtige strategische Weichen gestellt. Doch das war das Qualifying. Jetzt beginnt das Rennen. Ich freue mich, wenn Sie uns weiterhin auf diesem Weg begleiten.

Ihr



Ola Källenius

Der Vorstand



Ola Källenius

Vorsitzender des Vorstands
Bestellung bis Mai 2024



Dr. Jörg Burzer

Produktion & Supply
Chain Management
Bestellung bis
November 2024



Renata Jungo Brüngger

Integrität & Recht
Bestellung bis
Dezember 2024



Sabine Kohleisen

Personal &
Arbeitsdirektorin
Bestellung bis
November 2024



Markus Schäfer

Chief Technology Officer,
Entwicklung & Einkauf
Bestellung bis Mai 2024



Britta Seeger

Vertrieb
Bestellung bis
Dezember 2024




Hubertus Troska

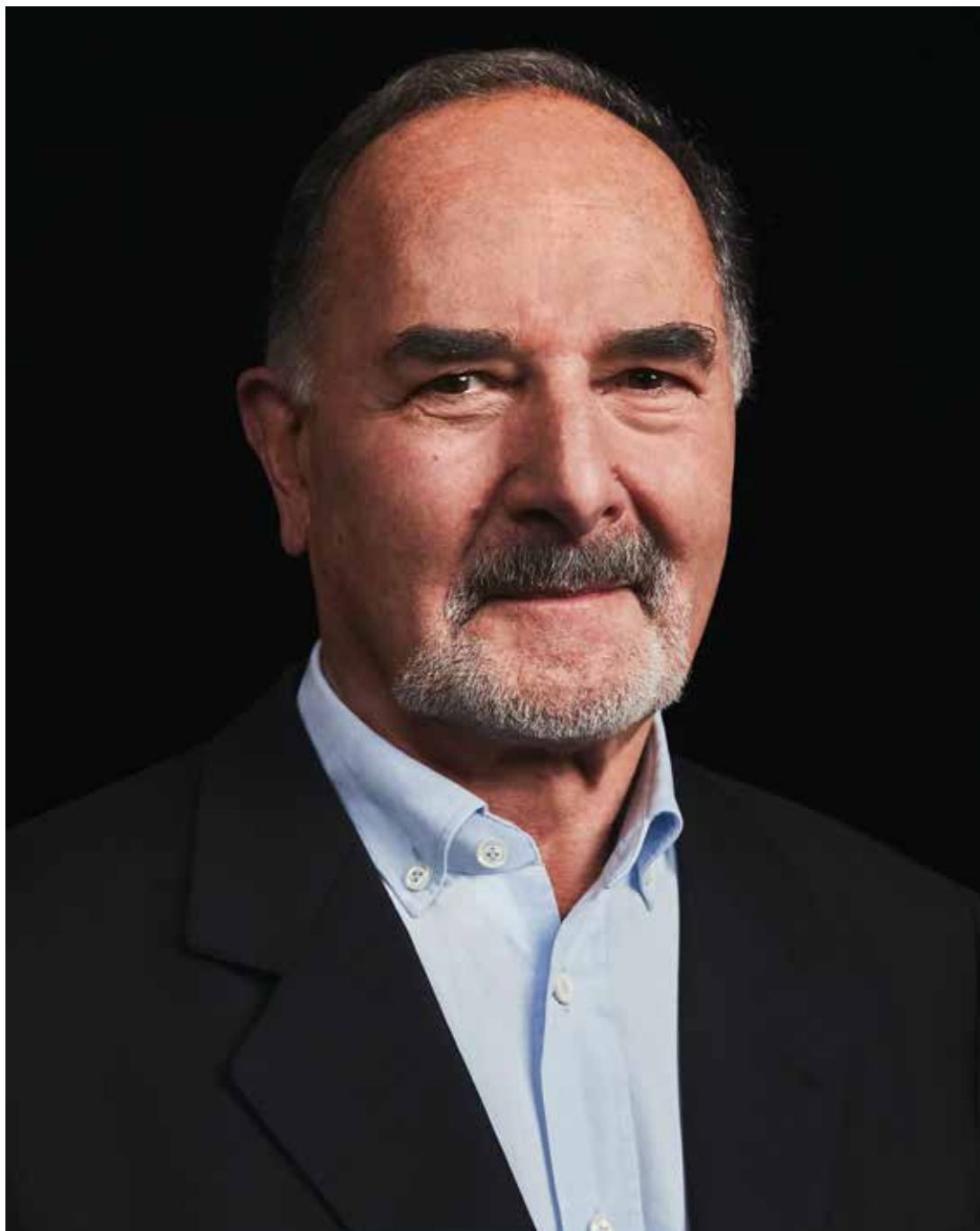
Greater China
Bestellung bis
Dezember 2025



Harald Wilhelm

Finanzen & Controlling/
Mercedes-Benz Mobility
Bestellung bis März 2027

 Weitere Informationen zu den einzelnen Vorstandsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG



Dr. Ing. e.h. Dipl.-Ing. Bernd Pischetsrieder
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

2022 hat die Mercedes-Benz Group AG erhebliche Fortschritte bei der Umsetzung, Weiterentwicklung und Schärfung ihrer Strategie gemacht. Mercedes-Benz hat sich noch stärker als Luxusmarke positioniert und das Unternehmen erhöht das Tempo auf seinem Weg in eine voll-elektrische und softwaregetriebene Zukunft. Zudem stellen die verstärkten Aktivitäten im ESG-Bereich das Engagement des Unternehmens für die Gesellschaft und die Umwelt unter Beweis.

Natürlich wird das Jahr 2022 auch wegen der großen Herausforderungen in Erinnerung bleiben, die es mit sich gebracht hat. Hier sind unter anderem der Krieg zwischen Russland und der Ukraine, die steigenden Energiepreise und der Anstieg der Inflation zu nennen. Wir werden weiter mit Unsicherheiten konfrontiert sein, doch das Führungsteam hat bisher in ausgezeichneter Weise effektive Maßnahmen gegen diese Risiken ergriffen und ich bin fest davon überzeugt, dass es dies auch künftig tun wird.

Ich blicke zuversichtlich in die Zukunft und bin sicher, dass das Unternehmen dank des herausragenden Engagements der Vorstandsmitglieder, der leitenden Führungskräfte und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgreich sein wird.

Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben auch im Geschäftsjahr 2022 in vollem Umfang wahrgenommen.

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

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

Darüber hinaus hat er nach sorgfältiger Prüfung und Beratung zahlreiche seiner Zustimmung unterliegenden Geschäftsvorfälle gebilligt. Dies betraf insbesondere die Zustimmung zur Errichtung eines Mercedes-Benz High-Power-Charging-Netzwerks in Nordamerika. Des Weiteren gehörten dazu unter anderem die Finanz- und Investitionsplanung, Kooperationsvorhaben sowie Vertragsabschlüsse mit besonderer Bedeutung für das Unternehmen. Über eine Vielzahl weiterer Maßnahmen und Geschäftsvorfälle hat der Vorstand den Aufsichtsrat informiert und diese mit ihm intensiv und detailliert erörtert, so beispielsweise die Auswirkungen von Lieferengpässen bestimmter Halbleiterkomponenten auf das Unternehmen sowie die eingeleiteten Gegenmaßnahmen.

Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat regelmäßig über alle maßgeblichen wirtschaftlichen Entwicklungen des Konzerns und der Geschäftsfelder. Er unterrichtete den Aufsichtsrat im Berichtszeitraum fortlaufend über alle grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung einschließlich der Finanz-, Investitions-, Absatz- und Personalplanung, aktuelle Entwicklungen bei Konzerngesellschaften, die Umsatzentwicklung, die Lage der Gesellschaft und der Geschäftsfelder, das ökonomische und politische Umfeld sowie über den aktuellen Stand und die Einschätzung der wesentlichen rechtlichen Verfahren. Zudem berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat kontinuierlich über die Rentabilität und die Liquiditätssituation des Unternehmens, die Entwicklung der Absatz- und Beschaffungsmärkte, die gesamtwirtschaftliche Situation und die Entwicklungen an den Kapitalmärkten und im Finanzdienstleistungsbereich. Weitere Themen

waren die Weiterentwicklung des Produktportfolios, die langfristige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens sowie die weitere Umsetzung der Maßnahmen zur Sicherstellung einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität. Der Aufsichtsrat hat sich im Einzelnen auch mit den politischen Entwicklungen und Konflikten in den Hauptabsatzmärkten sowie der geschäftspolitischen Reaktion hierauf, der Aktionärsstruktur, der Aktienkursentwicklung und deren Hintergründen sowie den erwarteten Wirkungen der strategischen Vorhaben auf die Kursentwicklung befasst.

Arbeitskultur und Themen der Aufsichtsratsstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2022 trat der Aufsichtsrat zu sieben Sitzungen zusammen, die pandemiebedingt auch als Videokonferenzen durchgeführt wurden. Vier Sitzungen wurden als Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form oder per Telefon und drei Sitzungen wurden als Videokonferenzen durchgeführt. Die Sitzungsteilnahme der Mitglieder lag auf sehr hohem Niveau, wie der detaillierte Übersicht am Ende dieses Berichts zu entnehmen ist. Die Aufsichtsratsarbeit war von einem offenen und intensiven Austausch geprägt. Auf anstehende Beschlüsse bereiteten sich die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig anhand von Unterlagen vor, die der Vorstand vorab zur Verfügung gestellt hatte. Die Arbeitnehmer- und Anteilseignervertreter bereiteten die Sitzungen zudem regelmäßig in getrennten Gesprächen vor, an denen auch Mitglieder des Vorstands teilnahmen. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat von seinen Ausschüssen intensiv unterstützt. In den Sitzungen des Aufsichtsrats erörterten seine Mitglieder die zur Entscheidung anstehenden Maßnahmen und Geschäfte jeweils eingehend mit dem Vorstand. Für die Sitzungen wurden regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können.

Außerhalb der regulären Sitzungen wurde der Aufsichtsrat über besondere Vorgänge in Kenntnis gesetzt. Zusätzlich nahmen die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands bilaterale Termine zum Meinungsaustausch wahr. Über die wichtigsten Indikatoren der Geschäftsentwicklung und bestehende Risiken unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat auch durch schriftliche Berichte.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen, wie beispielsweise zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen und zu neuen, zukunftsweisenden Technologien, nehmen die Mitglieder

des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Zudem haben neue Mitglieder des Aufsichtsrats in einem eigens dafür vorgesehenen Onboarding-Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und fachverantwortliche Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über grundsätzliche und aktuelle Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens sowie die Governance-Struktur zu verschaffen. Fester Bestandteil dieses Programms sind auch ESG- (Environmental, Social, Governance) bzw. nachhaltigkeitsbezogene Themenblöcke. Des Weiteren werden die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig über das für die Aufsichtsrats Tätigkeit relevante regulatorische Umfeld und sonstige sie betreffende rechtliche Entwicklungen informiert.

In seiner Sitzung am 23. Februar 2022 ließ sich der Aufsichtsrat zunächst über die Auswirkungen des sich zuspitzenden Konflikts zwischen Russland und der Ukraine für das Unternehmen und seine Beschäftigten informieren. Sodann erörterte der Aufsichtsrat im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2021 sowie den vorläufigen Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2022 und nahm diese zustimmend zur Kenntnis. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die Veröffentlichung bestanden. Soweit die vorläufigen Kennzahlen nicht bereits Gegenstand der Ad-hoc-Mitteilung vom 11. Februar 2022 waren, wurden diese und der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag in der Jahrespresskonferenz am 24. Februar 2022 veröffentlicht. Der Aufsichtsrat beschloss des Weiteren über eine Reihe seiner Zustimmung unterliegender Maßnahmen. Darüber hinaus informierte der Vorstand über den Stand der Erfüllung des mit den US-amerikanischen Behörden im Zusammenhang mit Dieselemissionen geschlossenen Vergleichs.

In der Aufsichtsratssitzung am 10. März 2022 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2021 sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung, den

Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers intensiv erörtert. Der Abschlussprüfer berichtete dabei über die Ergebnisse seiner Prüfungen und ging dabei auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen ein und stand für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung und stellte somit den Jahresabschluss 2021 der Mercedes-Benz Group AG fest. 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 Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2022. In diesem Zusammenhang wurden auch die zur Abhaltung einer virtuellen Hauptversammlung erforderlichen Beschlüsse gefasst.

Zudem behandelte das Gremium auf der Grundlage des durch die Hauptversammlung gebilligten Vergütungssystems die Vorstandsvergütung. Im Rahmen des Tagesordnungspunktes Corporate Governance wurden die in der Sitzung vorgestellten sonstigen Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder genehmigt. Gegenstand der Sitzung war des Weiteren die Beschlussfassung über ein Produktprojekt. Im Fortgang befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Ausschreibungsprozess im Rahmen des Auswahl- und Vorschlagsverfahren gemäß EU-Abschlussprüferverordnung zur Auswahl eines neuen Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2024. Ferner erörterte das Gremium aktuelle rechtliche Themen.

In seiner Sitzung am 27. April 2022 ließ sich der Aufsichtsrat wiederum über die Auswirkungen des Kriegs zwischen Russland und der Ukraine auf das Unternehmen, die Versorgungslage bei Halbleiterkomponenten und

Rohstoffen sowie die jeweils vorgenommenen Maßnahmen berichten. Der Vorstand informierte zudem über die positiven Reaktionen der am 11. April 2022 erstmals durchgeführten ESG-Konferenz des Unternehmens für Investoren und Analysten. Nachdem der Aufsichtsrat seine Zustimmung zu einem Produktprojekt erteilt hatte, gab der Vorstand einen Überblick über den aktuellen Finanzstatus, Volumina und Preise der Fahrzeug-Cluster des aktuellen Portfolios von Mercedes-Benz Cars.

In der virtuellen Hauptversammlung am 29. April 2022 wurden die vom Aufsichtsrat vorgeschlagenen Kandidaten Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice und Marco Gobbetti als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat gewählt. In der sich anschließenden Aufsichtsratssitzung erfolgte die Wahl von Ergun Lümali zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Zudem erfolgten Wahlen zur Nachbesetzung in den Ausschüssen des Aufsichtsrats.

Im Wege der Beschlussfassung mithilfe sonstiger gebräuchlicher Kommunikationsmittel stimmte der Aufsichtsrat am 28. Juni 2022 der Neuausrichtung des Produktionsnetzwerks zur konsequenten Umsetzung der »Electric only«-Strategie zu.

Ende Juli 2022 trat der Aufsichtsrat zu einer weiteren Sitzung zusammen. Er erörterte mit dem Vorstand im Detail den Geschäftsverlauf und die Ergebnisse des ersten Halbjahres. Im Folgenden gab der Vorstand einen Überblick über den aktuellen Finanzstatus, Volumina und Preise der Fahrzeugarchitekturen des zukünftigen Portfolios von Mercedes-Benz Cars. Der Aufsichtsrat genehmigte sodann für die konsequente Umsetzung der »Electric only«-Strategie erforderliche Mittelbedarfe. Ausführlich befasste sich der Aufsichtsrat auch mit den für Mercedes-Benz relevanten ESG- und Nachhaltigkeitsthemen und deren Verankerung im Unternehmen. Der Vorstand berichtete über die fortschreitende Integration u.a. in den internen Reporting-, Risikomanagement- und Entscheidungsprozessen, den Bereichen Compliance und Integrität sowie bei der Vergütung.

Strategiesitzung des Aufsichtsrats

Zu Beginn der zweitägigen Strategiesitzung am 28./29. September 2022 ließ sich der Aufsichtsrat über die aktuelle Lage des Unternehmens und insbesondere über die Aktivitäten zur etwaigen Veräußerung des Russlandgeschäfts informieren. Nach Beschlussfassung über ein Produktprojekt stimmte das Gremium der

Entscheidung des Vorstands zu, die ordentliche Hauptversammlung 2023 auf neuer gesetzlicher Grundlage im virtuellen Format durchzuführen. Ferner befasste es sich mit aktuellen rechtlichen Themen sowie dem Stand der Erfüllung des mit den US-amerikanischen Behörden im Zusammenhang mit Deselemissionen geschlossenen Vergleichs. Ein weiterer Gegenstand der Tagesordnung betraf das Thema Cyber Security. Den Schwerpunkt der Sitzung bildete sodann die Befassung mit der nachhaltigen Luxusstrategie des Unternehmens und deren Interpretation bzw. Umsetzung. Thematisiert wurden u.a. strategische Ansätze zur Weiterentwicklung der Marke und Kundeninteraktion (»Selling Desire«), zum Produktportfolio und Technologien (»Developing Desire«) sowie zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit (»Monetising Desire«). Unter Einbeziehung verantwortlicher Führungskräfte haben die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands in konstruktivem und offenem Dialog erörtert, wie sich Mercedes-Benz auf neue Herausforderungen einstellen wird und welche Chancen genutzt werden sollen. Dabei wurde auch auf die Car-Software-Aktivitäten und das globale Produktionsnetzwerk eingegangen. Zudem diskutierten Aufsichtsrat und Vorstand die gesellschaftlichen Herausforderungen sowie die unternehmerische Verantwortung im Bereich sozialer Gerechtigkeit. Beide Gremien waren sich einig, dass soziale Verantwortung ein wichtiger Aspekt innerhalb des »S« in ESG ist und Mercedes-Benz einen Beitrag zur Lösung sozialer Probleme leisten kann.

Im Wege der Beschlussfassung mithilfe sonstiger gebräuchlicher Kommunikationsmittel stimmte der Aufsichtsrat im Oktober 2022 den Plänen des Vorstands zu, die Geschäftsaktivitäten des Unternehmens in Russland zu veräußern.

Ebenfalls im Wege der Beschlussfassung mithilfe sonstiger gebräuchlicher Kommunikationsmittel beschloss der Aufsichtsrat im November 2022 nach Durchführung des Auswahl- und Vorschlagsverfahren gemäß EU-Abschlussprüferverordnung gestützt auf die Empfehlung und Präferenz des Prüfungsausschusses und nach eigener Prüfung, der ordentlichen Hauptversammlung 2023 die Bestellung der Pricewaterhouse-Coopers GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt a. M., zum neuen Abschlussprüfer, Konzernabschlussprüfer und Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2024 vorzuschlagen.

Sitzung zur Unternehmensplanung (Mercedes-Benz Business Planning)

Im Rahmen der Sitzung am 1. Dezember 2022 behandelte und verabschiedete der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation das Mercedes-Benz Business Planning und diskutierte in diesem Zusammenhang bestehende Chancen und Risiken. Das Gremium erhielt sodann ein Update zur China-Strategie. Dabei wurde auch auf die geopolitische Situation zwischen China und den USA, Decoupling-Risiken und Social-Compliance-Aktivitäten eingegangen. Des Weiteren erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zu einer Reihe von Produktprojekten sowie weiteren seiner Zustimmung unterliegender Maßnahmen. Er befasste sich mit dem Bericht des Vorstands zur Entwicklung laufender und abgeschlossener Akquisitionen und Kooperationen. Zudem informierte sich das Gremium über das von Mercedes-Benz unterstützte globale Stipendienprogramm beVioneers: The Mercedes-Benz Fellowship, das jungen Menschen unabhängig von ihrem Hintergrund Weiterbildung, Mentoring, fachliche Unterstützung und Finanzierung bietet, um deren Projekte für positive Umweltveränderungen zu starten. Weitere Punkte der Sitzung waren Vergütungsthemen, Angelegenheiten der Corporate Governance und rechtliche Themen. Schließlich befasste sich das Gremium mit der laufenden Fortentwicklung des technischen Compliance-Management-Systems sowie mit dem Stand der Erfüllung des mit den US-amerikanischen Behörden im Zusammenhang mit Dieselemissionen geschlossenen Vergleichs.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2022 befasste sich der Aufsichtsrat kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance.

Im Dezember 2022 verabschiedete der Aufsichtsrat die turnusmäßige Entsprechenserklärung 2022. Mit den dort erläuterten Ausnahmen wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

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

Im Geschäftsjahr 2022 hat es keine Hinweise auf tatsächliche Interessenkonflikte gegeben. Im Rahmen der Aufsichtsratsitzung am 1. Dezember 2022, in der über die Zustimmung zur Errichtung eines Mercedes-Benz High-Power-Charging-Netzwerks in Nordamerika beraten wurde, hat lediglich Ben van Beurden, der zu diesem Zeitpunkt noch Vorstandsvorsitzender der Shell plc. war, höchst vorsorglich weder an der Beratung noch an der Abstimmung zu diesem Tagesordnungspunkt teilgenommen.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Die nächste Selbstbeurteilung ist im Jahr 2023 geplant. Unabhängig von der Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats führte der Prüfungsausschuss auch im Jahr 2022 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung des Prüfungsausschusses am 16. Februar 2023 vorgestellt und diskutiert.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

Für paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen wie jenen der Mercedes-Benz Group AG sieht das Aktiengesetz eine verbindliche Frauenquote von mindestens 30 % vor. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor einer 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. Die Anteilseignervertreter haben in der Aufsichtsratsitzung am 27. April 2022 der Gesamterfüllung in Bezug auf die durchzuführende Wahl der Arbeitnehmervertreter 2022/2023 im Aufsichtsrat widersprochen.

Im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG sind auf Anteilseignerseite mit Sari Baldauf, Liz Centoni, Dame Polly Courtice und Prof. Dr. Helene Svahn zum 31. Dezember 2022 40 % Frauen und 60 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Nadine Boguslawski, Monika Tielsch und Elke Tönjes-Werner 30 % Frauen und 70 % Männer. Damit erfüllt der Aufsichtsrat zu diesem Zeitpunkt getrennt aber auch insgesamt die gesetzliche Quote.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 16. Februar 2023 mit den konkreten Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung 2023 befasst und auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschlossen, der Hauptversammlung 2023 vorzuschlagen, erstmals Stefan Pierer in den Aufsichtsrat zu wählen. Im Falle der Wahl des vorgeschlagenen Kandidaten bleibt die gesetzliche Frauenquote sowohl auf Anteilseignerseite als auch für den Gesamtaufsichtsrat erfüllt.

Für die Zusammensetzung des Vorstands hat der Aufsichtsrat im Dezember 2020 eine Zielsetzung für den Frauenanteil von mindestens 25% und eine Frist bis zum 31. Dezember 2025 bestimmt. Seit August 2022 gilt für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern in paritätisch mitbestimmten börsennotierten Unternehmen, deren Vorstand aus mehr als drei Personen besteht, ein gesetzliches Mindestbeteiligungsgebot von einer Frau und einem Mann. Die Pflicht zur Festlegung einer Zielquote entfiel für diese Unternehmen. Gleichwohl hält der Aufsichtsrat im Rahmen seines gesamthaften Anforderungsprofils für die Besetzung des Vorstands über das gesetzliche Mindestbeteiligungsgebot hinaus an der 2020 beschlossenen Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand fest. Mit Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen und Britta Seeger sind zum 31. Dezember 2022 drei der acht Mitglieder des Vorstands Frauen. Mit 37,5% übertrifft der Frauenanteil im Vorstand damit die gesetzte Zielgröße.

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

Arbeit in den Ausschüssen

Der **Präsidialausschuss** ist im vergangenen Geschäftsjahr zu drei Sitzungen zusammengekommen. Zwei der Sitzungen wurden als Präsenzsitzung und eine Sitzung wurde als Videokonferenz durchgeführt. Dabei behandelte er insbesondere Personalangelegenheiten und die Nachfolgeplanung für die Besetzung des Vorstands. Des Weiteren hat sich das Präsidium mit der Übernahme von Mandaten von Vorstandsmitgliedern in anderen Unternehmen und Institutionen, mit Corporate Governance Themen, der D&O-Versicherung und Vergütungsfragen beschäftigt.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2022 zu sieben Sitzungen zusammen. Vier Sitzungen wurden als Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form oder per Telefon und drei Sitzungen wurden als

Videokonferenz durchgeführt. Weitere Einzelheiten zur Arbeit des Prüfungsausschusses sind dem Bericht des Prüfungsausschusses zu entnehmen.

Der **Ausschuss für Rechtsangelegenheiten** ist im Jahr 2022 zu drei Sitzungen zusammengekommen. Zwei Sitzungen wurden als Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form oder per Telefon und eine Sitzung wurde als Videokonferenz durchgeführt. Dabei ließ er sich ausführlich zu den emissions- und kartellbezogenen Rechtsangelegenheiten informieren und erörterte diese unter Anwesenheit von Rechtsberatern des Aufsichtsrats. Er befasste sich mit der laufenden Fortentwicklung des technischen Compliance-Management-Systems auch im Hinblick auf künftige Technologien. Der Ausschuss ließ sich von den vom Aufsichtsrat entsprechend beauftragten anwaltlichen Beratern über den Fortgang der Prüfung möglicher Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit Diesel-emissionen und Kartellangelegenheiten berichten. Der Ausschuss berichtete dem Aufsichtsrat regelmäßig über seine Arbeit und sprach nach Erörterung und Abwägung der relevanten Aspekte unter Berücksichtigung des Gesellschaftswohls Beschlussempfehlungen an den Aufsichtsrat aus, die jeweils Gegenstand der Beschlussfassung im Aufsichtsrat waren. Dabei hat er sich auch mit dem Risiko einer Verjährung etwaiger Organhaftung befasst und in den gegebenen Fällen geeignete Maßnahmen ergriffen. Im Rahmen des mit den US-amerikanischen Behörden im Zusammenhang mit Diesel-emissionen geschlossenen Vergleichs wurden dem Ausschuss besondere Aufgaben und Entscheidungskompetenzen im Hinblick auf die Erledigung der in dem Vergleich übernommenen Verpflichtungen übertragen. Auch diesen Aufgaben kam der Ausschuss vollumfänglich und mit großer Sorgfalt nach.

Der **Nominierungsausschuss** ist im Geschäftsjahr 2022 zu zwei Sitzungen zusammengekommen, die beide als Videokonferenzen durchgeführt wurden. Der Ausschuss hat sich insbesondere mit den Empfehlungen für die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung befasst. Dabei orientierte er sich unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles am Unternehmensinteresse und strebt die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils mit Diversitätskonzept und Kompetenzprofil für den Gesamtaufsichtsrat an.

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

Veränderungen im Aufsichtsrat und im Vorstand

In der virtuellen ordentlichen Hauptversammlung am 29. April 2022 wurden die vom Aufsichtsrat vorgeschlagenen Kandidaten Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice und Marco Gobbetti als Nachfolger der zu diesem Zeitpunkt aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Mitglieder Bader M. Al Saad und Dr. Clemens Börsig in den Aufsichtsrat gewählt. In der sich anschließenden Aufsichtsratssitzung wurde Ergun Lümali zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats und damit einhergehend zum stellvertretenden Vorsitzenden des Vermittlungs- sowie des Präsidialausschusses gewählt. Als Nachfolger des mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Dr. Clemens Börsig wurde Timotheus Höttges in den Prüfungsausschuss und Dame Polly Courtice in den Ausschuss für Rechtangelegenheiten gewählt. Zudem wurde Roman Romanowski als Nachfolger von Michael Brecht in den Ausschuss für Rechtsangelegenheiten gewählt. Nachfolgend wählten die Mitglieder des Prüfungsausschusses Olaf Koch zum neuen Vorsitzenden des Prüfungsausschusses. Schließlich wählten die Mitglieder des Rechtsausschusses Olaf Koch zum neuen Vorsitzenden und Ergun Lümali zum neuen stellvertretenden Vorsitzenden dieses Ausschusses.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Februar 2023 beschlossen die Anteilseignervertreter auf Grundlage einer entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses den Vorschlag an die Hauptversammlung 2023, Stefan Pierer in den Aufsichtsrat zu wählen. Entsprechend den Leitlinien des Aufsichtsrats für Vorstandsbestellungen wurde des Weiteren Renata Jungo Brüngger mit Wirkung zum 1. Januar 2024 für die Dauer von einem weiteren Jahr zum Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG, verantwortlich für das Ressort »Integrität & Recht«, bestellt.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG sowie der für die Mercedes-Benz Group 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 einer Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Februar 2023 wurden im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des

Konzernabschlusses 2022 sowie der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2023 erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die Veröffentlichung bestehen. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2022 und der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 17. Februar 2023 veröffentlicht. In der gleichen Sitzung stimmte der Aufsichtsrat zudem dem vom Vorstand beabsichtigten Aktienrückkaufprogramm zu.

In der Sitzung am 13. März 2023 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag.

Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, der Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, die Prüfungsberichte der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für den Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG und den Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts und zum rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem sowie Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses.

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 nichtfinanziellen Erklärung. Damit war der Jahresabschluss 2022 der Mercedes-Benz Group AG 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 Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2023.

Dank

Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Mercedes-Benz Group sowie der Unternehmensleitung für ihren engagierten Beitrag in einem von Herausforderungen geprägten Umfeld zum abgeschlossenen Geschäftsjahr 2022.

Der Aufsichtsrat dankt zudem Dr. Clemens Börsig und Bader M. Al Saad, die das Unternehmen durch ihr engagiertes Wirken im Aufsichtsrat eng begleitet haben und im vergangenen Jahr aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden sind.

Stuttgart, im März 2023

Der Aufsichtsrat



Dr. Bernd Pischetsrieder
Vorsitzender

A.01

Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG im Geschäftsjahr 2022

2022	Sitzungsteilnahme	Teilnahme (%)
Aufsichtsratsplenum		
Dr. Bernd Pischetsrieder (Vorsitzender)	7/7	100
Bader M. Al Saad (bis 29.04.2022)	3/3	100
Sari Baldauf	6/7	86
Michael Bettag	7/7	100
Ben van Beurden	4/7	57
Nadine Boguslawski	6/7	86
Dr. Clemens Börsig (bis 29.04.2022)	3/3	100
Michael Brecht	7/7	100
Dr. Martin Bruder Müller	6/7	86
Liz Centoni	5/7	71
Dame Veronica Anne Courtice (ab 29.04.2022)	4/4	100
Marco Gobetti (ab 29.04.2022)	4/4	100
Michael Häberle	7/7	100
Timotheus Höttges	6/7	86
Olaf Koch	7/7	100
Ergun Lümali	7/7	100
Roman Romanowski	7/7	100
Prof. Dr. Helene Svahn	7/7	100
Monika Tielsch	7/7	100
Elke Tönjes-Werner	7/7	100
Dr. Frank Weber	7/7	100
Roman Zitzelsberger	6/7	86
Präsidialausschuss		
Dr. Bernd Pischetsrieder (Vorsitzender)	3/3	100
Ben van Beurden	3/3	100
Michael Brecht (bis 29.04.2022)	1/1	100
Ergun Lümali (ab 29.04.2022)	2/2	100
Roman Zitzelsberger	2/3	67
Prüfungsausschuss		
Olaf Koch (Vorsitzender)	7/7	100
Dr. Clemens Börsig (ehemaliger Vorsitzender, bis 29.04.2022)	3/3	100
Michael Brecht	7/7	100
Timotheus Höttges (ab 29.04.2022)	4/4	100
Ergun Lümali	7/7	100

2022	Sitzungsteilnahme	Teilnahme (%)
Nominierungsausschuss		
Dr. Bernd Pischetsrieder (Vorsitzender)	2/2	100
Sari Baldauf	2/2	100
Ben van Beurden	2/2	100
Ausschuss für Rechtsangelegenheiten		
Olaf Koch (Vorsitzender)	3/3	100
Dr. Clemens Börsig (ehemaliger Vorsitzender, bis 29.04.2022)	1/1	100
Michael Brecht (bis 29.04.2022)	1/1	100
Liz Centoni	3/3	100
Dame Veronica Anne Courtice (ab 29.04.2022)	2/2	100
Michael Häberle	3/3	100
Ergun Lümali	3/3	100
Roman Romanowski (ab 29.04.2022)	2/2	100

Der Aufsichtsrat

Dr. Bernd Pischetsrieder

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG
Gewählt bis 2024

Ergun Lümali*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Sindelfingen
Gewählt bis 2023

Sari Baldauf

Chair of the Board of Directors der Nokia Oyj
Gewählt bis 2023

Michael Bettag*

Vorsitzender des Betriebsrats der Mercedes-Benz Niederlassung Nürnberg
Gewählt bis 2023

Ben van Beurden

Ehemals Vorstandsvorsitzender der Shell plc
Gewählt bis 2025

Nadine Boguslawski*

Erste Bevollmächtigte der IG Metall Stuttgart
Bestellt bis 2023

* Arbeitnehmervertreter/-innen

 **Weitere Informationen zu den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG**

Michael Brecht*

Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Gaggenau
Gewählt bis 2023

Dr. Martin Bruder Müller

Vorsitzender des Vorstands der BASF SE
Gewählt bis 2025

Liz Centoni

Chief Strategy Officer and GM, Applications Cisco, Inc.
Gewählt bis 2025

Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice

Ehemals Direktorin des University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership
Gewählt bis 2026
(seit 29. April 2022)

Marco Gobbetti

Vorstandsvorsitzender von Salvatore Ferragamo S.p.A.
Gewählt bis 2026
(seit 29. April 2022)

Michael Häberle*

Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Mercedes-Benz Group AG;
Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Untertürkheim
Gewählt bis 2023

Timotheus Höttges

Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Telekom AG
Gewählt bis 2025

Olaf Koch

Partner und Managing Director Zintinus GmbH
Gewählt bis 2025

* Arbeitnehmervertreter/-innen

 **Weitere Informationen zu den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG**

Roman Romanowski*

Leiter der Stabsstelle Justitiariat beim Vorstand der IG Metall
Bestellt bis 2023

Prof. Dr. Helene Svahn

Professorin für Nanobiotechnologie am Royal Institute of Technology, Schweden
Gewählt bis 2025

Monika Tielsch*

Betriebsrätin im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen (RD)
Bestellt bis 2023

Elke Tönjes-Werner*

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Bremen
Gewählt bis 2023

Dr. Frank Weber*

Centerleiter BodyTEC, Mercedes-Benz AG;
Vorsitzender des Konzernsprecherausschusses der
leitenden Angestellten der Mercedes-Benz Group
Gewählt bis 2023

Roman Zitzelsberger*

IG Metall Bezirksleiter Baden-Württemberg
Gewählt bis 2023

* Arbeitnehmervertreter/-innen

 **Weitere Informationen zu den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG**

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden

Bader M. Al Saad

Chairman of the Board of Directors and Director General of the Arab Fund
for Economic & Social Development
Ausgeschieden am 29. April 2022

Dr. Clemens Börsig

Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG
Ausgeschieden am 29. April 2022

* Arbeitnehmervertreter/-innen

Ziele und Strategie

Die Welt verändert sich mit hoher Dynamik. Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz zählen zu den drängendsten Themen unserer Zeit. Diesen Herausforderungen stellen wir uns. Wir wollen mit unserem Handeln Maßstäbe für eine nachhaltige Mobilität von morgen setzen. Wir sind davon überzeugt, dass individuelle Mobilität auch in Zukunft ein Grundbedürfnis der Menschen bleiben wird. Wir gehen davon aus, dass der Markt für nachhaltigen Luxus im automobilen Bereich weiter wächst und der Personen- sowie Gütertransport eine tragende Säule unserer Wirtschaft bleibt. Wir erwarten, dass diese Nachfrage weltweit weiter zunehmen wird. Wachstums- und Gewinnchancen sehen wir zusätzlich bei Finanzdienstleistungen, im Flottenmanagement sowie bei digitalen, vernetzten Mobilitätslösungen.

Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität als Grundlage unseres Handelns

Das Unternehmen übernimmt Verantwortung für die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit. Um dieser Verantwortung gerecht zu werden, verfolgt die Mercedes-Benz Group über alle Geschäftsbereiche hinweg ein ganzheitliches ESG-Konzept (Environment, Social und Governance). Ziel des Unternehmens ist es, im Vergleich zu 2020, die CO₂-Emissionen pro Pkw über den gesamten Lebenszyklus hinweg bis zum Ende dieses Jahrzehnts mindestens zu halbieren. Die wichtigsten Hebel hierfür sind die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte («Electric only»-Strategie), das Laden mit Grünstrom, die Verbesserung der Batterietechnologie sowie ein umfassender Einsatz von Recyclingmaterialien und erneuerbaren Energien in der Produktion. Bis 2030 ist vorgesehen, mehr als 70 % des Energiebedarfs in der Produktion durch erneuerbare Energien zu decken. Dies soll durch den Ausbau von Solar- und Windenergie an eigenen Standorten und durch den Abschluss weiterer entsprechender Stromabnahmeverträge erreicht werden. Die Transformation hin zur bilanziellen CO₂-Neutralität der Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen hinweg und der damit verbundene Ausbau der Elektromobilität bringen viele Herausforderungen mit sich, auch im Hinblick auf die Lieferketten sowie den Einsatz von Rohstoffen wie beispielsweise Kobalt oder Lithium. Durch die Einführung des Human Rights Respect Systems erhöht die

Mercedes-Benz Group kontinuierlich die Transparenz und ergreift, insbesondere für Rohstoffe, die mit erhöhten menschenrechtlichen Risiken einhergehen, bei Bedarf entsprechende Maßnahmen. Ziel ist es, die Einhaltung der Menschenrechte entlang der gesamten Lieferkette sicherzustellen: von den Minen, in denen die Rohstoffe gewonnen werden, über die verarbeitenden Betriebe bis hin zur eigenen Produktion.

Mit dem Wandel zur CO₂-Neutralität verändert sich auch die Finanzwelt. Grüne Finanzierungen und Instrumente wie »Green Asset Backed Securities« sowie nachhaltige, KPI-gebundene bilaterale Finanzierungsvereinbarungen werden immer wichtiger. Im Einklang mit der »Electric only«-Strategie beabsichtigt die Mercedes-Benz Group, die Investitionen in ökologisch nachhaltige Tätigkeiten in den nächsten Jahren deutlich zu erhöhen. Die Analyse der unternehmensbezogenen ESG-Ratings ist ein wichtiger Aspekt, um Transparenzlücken zu identifizieren und diese zu schließen.

Neben Nachhaltigkeit und Integrität bildet Diversität das Fundament der nachhaltigen Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group. Das Unternehmen ist überzeugt, dass nachhaltiger Erfolg nur mit vielfältigen Teams erreicht werden kann. Ein Handlungsfeld des Diversity & Inclusion Managements ist die Förderung von Frauen. Der Konzern will mehr qualifizierte Frauen in leitenden Führungspositionen (Ebene 3 und höher) und strebt als nächsten Schritt einen Anteil von mindestens 30 % im Jahr 2030 an.

Mercedes-Benz Cars Strategie

Das Ziel von Mercedes-Benz Cars ist es, die begehrtesten Autos der Welt zu bauen. Die strukturelle Profitabilität des Unternehmens soll weiter erhöht und die erfolgreiche Transformation in eine vollelektrische und softwaregetriebene Zukunft führend gestaltet werden. Fokussierend auf das Kerngeschäft sollen das Kundenerlebnis noch stärker in den Vordergrund gestellt sowie die Potenziale der Digitalisierung für Kundinnen und Kunden weiter ausgeschöpft werden. Dabei sind Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität integrale Bestandteile der Mercedes-Benz Cars Strategie. Die Ambition des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars ist es, dass bis 2039 die gesamte Mercedes-Benz Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen hinweg bilanziell CO₂-neutral wird.

Denken und Handeln als Luxusmarke

Luxus liegt seit den Anfängen der Marke in den Genen von Mercedes-Benz und soll zukünftig noch stärker im unternehmerischen Denken und Handeln fokussiert werden. Der Anspruch von Mercedes-Benz als

Luxusmarke ist es, die begehrtesten Fahrzeuge über alle Marken hinweg anzubieten. Dabei ist das Luxusverständnis die außergewöhnliche Komposition zukunftsweisender Technologien, außergewöhnlicher Ästhetik und integrierter Nachhaltigkeit. Es soll Wert darauf gelegt werden, die Zielgruppen in ihren jeweiligen Lebenswelten zu erreichen und sich dort glaubwürdig und authentisch einzufügen, eine emotionale Bindung zu schaffen und für die Marken von Mercedes-Benz Cars zu begeistern. Dafür arbeitet das Geschäftsfeld intensiv an der strategischen Neuausrichtung seiner Produkte und Services über alle Marken hinweg. Hierbei bleibt die gesamte »Customer Journey« im Blick – vom ersten Kontakt mit den Marken von Mercedes-Benz Cars bis hin zum Kauf und Fahren der Fahrzeuge sowie der Nutzung von Serviceangeboten. Kollaborationen ermöglichen zusätzlich den Blick über den eigenen Tellerrand der Industrie und schaffen Inspiration und neue Impulse.

Fokussieren auf profitables Wachstum

Mercedes-Benz Cars will die beschleunigte Transformation in eine vollelektrische Zukunft profitabel gestalten und in den ertragsstarken Marktsegmenten

A.02

Mercedes-Benz Cars Strategie

Unser Ziel: Wir bauen die begehrtesten Autos der Welt

Denken

und Handeln als
Luxusmarke

Fokussieren

auf profitables
Wachstum

Erweitern

der Kundenbasis
durch Ausbau von
Top-End Luxury

Intensivieren

der Kundenbin-
dung und Steigern
der Umsätze
während des
Lebenszyklus

Führen

bei Elektro-
mobilität
und digitalen
Erlebnissen

Senken

der Kostenbasis,
Verbessern des
industriellen
Fußabdrucks und
der Widerstands-
fähigkeit von
Lieferketten

Angetrieben durch ein hochqualifiziertes und motiviertes Team

Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität bilden unser Fundament

weiter wachsen. Mit einer klaren Positionierung als Luxusmarke wird über alle Produktkategorien – Entry, Core und Top-End – eine strukturell höhere Profitabilität angestrebt. Informationen hierzu finden sich im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« im zusammengefassten Lagebericht mit nichtfinanzieller Erklärung. Wichtige Stellhebel hierfür sind, neben einer klaren Kundenzentrierung, die Ausrichtung und Weiterentwicklung des Portfolios mit gezielter Mittelverteilung auf die profitabelsten Produktkategorien sowie eine starke Preisdurchsetzung. Mit attraktiven Elektrofahrzeugen über das gesamte Mercedes-Benz Markenportfolio hinweg sollen diese Stellhebel auch bei der konsequenten Elektrifizierung unserer Modelle angewendet werden. Weiteres profitables Wachstum wird insbesondere in den renditestarken Top-End und Core Produktkategorien angestrebt. Mit der konsequenten Positionierung als Luxusmarke ist es das Ziel von Mercedes-Benz Cars, ein nachhaltig margenstarkes Unternehmen zu sein, das auch in herausfordernden Zeiten auf einem resilienteren Geschäftssystem aufbaut.

Erweitern der Kundenbasis durch den Ausbau von Top-End Luxury

Bei der Ende des Jahres 2022 erfolgten Untersuchung des US-amerikanischen Markenberatungsunternehmens Interbrand bleibt Mercedes-Benz die wertvollste Luxus-Automobilmarke der Welt und ist erneut als einzige europäische Marke in den Top 10 der »Best Global Brands 2022« vertreten. Hierzu trägt nicht nur die herausragende S-Klasse Luxuslimousine, sondern das gesamte attraktive Mercedes-Benz Markenportfolio bei, insbesondere auch die außergewöhnlichen Marken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach sowie die ikonische Produktmarke G-Klasse. Mit der Mercedes-Benz Cars Strategie soll das volle Potenzial des Mercedes-Benz Markenportfolios entfaltet, die Entwicklung der Top-End Produktkategorie beschleunigt und zusätzliches EBIT-Wachstum erreicht werden. Dafür soll eine noch stärkere Verzahnung zwischen den Marken geschaffen werden, um Synergien zu nutzen und eine noch bessere Kundenansprache zu erreichen. Mit den Mercedes-EQ Fahrzeugen will sich Mercedes-Benz Cars nicht nur im oberen Segment als führende Technologiemarke positionieren, sondern auch in allen anderen Fahrzeugsegmenten.

Intensivieren der Kundenbindung und Steigern der Umsätze während des Lebenszyklus

Um die Kundenbindung zu intensivieren und weiter auszubauen, setzt das Geschäftsfeld entlang seiner gesamten »Customer Journey« konsequent auf die Schaffung einzigartiger Kundenerlebnisse sowie eine datengetriebene und individuelle Kundenansprache innerhalb des Mercedes-Benz Ökosystems. Grundvoraussetzung hierfür sind u. a. durchgängig digitalisierte Vertriebsprozesse. Damit sollen alle Kanäle – online und offline, von der Beratung bis zum Service – an die dynamischen Kundenbedürfnisse flexibel angepasst und weiterentwickelt werden. Weiterhin sollen Kundinnen und Kunden mit maßgeschneiderten marktspezifischen Angeboten auch über den Fahrzeugkauf hinaus begeistert werden. Hierzu gehören beispielsweise After-Sales-Services und Ersatzteile sowie Over-the-Air (OTA) Updates und Abonnements digitaler Dienste. Damit will Mercedes-Benz Cars sowohl die Attraktivität seiner Produkte kontinuierlich ausbauen als auch seine Umsätze während des Produktlebenszyklus steigern.

Führen bei Elektromobilität und digitalen Erlebnissen

Mercedes-Benz Cars strebt eine führende Position bei Elektromobilität und digitalen Erlebnissen an. Mit der »Electric only«-Strategie sollen mit ambitionierten Produktentwicklungszielen und der Markteinführung neuer lokal emissionsfreier und softwaregetriebener Technologien die Weichen für eine vollelektrische Zukunft gestellt werden: Das Geschäftsfeld bereitet sich darauf vor, bis zum Ende des Jahrzehnts vollelektrisch zu werden – überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen. Bereits heute werden in allen Fahrzeugsegmenten, in denen die Marke Mercedes-Benz vertreten ist, vollelektrische Fahrzeuge angeboten. Ab der Mitte des Jahrzehnts sollen Kundinnen und Kunden für jedes Modell eine vollelektrische Alternative zur Auswahl haben und alle neuen in den Markt eingeführten Fahrzeugarchitekturen ausschließlich elektrisch sein. Die Elektrifizierung der Mercedes-Benz Fahrzeuge soll sich über das gesamte Markenportfolio erstrecken.

Die Kompetenz von Mercedes-Benz Cars im Bereich E-Mobilität soll weiter ausgebaut und auch die Wertschöpfungstiefe durch Insourcing von Antriebstechnologien für Elektrofahrzeuge erhöht werden. Für die zukünftige Zell- und Modulentwicklung sowie eine effizientere Produktion plant das Geschäftsfeld gemeinsam mit Partnern, wie beispielsweise im Joint Venture mit Automotive Cells Company SE (ACC) in Europa und mit dem strategischen Lieferanten Envision

Automotive Energy Supply Corporation (AESC) in den USA, den weltweiten Aufbau von acht Fabriken zur Batteriezellproduktion. Gleichzeitig wird das globale Produktionsnetzwerk mit Hochdruck auf die Fertigung vollelektrischer Fahrzeuge vorbereitet. Seit 2022 laufen an sieben Standorten auf drei Kontinenten acht Mercedes-Benz Elektrofahrzeugmodelle vom Band.

Mit den beiden Diensten »Plug & Charge« und »Mercedes me Charge« sollen Kundinnen und Kunden ein komfortables, nahtloses und zuverlässiges Ladeerlebnis angeboten bekommen. Gleichzeitig sollen zusammen mit Partnern die weltweiten »Charging-Services« kontinuierlich ausgebaut werden. Hierzu soll beispielsweise auch in den Ausbau eines Mercedes-Benz eigenen globalen Ladenetzes investiert werden.

Um den Führungsanspruch im Bereich der digitalen Erlebnisse weiter zu unterstreichen, plant Mercedes-Benz Cars ab der Mitte des Jahrzehnts ein eigenes, datengestütztes und updatefähiges Mercedes-Benz Betriebssystem (MB.OS) einzuführen. Es wird hierbei auf ein proprietäres System gesetzt, um den Bedürfnissen von Kundinnen und Kunden künftig noch besser gerecht werden zu können. So soll ihnen ein einzigartiges Markenerlebnis mit neuen digitalen Diensten und Produktfeatures ermöglicht und gleichzeitig die Kontrolle über die Schnittstelle zum Kunden im Mercedes-Benz Ökosystem behalten werden. Mit MB.OS soll die Grundlage geschaffen werden, um zukünftig noch schneller und flexibler auch während des Produktlebenszyklus auf Kundenanforderungen reagieren zu können – beispielsweise mit Over-the-Air (OTA) Updates. Zudem soll eine intelligente Vernetzung zwischen Fahrzeug, Cloud und IoT-Welt (Internet of Things) realisiert werden. Dabei spielen Datensicherheit und Datenschutz für Mercedes-Benz Cars eine wichtige Rolle. Bereits heute erfüllt Mercedes-Benz Cars als weltweit erstes Automobilunternehmen die anspruchsvollen gesetzlichen Anforderungen für eine international zulassungsfähige Systemgenehmigung für hochautomatisiertes Fahren nach SAE-Level 3 (gemäß UN R157). Mit dem »DRIVE PILOT« können den Kundinnen und Kunden somit nicht nur erhöhter Fahrkomfort und Sicherheit, sondern auch der Luxus einer Entlastung des Fahrers sowie zusätzliche Freiräume geboten werden. Weitere Informationen hierzu finden sich im Kapitel »Nichtfinanzielle Erklärung« im zusammengefassten Lagebericht mit nichtfinanzieller Erklärung.

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

Für eine nachhaltig erfolgreiche Transformation des Unternehmens ist die konsequente Fortführung der Ziele in Bezug auf Profitabilität und Cash Flow erforderlich. Mercedes-Benz Cars will seine Gewinnschwelle weiter optimieren und zusätzliche Schritte zur Reduzierung der Kostenbasis und zur Verbesserung des industriellen Fußabdrucks ergreifen. Hierzu wird gleichzeitig an der weiteren Reduzierung fixer und variabler Kosten sowie an der Verringerung des Anteils der Sachinvestitionen an den Gesamtinvestitionen gearbeitet. So sollen nach wie vor die Fixkosten bis 2025 gegenüber den vergleichbaren Ist-Werten von Mercedes-Benz Cars von 2019 um mehr als 20 % gesenkt werden, unter anderem durch konsequente Komplexitätsreduktion entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Die Sachinvestitionen sowie die Forschungs- und Entwicklungsausgaben sollen ebenfalls bis zur Mitte des Jahrzehnts um mehr als 20 % gegenüber 2019 verringert werden. Mit dem strategischen Schritt zu »Electric only« verschiebt sich auch die Kapitalallokation. Durch Standardisierung von Batterieplattformen und skalierbaren Fahrzeugarchitekturen sind die Umsetzung weiterer Kostenreduzierungen geplant. Zur Absicherung und Steigerung der Widerstandsfähigkeit der Geschäftsaktivitäten will Mercedes-Benz Cars eine noch aktivere Rolle entlang seiner Lieferketten einnehmen. All diese Maßnahmen zielen auf eine strukturell höhere Profitabilität bei gleichzeitig geringerer Volatilität ab.

Angetrieben durch ein hochqualifiziertes und motiviertes Team

Der weltweite Erfolg von Mercedes-Benz basiert auf dem Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das Mercedes-Benz Team treibt die Transformation des Unternehmens erfolgreich voran – jetzt und in Zukunft. Deshalb soll kontinuierlich in die Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter investiert sowie lebenslanges Lernen und die Weiterbildung der Beschäftigten in den Mittelpunkt der nachhaltigen Personalentwicklung gestellt werden. Gleichzeitig soll Kolleginnen und Kollegen ein modernes, flexibles und wertschätzendes Arbeitsumfeld geboten werden, damit sie auch in Zukunft motiviert, leistungsfähig und zufrieden sind. Technischer Wandel bedarf auch gleichzeitig eines kulturellen Wandels. Mit Prinzipien der Zusammenarbeit stellt das Unternehmen die Menschen in den Mittelpunkt und definiert, wie kommuniziert, geführt und zusammengearbeitet werden soll.

Mercedes-Benz Vans Strategie

Das Ziel von Mercedes-Benz Vans ist es, den Kundinnen und Kunden die weltweit begehrtesten Vans und Services anzubieten. Dabei sollen die Vans von Mercedes-Benz für Kundinnen und Kunden mehr als ein Investitionsgut sein und diese auch in Zukunft begeistern.

Die Strategie basiert auf vier Säulen.

Ausrichten auf Premiumsegmente und Fokussieren auf profitables Wachstum

Mercedes-Benz Vans hat den Transportermarkt weltweit von Beginn an maßgeblich geprägt. Als Teil der Mercedes-Benz Markenfamilie schärft das Geschäftsfeld kontinuierlich sein Profil als Premiumanbieter zukunftsorientierter Transportlösungen für gewerbliche und private Kundinnen und Kunden. Während die privat positionierten Vans zukünftig der Luxuspositionierung von Mercedes-Benz Cars folgen, verfolgt das Geschäftsfeld bei den gewerblichen Fahrzeugen eine Premiumstrategie.

Im Bereich der privat positionierten Vans sind die V-Klasse und der EQV bereits erfolgreich etabliert. Mit der T-Klasse wurde im Jahr 2022 ein Fahrzeug für Familien und freizeitorientierte Privatkunden im Small-Van-Segment eingeführt. Die vollelektrische Variante, der EQT (WLTP: Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 18,99; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0), ist für das Jahr 2023 geplant.

Für die gewerblichen Kundinnen und Kunden stehen mit dem (e)Sprinter, dem (e)Vito und dem Citan Premium-Vans in allen Mercedes-Benz Vans Transportersegmenten zur Verfügung. Die vollelektrische Variante des Citan, der eCitan, soll im Jahr 2023 folgen, sodass dann das komplette Portfolio auch als elektrifizierte Varianten verfügbar ist. Dabei steht Mercedes-Benz Vans sowohl im gewerblichen als auch im privaten Bereich für höchste Qualität, Zuverlässigkeit und Nachhaltigkeit.

A.03

Mercedes-Benz Vans Strategie

Unser Ziel: Wir bieten die weltweit begehrtesten Vans und Services an

Ausrichten

auf Premiumsegmente und Fokussieren auf profitables Wachstum

Intensivieren

der Kundenbindung und Steigern der Umsätze während des Lebenszyklus

Führen

bei Elektromobilität und digitalen Erlebnissen

Senken

der Gesamtkostenbasis und Verbessern des industriellen Fußabdrucks

Geleitet von ökonomischer, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit

Beschleunigt durch Digitalisierung und datengetriebenes Business

Angetrieben durch ein hochqualifiziertes und motiviertes Team

Die verstärkte Ausrichtung auf absatz- sowie margenstarke Märkte und Segmente ist ein weiterer Kernpunkt der Strategie. Parallel zum Ausbau der Aktivitäten in Europa wird künftig das Engagement in China sowie in Nordamerika weiter vorangetrieben und das Portfolio noch gezielter auf die jeweiligen Marktanforderungen ausgerichtet.

Darüber hinaus will sich Mercedes-Benz Vans zukünftig verstärkt auf die wachsenden Premiumsegmente der profitabelsten Branchen fokussieren und attraktive Segmente durch zusätzliche Angebote am oberen Ende des Portfolios erschließen.

Intensivieren der Kundenbindung und Steigern der Umsätze während des Lebenszyklus

Um die Kundenbindung zu intensivieren und weiter auszubauen, hat sich Mercedes-Benz Vans zum Ziel gesetzt, die gesamte »Customer Journey« konsequent an den branchenspezifischen Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden auszurichten. Dieses Grundprinzip ist wesentlicher Teil der Positionierung als führender Premium-Transporterhersteller, und infolgedessen entwickelt Mercedes-Benz Vans das Geschäftsmodell kontinuierlich weiter. Hierbei wird die schrittweise Umstellung auf Direkt- und Onlinevertrieb gemeinsam mit Handelspartnern forciert, um eine datengetriebene, direkte und individuelle Kundenansprache zu ermöglichen. Zudem hat sich Mercedes-Benz Vans zum Ziel gesetzt, zusätzliche Umsatzpotenziale entlang des gesamten Kundenlebenszyklus zu generieren. Hierfür werden gewerblichen und privaten Kundinnen und Kunden schon heute Customer Services und Ersatzteile sowie ein innovatives Portfolio an digitalen Diensten angeboten, welches kontinuierlich um weitere branchenspezifische Dienste erweitert werden soll.

Führen bei der Elektromobilität und digitalen Erlebnissen

Bei nachhaltiger Elektromobilität und digitalen Lösungen will Mercedes-Benz Vans heute und zukünftig neue Maßstäbe setzen. Das Mercedes-Benz Vans Portfolio ist mit eVito, eVito Tourer, eSprinter und EQV nahezu vollständig elektrifiziert. Im Jahr 2023 soll das elektrische Portfolio mit eCitan und EQT (WLTP: Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 18,99; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0) komplettiert werden. Bei der zukunftsfähigen und nachhaltigen Ausrichtung des Portfolios steht die konsequente Weiterentwicklung effizienter voll-elektrischer Transporter im Fokus. Ab Mitte des

Jahrzehnts ist geplant, mit VAN.EA eine neue, voll-elektrische Fahrzeugarchitektur einzuführen, auf der alle zukünftigen Mercedes-Benz Vans basieren sollen.

Seit dem zweiten Halbjahr 2022 führt das Geschäftsfeld sukzessive ein nachhaltiges Reparaturkonzept für elektrische Transporter in allen Van-Segmenten ein, um die Lebenszyklen der in den Fahrzeugen verbauten Hochvoltbatterien zu verlängern. Zu den »drei R« der Kreislaufwirtschaft, »Reduce«, »Reuse« und »Recycle«, gesellt sich damit als Viertes »Repair«.

Im Bereich kundenorientierter und digitaler Services will Mercedes-Benz Vans seine Position weiter stärken. Sowohl für private als auch für gewerbliche Kundinnen und Kunden soll das umfangreiche Angebot der Mercedes me Dienste weiter ausgebaut werden. Für private Kundinnen und Kunden ist es das Ziel, den Luxusanspruch auch im digitalen Auftritt sicherzustellen. Im gewerblichen Segment soll eine nahtlose Verknüpfung von Fahrzeugdaten mit den Datensystemen der Kundinnen und Kunden möglich gemacht werden.

Senken der Gesamtkostenbasis und Verbessern des industriellen Fußabdrucks

Mercedes-Benz Vans hat das Ziel, die Profitabilität und den Cash Flow weiter zu verbessern. Gleichzeitig sollen Investitionen in die Zukunft sowie eine beschleunigte Transformation hin zur Elektromobilität sichergestellt werden. Zudem sollen Prozesse kontinuierlich verbessert, die Flexibilität erhöht und die Kostenbasis reduziert werden. Dafür schöpft Mercedes-Benz Vans beispielsweise Digitalisierungspotenziale aus, um die Effizienz zu steigern. Gleichzeitig richtet das Geschäftsfeld seinen Blick darauf, die Komplexität zu reduzieren, einschließlich der kontinuierlichen Überprüfung des Produktangebots. Dabei sollen die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden stets im Blick behalten werden. Darüber hinaus stellt Mercedes-Benz Vans die Ausgaben zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit konsequent auf den Prüfstand.

Auf Basis der modularen, vollelektrischen Plattform VAN.EA ordnet Mercedes-Benz Vans sein europäisches Produktionsnetzwerk neu. Dafür soll der Produktionsverbund von Mercedes-Benz Vans um den etablierten Standort der Mercedes-Benz AG im polnischen Jawor erweitert werden.

Das strategische Handeln wird von drei Prinzipien geleitet.

Geleitet von ökonomischer, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit

Als Teil der Mercedes-Benz Group hat Mercedes-Benz Vans Nachhaltigkeit als integralen Bestandteil in der Strategie verankert. Dabei hat Mercedes-Benz Vans alle Stakeholder im Blick: Kunden, Mitarbeiter, Investoren, Geschäftspartner und die Gesellschaft. Für die Handlungsfelder der Nachhaltigkeit hat sich Mercedes-Benz Vans ambitionierte Ziele gesetzt.

Eines der wichtigsten Ziele, das in der »Ambition 2039« formuliert ist, ist die bilanzielle CO₂-Neutralität. Darin wird angestrebt, dass die Neuwagenflotte privat und gewerblich positionierter Vans – die durch die Mercedes-Benz AG oder durch die Mercedes-Benz AG als Generalunternehmer einschließlich Umbauten vertrieben werden – bis 2039 im gesamten Lifecycle bilanziell CO₂-neutral wird.

Beschleunigt durch Digitalisierung und datengetriebenes Business

Digitalisierung und ein durch Daten getriebenes Geschäftsmodell sind für Mercedes-Benz Vans von hoher Relevanz und wurden daher als ein weiteres Leitprinzip in der Strategie verankert. Mit der umfassenden Digitalstrategie möchte Mercedes-Benz Vans die Potenziale der digitalen Transformation bestmöglich ausschöpfen. Dazu zählen die optimale Gestaltung des digitalen Kundenerlebnisses, der Ausbau des digitalen Produkt- und Serviceportfolios sowie die Optimierung der internen Geschäftsprozesse durch digitale Technologien. Bei all seinen Aktivitäten setzt Mercedes-Benz Vans auf eine maximale Vernetzung und Synergieeffekte mit Mercedes-Benz Cars.

Angetrieben durch ein hochqualifiziertes und motiviertes Team

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bilden die Basis des Erfolgs von Mercedes-Benz Vans. Besonders in Zeiten tiefgreifender Veränderung steht die Motivation der Mitarbeitenden im Fokus. Anhand gezielter Qualifizierungsmaßnahmen bereitet Mercedes-Benz Vans die Beschäftigten kontinuierlich auf die Herausforderungen der Zukunft vor und schafft dabei ein Arbeitsumfeld, in dem individuelle Potenziale bestmöglich eingesetzt und herausragende Ergebnisse erzielt werden können.

Mercedes-Benz Mobility Strategie

Mercedes-Benz Mobility verfolgt eine klare Ambition: »Bis 2025 sind wir der führende Finanz- und Mobilitätsdienstleister für luxuriöses Fahren im vollelektrischen Zeitalter.« Mercedes-Benz Mobility soll die erste Wahl für unsere Kundinnen und Kunden sein – bei Finanzierungs- und Leasingverträgen, aber auch im Flottenmanagement und bei flexiblen Miet- und Aboangeboten, Versicherungen sowie weiteren fahrzeugbezogenen Dienstleistungen.

Die Strategie »MBM 2025« ist kundenfokussiert ausgerichtet und soll den Kundinnen und Kunden den Übergang in die elektrische Ära so einfach und komfortabel wie möglich machen. Dafür arbeitet Mercedes-Benz Mobility an einer nahtlosen und digitalen Integration der Angebote in die Markenwelt von Mercedes-Benz. Dabei wird beabsichtigt, die unternehmerische Effizienz durch Prozessdigitalisierung und -automatisierung sowie datengetriebene Geschäftsaktivitäten zu steigern. Mercedes-Benz Mobility will Arbeitgeber erster Wahl sein und möchte Mitarbeitenden eine begeisternde Unternehmenskultur basierend auf Vertrauen, Empowerment, Motivation und erstklassigen Entwicklungsmöglichkeiten bieten.

A.04

Mercedes-Benz Mobility Strategie

Unser Ziel: Bis 2025 sind wir der führende Finanz- und Mobilitätsdienstleister für luxuriöses Fahren im vollelektrischen Zeitalter

Wir unterstützen die nachhaltige Transformation zur **Elektromobilität** und generieren mit unseren Produkten weitere **Serviceeinnahmen**

Unsere Angebote sind 100 % **digital** und **nahtlos** in die Welt von Mercedes-Benz integriert

Wir **digitalisieren** unsere **Prozesse »end-to-end«**, unterstützt durch strategische Partnerschaften in Technologie und Operations

Daten sind der **Dreh- und Angelpunkt** unserer geschäftlichen Aktivitäten

Wir stärken unsere High-Performance-Kultur

Mercedes-Benz Mobility unterstützt die Transformation hin zur Elektromobilität und generiert mit entsprechenden Produkten weitere Serviceeinnahmen

Schon vor Auslaufen eines Leasingvertrags werden Kundinnen und Kunden aktiv auf die Möglichkeit eines Umstiegs auf elektrische Fahrzeuge hingewiesen. Entsprechende Miet- und Aboangebote erleichtern die Nutzung von Elektroautos ohne langfristige Bindung. Ergänzende Services im Bereich Laden machen den Wechsel zur E-Mobilität noch einfacher. Zudem bietet Mercedes-Benz Mobility mit Mercedes pay eine unternehmenseigene Plattform zur technischen Anbindung von Zahlungsdiensten und ermöglicht integrierte Zahlungsprozesse innerhalb des Mercedes-Benz Ökosystems.

Mercedes-Benz Mobility ermöglicht eine nahtlos integrierte Kundenerfahrung

Mercedes-Benz will in den nächsten Jahren mehr und mehr Fahrzeuge online absetzen. Die Mobilitätsdienstleistungen von Mercedes-Benz Mobility sollen daher vollständig in die digitale »Customer Journey« eingebunden werden. So können Wunschfahrzeuge dann nicht nur online gekauft, sondern auch online finanziert, geleast und versichert werden.

Mercedes-Benz Mobility automatisiert und digitalisiert interne Prozesse

Die Produktlandschaft soll über Landesgrenzen hinweg harmonisiert werden. Ebenso sollen interne Prozesse konsequent automatisiert und dadurch vereinfacht und beschleunigt werden. Hierbei will Mercedes-Benz Mobility bewusst auf Partnerschaften im Bereich Informationstechnologie setzen.

Mercedes-Benz Mobility entwickelt sich zu einem datengetriebenen Unternehmen

Mobilitätsdienstleistungen für Kunden im Luxussegment sollen auf datengestützten Services mit Kundenfokus basieren. Deshalb werden die erforderlichen Teams und Fähigkeiten aufgebaut, um die Kundenbedürfnisse noch besser verstehen zu können und dann Dienstleistungen zukünftig noch exakter auf sie auszurichten.

Mercedes-Benz Mobility stärkt eine High-Performance-Kultur

Auf dem Weg in eine neue Ära individueller Mobilität sind die Mitarbeitenden die größte Stärke. Aus diesem Grund fördert Mercedes-Benz Mobility die Kultur stetig und entwickelt sie weiter. Diese Werte sollen dabei stets als Leitstern dienen: Offenheit, Integrität und Respekt, Kundenfokus, finanzielle und soziale Verantwortung, diverse und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Wille zur Spitzenleistung und das Bekenntnis zu mehr Nachhaltigkeit.



ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT
MIT
NICHTFINANZIELLER
ERKLÄRUNG

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT MIT NICHTFINANZIELLER ERKLÄRUNG (1/2)

39 Grundlagen des Konzerns

- 39 Geschäftsmodell
- 43 Wichtige Ereignisse
- 47 Steuerungssystem
- 49 Erklärung zur Unternehmensführung

50 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

- 50 Weltwirtschaft und Automobilmärkte
- 52 Geschäftsentwicklung
- 54 Investitions- und Forschungstätigkeit

55 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- 57 Ertragslage
- 65 Finanzlage
- 75 Vermögenslage

80 Mercedes-Benz Group AG (Kurzfassung nach HGB)

84 Nichtfinanzielle Erklärung

- 84 Nachhaltigkeit als Veränderungstreiber
- 90 Umweltbelange
- 94 Arbeitnehmerbelange
- 104 Sozialbelange
- 109 Integrität und Compliance
- 118 EU-Taxonomie

128 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT MIT NICHTFINANZIELLER ERKLÄRUNG (2/2)

130 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

135 Prognosebericht

135 Weltwirtschaft und Automobilmärkte

136 Prognose der bedeutsamsten Leistungsindikatoren

139 Dividende

139 Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

140 Risiko- und Chancenbericht

140 Risiko- und Chancenmanagementsystem
sowie Internes Kontrollsystem

143 Risiken und Chancen

159 Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Überblick über den Konzern

Die Mercedes-Benz Group blickt auf eine mehr als 135-jährige Tradition zurück, die bis zu Gottlieb Daimler und Karl Benz, den Erfindern des Automobils, zurückreicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist das Unternehmen ein Luxusautomobilhersteller, der global tätig ist. Als Fahrzeughersteller gehört der Konzern zu den größten Anbietern von Premium- und Luxusfahrzeugen und Transportern. Finanzierungs- und Leasingprodukte für Endkunden und Händler, Flottenmanagement, die Vermittlung von Versicherungen sowie innovative und digitale Mobilitätsdienstleistungen ergänzen das Leistungsspektrum.

Tabelle B.01 gibt einen Überblick über die Markenwelt des Konzerns.

B.01

Die Markenwelt der Mercedes-Benz Group



Die Mercedes-Benz Group AG ist das Mutterunternehmen der Mercedes-Benz Group und hat ihren Sitz in Stuttgart. Mit Wirkung zum 1. Februar 2022 wurde die Daimler AG in Mercedes-Benz Group AG umfirmiert. Die Mercedes-Benz Group umfasst neben der Mercedes-Benz Group AG sämtliche Tochterunternehmen, auf die die Mercedes-Benz Group AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. Ausführliche Informationen können der Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 313 HGB im Konzernanhang entnommen werden. Die Mercedes-Benz Group AG entscheidet über die Strategie des Konzerns, übernimmt die Steuerung des Konzerns und stellt als Konzernobergesellschaft konzernweit die Rechts-, Ordnungs- und Compliance-Funktionen sicher.

Die Lageberichte für die Mercedes-Benz Group AG und für den Konzern sind in diesem Bericht zusammengefasst. Der zusammengefasste Lagebericht enthält die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group AG und des Konzerns.

Mit der Eintragung in das Handelsregister am 9. Dezember 2021 wurde die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts vollzogen und das Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft entkonsolidiert.

In der Folge veränderte sich die Struktur des Konzerns: Die operative Geschäftstätigkeit der Mercedes-Benz Group wird in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility geführt. Seit 1. Januar 2022 werden die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans in der externen Berichterstattung nicht mehr zu dem berichtspflichtigen Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zusammengefasst, sondern als einzelne Segmente berichtet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

In der Überleitung der Segmente zum Konzern (Überleitung) werden Funktionen und Services der Konzernzentrale ausgewiesen. Darüber hinaus sind in der Überleitung nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen, zentral verantwortete Sachverhalte sowie Ergebniseffekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten enthalten.

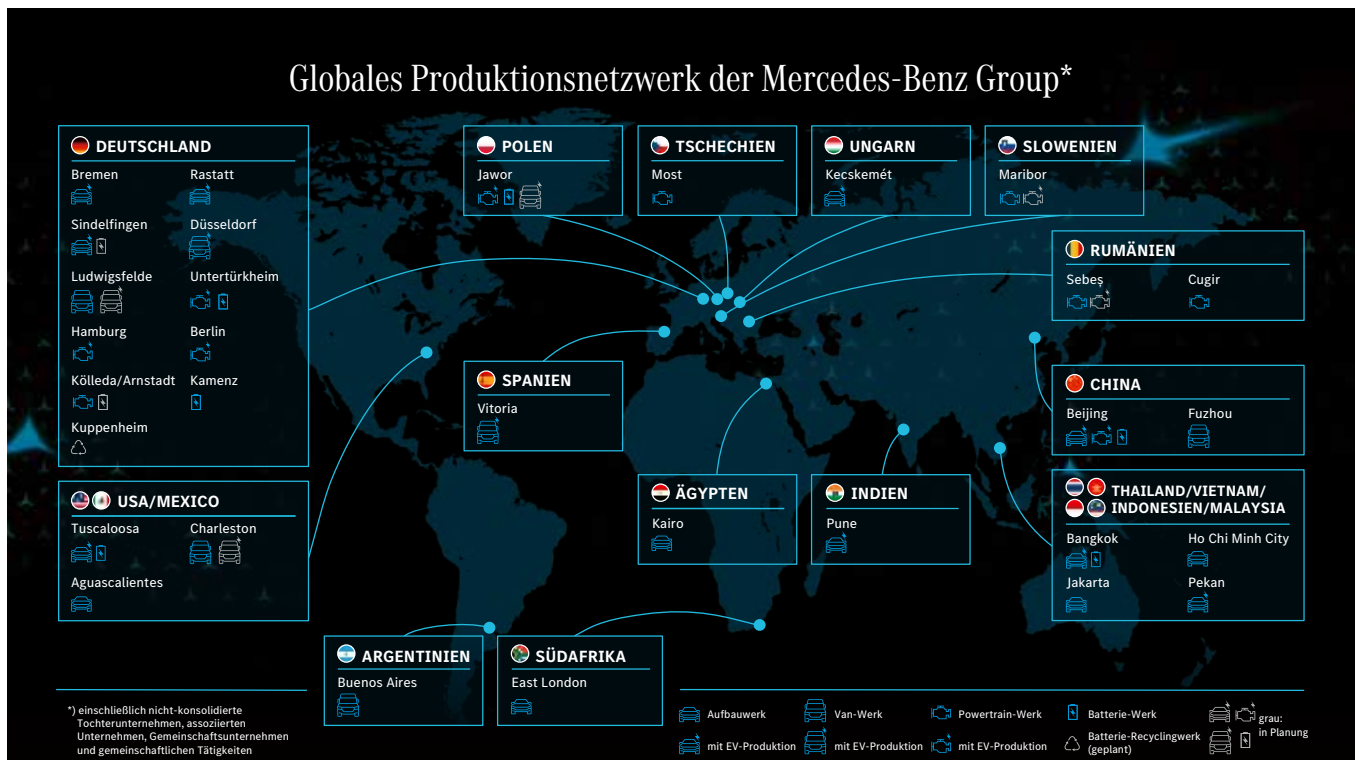
Das bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts berichtete Segment Daimler Trucks & Buses wird in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung sowie Konzern-Kapitalflussrechnung des Vorjahres als aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen; das Ergebnis der aufgegebenen Aktivitäten ist in der Überleitung enthalten. Nach Übertragung von rund 5 % der Anteile in die Pensions-Planvermögen im Januar 2022 hält die Mercedes-Benz Group zum 31. Dezember 2022 einen Minderheitsanteil von rund 30% an der Daimler Truck Holding AG¹. Dieser Minderheitsanteil von rund 30% wird nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen und wird ebenfalls in der Überleitung dargestellt.

Das im Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft enthaltene Finanzdienstleistungsgeschäft ist in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung sowie in der Konzern-Kapitalflussrechnung bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung in den fortgeführten Aktivitäten enthalten und bis zu diesem Zeitpunkt Teil des Segments Mercedes-Benz Mobility. Weitere Informationen zur bilanziellen Behandlung der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts finden sich in Anmerkung 3 des Konzernanhangs.

Die Mercedes-Benz Group vertreibt Fahrzeuge und Dienstleistungen in nahezu allen Ländern der Welt und hat über 30 Produktionsstätten in Europa, Nord- und Südamerika, Asien und Afrika. Der Konzern entwickelt das weltweite Produktionsnetzwerk auf diesen Kontinenten kontinuierlich weiter und richtet dabei sein globales Produktionsnetzwerk auf die Fertigung des neu positionierten Produktportfolios mit Schwerpunkt auf Elektrofahrzeuge aus. Parallel dazu wird das globale Batterie-Produktionsnetzwerk auf drei Kontinenten aufgebaut. Die Übersicht B.02 gibt einen Überblick über die weltweiten Produktionsstandorte von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans.

¹ Für Zwecke der Stimmrechtsquote nach Wertpapierhandelsgesetz werden die in die Pensions-Planvermögen eingebrachten rund 5% der Anteile der Mercedes-Benz Group zugerechnet.

B.02



Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Cars investiert konsequent in die Entwicklung effizienter Antriebe und stellt damit die Weichen für eine vollelektrische Zukunft: Die Marke mit dem Stern verfolgt das Ziel, bis zum Ende des Jahrzehnts vollelektrisch zu werden – überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen. Mit dem strategischen Schritt zu »Electric only« beschleunigt Mercedes-Benz Cars die Transformation in eine vollelektrische und softwaregetriebene Zukunft. Dazu wurde im Jahr 2021 die elektrische Plattform Electric Vehicle Architecture (EVA) eingeführt, auf der die Fahrzeugmodelle EQS, EQS SUV, EQE und EQE SUV produziert werden. Ab der Mitte des Jahrzehnts soll die auf Elektromobilität ausgerichtete Mercedes Modular Architecture (MMA)-Plattform im Kompakt- und Mittelklasse-Segment folgen. Im Jahr 2025 plant Mercedes-Benz Cars mit der Mercedes-Benz Electronic Architecture (MB.EA) und AMG Electronic Architecture (AMG.EA) zwei weitere vollelektrische Plattformen einzuführen (BEV-Plattform-Generationen).

Darüber hinaus bringt das Geschäftsfeld die intelligente Vernetzung seiner Fahrzeuge, das autonome Fahren und neue Mobilitätskonzepte mit Nachdruck voran. Nachhaltigkeit ist als Leitprinzip fest in der Geschäftsstrategie von Mercedes-Benz Cars verankert und leitet das unternehmerische Handeln.

Gleichzeitig richtet Mercedes-Benz Cars sein Geschäftsmodell und Produktportfolio weiter auf das Luxussegment aus. Mercedes-Benz Cars bietet ein breites Produktportfolio und hat im Jahr 2022 die drei Produktkategorien Top-End, Core und Entry eingeführt. Das Portfolio im Bereich Top-End¹ umfasst Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, G-Klasse, S-Klasse, EQS Sedan, GLS und EQS SUV. Core steht für den Kern der Marke mit den Mercedes-Benz Baureihen der C-Klasse und der E-Klasse sowie deren Derivate. Mit den Entry Modellen der A- und B-Klasse sowie ihren Derivaten ermöglicht Mercedes-Benz Cars den Einstieg in das Portfolio der Kompaktwagen.

Das Markenportfolio umfasst neben der Marke Mercedes-Benz auch die Marken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und Mercedes-EQ. Die Marke Mercedes me bietet Zugang zu den digitalen Diensten von Mercedes-Benz Cars.

Neben den Produktionsstandorten in Deutschland verfügt Mercedes-Benz Cars über größere Produktionsstandorte in den USA, Ungarn, Mexiko und Südafrika. Die Fertigung in China erfolgt über das assoziierte Unternehmen Beijing Benz Automotive Co., Ltd.

Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2022 China mit 37 % des Absatzes, die USA (15 %), Deutschland (11 %), die übrigen europäischen Märkte (20 %) und Südkorea (4 %).

¹ Die Kategorie Top-End beinhaltet alle AMG Modelle, auch die AMG Modelle der Klassen und ihre Derivate der Core und Entry Kategorien.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans ist im Transportergeschäft ein globaler Komplettanbieter. Das Produktangebot umfasst im gewerblichen Segment den großen Transporter Sprinter, den mittelgroßen Transporter Vito (in den USA »Metris«) sowie den Stadtlieferwagen Citan. Im Segment für Privatkunden ist Mercedes-Benz Vans mit der Großraumlimousine V-Klasse und den Marco Polo Reise- und Freizeitmobilien sowie seit dem Jahr 2022 mit der T-Klasse vertreten.

Mercedes-Benz Vans hat seinen Führungsanspruch bei Elektromobilität fest in seiner Strategie verankert und elektrifiziert konsequent alle Baureihen. Schon heute können die Kundinnen und Kunden unter vier voll-elektrischen Vans wählen: dem eSprinter, dem eVito Kastenwagen sowie dem eVito Tourer und der Großraumlimousine EQV. Die vollelektrische Variante EQT (WLTP: Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 18,99; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0) sowie der eCitan wurden im Jahr 2022 vorgestellt. Damit bietet Mercedes-Benz Vans dann vollelektrische Vans in allen Segmenten an. Der neue eSprinter wurde bereits angekündigt und soll in der zweiten Jahreshälfte 2023 in den USA und Kanada und in den europäischen Märkten sukzessive ab Ende des Jahres 2023 verfügbar sein.

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans verfügt über Produktionsstandorte in Deutschland, Spanien, den USA, Argentinien und über das Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co., Ltd. in China. Die Fertigung des Citan und der T-Klasse mit den jeweiligen elektrischen Varianten erfolgt in Frankreich über eine Allianz mit Renault-Nissan-Mitsubishi.

Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Vans waren im Jahr 2022 Deutschland mit 27 % des Absatzes, die übrigen europäischen Märkte mit 35 % (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen), USA mit 16 % und China mit 8 %.

Mercedes-Benz Mobility

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Mobility unterstützt weltweit den Absatz der Automarken der Mercedes-Benz Group mit maßgeschneiderten Mobilitäts- und Finanzdienstleistungen: von Leasing- und Finanzierungsangeboten für Endkunden und Händler sowie Versicherungen über flexible Abo- und Mietmodelle bis hin zum Flottenmanagement für gewerbliche Kunden, welches vor allem über die Marke Athlon erfolgt. Darüber hinaus ist Mercedes-Benz Mobility im Bereich innovativer Mobilitätsdienstleistungen tätig.

Allein im Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsgeschäft steht Mercedes-Benz Mobility mit circa 4,5 Millionen geleasten und finanzierten Fahrzeugen in 35 Märkten für herausragenden Service, der unterschiedlichste Wünsche erfüllt. Flexible Nutzungsangebote wie Mercedes-Benz Rent (Mietwagenverleih) und die Beteiligungen an Mobilitätsdiensten runden das Mobilitätsökosystem ab. Die YOUR NOW-Gemeinschaftsunternehmen CHARGE NOW und FREE NOW ermöglichen einen einfachen Zugang zu Ladeinfrastruktur und Mobilitätsdiensten. Mit den Beteiligungen an den Premium-Ride-Hailing-Anbietern StarRides und Blacklane bildet Mercedes-Benz Mobility zudem das Segment von Limousinenfahrdiensten mit Premium- und Luxusfahrzeugen ab. Darüber hinaus ermöglicht Mercedes pay, eine unternehmenseigene Plattform zur technischen Anbindung von Zahlungsdiensten, nahtlos integrierte Zahlungsprozesse für den Kunden.

Wichtige Ereignisse

Daimler bricht als Mercedes-Benz Group in eine neue Ära auf

Aus der Daimler AG wurde am 1. Februar 2022 die Mercedes-Benz Group AG. Mit der Umfirmierung schließt das Unternehmen die im Jahr 2021 mit der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts begonnene Neuausrichtung ab.

Die neue Mercedes-Benz Group konzentriert sich auf Fahrzeuge der Marken Mercedes-Benz, Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und Mercedes-EQ sowie auf die Fahrzeuge von Mercedes-Benz Vans und soll damit künftig das wirtschaftliche Potenzial voll entfalten und die Stärken im Wettbewerb noch besser ausspielen.

Parallel zur Umfirmierung der Daimler AG wurde auch die Daimler Mobility AG in Mercedes-Benz Mobility AG umfirmiert.

Neues Batteriewerk für Produktion des EQS SUV in den USA

Wenige Monate vor dem Produktionsstart neuer, voll-elektrischer Mercedes-EQ Fahrzeuge in den USA eröffnete Mercedes-Benz Cars am 15. März 2022 ein Batteriewerk in Bibb County, Alabama. In Alabama werden der EQS SUV und der EQE SUV produziert. Das hochmoderne Batteriewerk in Bibb County wird die Batterien für diese neuen Modelle liefern.

Erwerb eines 33,33%-Anteils an ACC

Am 22. März 2022 unterzeichnete die Mercedes-Benz AG einen Vertrag mit PSA Automobiles SA, Opel Automobile GmbH und Saft EV SAS zum Erwerb eines Anteils von 33,33% an Automotive Cells Company SE (ACC) durch Kapitaleinlage von rund 390 Mio. €. Zudem verpflichtet sich der Konzern zur Bereitstellung weiterer Mittel von bis zu 410 Mio. €. Die Transaktion wurde am 12. Mai 2022 vollzogen. Der Einstieg beim europäischen Batteriezellenhersteller ACC erfolgte, um die Entwicklung und Produktion von Hochleistungsbatteriezellen und -modulen im Zuge der Transformation hin zu »Electric only« voranzutreiben.

Mercedes-Benz Cars will CO₂-Emissionen bis Ende des Jahrzehnts um mehr als 50% verringern

Auf der ersten digitalen ESG-Konferenz (Environment, Social und Governance) für Investoren und Analysten am 11. April 2022 kündigte die Mercedes-Benz Group umfassende Maßnahmen an, um CO₂-Emissionen zu senken und damit einen nachhaltigen Wert für alle Stakeholder zu schaffen. Ziel ist es, im Vergleich zu 2020 die CO₂-Emissionen pro Pkw über den gesamten Lebenszyklus hinweg bis zum Ende dieses Jahrzehnts mindestens zu halbieren. Die wichtigsten Hebel hierfür sind die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, das Laden mit Grünstrom, die Verbesserung der Batterietechnologie sowie ein umfassender Einsatz von Recyclingmaterialien und erneuerbaren Energien in der Produktion.

Erste Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG

In der ersten Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG in der neuen Konzernstruktur am 29. April 2022 beschlossen die Anteilseigner für das Jahr 2021 eine Dividende von 5,00 € (2020: 1,35 €) pro Aktie. Darin enthalten ist ein Dividendenanteil des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts von 0,70 €. Die Gesamtausschüttung belief sich auf rund 5,35 Mrd. € (2020: 1,4 Mrd. €). Die starken Ergebnisse im Geschäftsjahr 2021 belegen den Erfolg der strategischen Neuausrichtung auf Elektrofahrzeuge und den Ausbau des Top-End-Segments.

Mercedes-Benz Group verstärkt Aufsichtsrat mit Experten für Nachhaltigkeit und Luxusgüterindustrie

Mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 29. April 2022 schieden Bader M. Al Saad und Prof. Dr. Clemens Börsig aus dem Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG aus. Als Nachfolger wurden Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice und Marco Gobbetti gewählt.

Dame Polly Courtice war ab 1989 stellvertretende Direktorin und von 2000 bis 2021 Direktorin des University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership.

Marco Gobbetti ist seit Januar 2022 CEO der Salvatore Ferragamo S.p.A. und war zuvor als Vorstandsvorsitzender verschiedener Unternehmen der Luxusgüterindustrie tätig, unter anderem bei Moschino, Givenchy und Burberry.

Langfristziele als Luxusautomobilmarke

Im Rahmen der Kapitalmarktveranstaltung »The Economics of Desire« gab Mercedes-Benz Cars am 19. Mai 2022 weitere Details zu seiner Strategie bekannt. Das Unternehmen wird das Pkw-Geschäft noch stärker auf das Luxussegment konzentrieren, das Produktportfolio weiter aufwerten, den Weg in die vollelektrische Zukunft beschleunigen, und es strebt eine strukturell höhere Profitabilität und stärkere finanzielle Widerstandskraft an.

Mercedes-Benz Cars strebt an, den Absatzanteil des Top-End-Segments bis 2026 im Vergleich zu 2019 um rund 60% zu steigern. Zudem will Mercedes-Benz Cars bis Mitte des Jahrzehnts eine Umsatzrendite von rund 14% in einem starken Marktumfeld erzielen. Die strategische Entscheidung, bis 2030 vollelektrisch zu werden – überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen –, und das Ziel, bis 2039 bilanziell CO₂-neutral zu werden, sollen die Verbindung zwischen Luxus und Nachhaltigkeit weiter stärken.

Mercedes-Benz Cars bereitet Produktionsnetzwerk auf vollelektrisches Pkw-Portfolio vor

Wie im Juni 2022 angekündigt, richtet Mercedes-Benz Cars sein globales Produktionsnetzwerk auf die Fertigung des neu positionierten Produktportfolios mit Schwerpunkt auf Elektrofahrzeuge im Luxussegment aus.

Die Mercedes-Benz Werke Sindelfingen, Bremen, Rastatt und Kecskemét sollen ab Mitte der Dekade mit der Produktion der neuen elektrischen Modelle in den Top-End, Core und Entry Produktkategorien beginnen. Das Werk Sindelfingen ist das Leadwerk in der Produktkategorie Top-End und soll ab 2025 Modelle der elektrischen AMG.EA-Plattform (AMG Electric Architecture) produzieren. Die Mercedes-Benz Werke Bremen und Kecskemét sollen künftig Modelle der elektrischen MB.EA-Plattform (Mercedes-Benz Electric Architecture) in Europa produzieren. Die Werke Rastatt und Kecskemét produzieren planmäßig ab Mitte des Jahrzehnts die neu positionierten Modelle der MMA-Plattform (Mercedes Modular Architecture). Im Rahmen der Umsetzung des Mercedes-Benz Business-Plans 2022 bis 2026 strebt das Unternehmen an, mehr als zwei Milliarden Euro in die europäischen Produktionsstandorte zu investieren.

Weiterer Meilenstein für den Hochlauf der Produktion vollelektrischer Fahrzeuge

Mercedes-Benz Cars geht mit der Entwicklung und Produktion von Hochleistungs-Batteriezellen und -modulen der nächsten Generation einen weiteren Schritt in Richtung vollelektrische Zukunft. Wie am 12. August 2022 bekannt gegeben, baut Mercedes-Benz Cars seine Batteriezellen-Partnerschaft mit Contemporary Amperex Technology Co., Ltd. (CATL) mit einem neuen Produktionsstandort in Ungarn weiter aus. Das neue CATL-Werk in Debrecen soll Batteriezellen für europäische Produktionsstandorte in Deutschland und Ungarn liefern und ist ein wichtiger Teil des Plans, weltweit insgesamt acht Zellfabriken bis Ende des Jahrzehnts mit einer Produktionskapazität von insgesamt mehr als 200 Gigawattstunden zu errichten.

Mercedes-Benz Group unterzeichnet Liefervertrag mit Rock Tech Lithium für Elektrohochlauf

Die Mercedes-Benz Group schloss am 20. Oktober 2022 eine Liefervereinbarung über Lithium mit dem kanadisch-deutschen Start-up Rock Tech Lithium Inc. ab. Ziel der Vereinbarung ist es, die Rohstoffe für die Batterieproduktion im Zuge der strategischen Direktbeschaffung zu sichern. Der Abschluss soll es ermöglichen, die Batteriepartner der Mercedes-Benz Group mit Lithiumhydroxid zu beliefern, um die Produktion der vollelektrischen Fahrzeuge schnell zu steigern.

Mercedes-Benz Group leitet Wechsel des Abschlussprüfers ein

Spätestens für die Abschlussprüfung des Jahres 2024 ist die externe Rotation des Abschlussprüfers gesetzlich erforderlich, weil der bisherige Abschlussprüfer, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, mit der Prüfung der Abschlüsse 2023 die gesetzliche Höchstlaufzeit erreichen wird. Zur Einhaltung der Rotationspflicht wurde im Berichtszeitraum für die Bestellung des Abschlussprüfers für das Jahr 2024 ein Auswahl- und Vorschlagsverfahren gemäß EU-Abschlussprüferverordnung durchgeführt.

Auf dieser Grundlage beabsichtigt der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG, gestützt auf die Empfehlung und Präferenz des Prüfungsausschusses und nach eigener Prüfung, der ordentlichen Hauptversammlung im Jahr 2023 die Bestellung von Pricewaterhouse Coopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Jahr 2024 vorzuschlagen.

Mercedes-Benz AG und Hydro bündeln Innovationskraft

Im Dezember 2022 unterzeichnete die Mercedes-Benz AG mit dem norwegischen Aluminiumhersteller Norsk Hydro ASA eine Absichtserklärung für eine CO₂-arme Technologie-Roadmap zwischen 2023 und 2030 – ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Dekarbonisierung und zu einer umweltverträglicheren Aluminiumlieferkette.

Die Mercedes-Benz AG und Hydro vereinbarten zudem die sequenzielle Lieferung von sehr CO₂-armen Aluminium für Automobilanwendungen vertraglich. Damit soll der CO₂-Fußabdruck des von Hydro gelieferten Aluminiums bereits im nächsten Jahr um fast 70% unter dem europäischen Durchschnitt liegen.

Mercedes-Benz Cars legt Produktionsordnung für elektrische Antriebe fest

Bereits 2025 soll auf Plug-in-Hybride und vollelektrische Fahrzeuge rund die Hälfte des Absatzes entfallen. Konventionelle Antriebsaggregate werden somit mittelfristig ein wichtiger Teil des Mercedes-Benz Antriebsportfolios bleiben. Mit zunehmender Elektrifizierung werden sich die Bedarfe in Richtung Komponenten der E-Mobilität, Batterie- und elektrische Antriebssysteme verschieben.

Im Juni 2022 verkündete Mercedes-Benz Cars bereits die Produktionsordnung der Fahrzeugwerke hinsichtlich der künftigen Fahrzeugarchitekturen. Im Dezember 2022 standen auch die Standorte zur Produktion elektrischer Antriebssysteme – Batterien, elektrische Antriebseinheiten und Achsen – ab 2024 fest. Im Rahmen der Umsetzung des Mercedes-Benz Business-Plans strebt das Unternehmen an, einen mittleren einstelligen Milliardenbetrag in Euro in die europäischen Powertrain-Produktionsstandorte zu investieren.

Die Batteriefabriken Kamenz und Brühl (Standort Untertürkheim) sowie Peking (China) werden planmäßig Batterien für die neuen Modelle der MMA- und MB.EA-Plattformen produzieren. Der Aufbau einer Batterie-montage am Standort Kölleda ist, vorbehaltlich der Unterstützung der Thüringer Landesregierung, ebenfalls geplant. Die Werke Untertürkheim, Sebes (Rumänien) und Peking sollen ab Mitte des Jahrzehnts elektrische Antriebseinheiten für die neuen Modelle der MMA- und MB.EA-Plattformen produzieren. Das Werk Untertürkheim verdoppelt dabei im Zielbild die bisher angekündigten Produktionskapazitäten elektrischer Antriebe auf eine Million Einheiten. Die Mercedes-Benz Werke Hamburg und Untertürkheim (Werkteil Mettingen) sollen auch in Zukunft die deutschen Kernwerke für die Montage elektrischer Achsen und Komponenten sein. Sie beliefern planmäßig den Produktionsverbund der Mercedes-Benz Aufbauwerke mit Systemen der nächsten Generation. Das Mercedes-Benz Werk Berlin soll ab Mitte der Dekade leistungsstarke Elektromotoren für die künftige AMG.EA-Plattform produzieren.

Mercedes-Benz Vans beschleunigt Elektrotransformation und ordnet Produktionsnetzwerk in Europa neu

Ziel ist es, dass ab Mitte des Jahrzehnts alle neu eingeführten Vans von Mercedes-Benz ausschließlich elektrisch sind. Dafür entwickelt Mercedes-Benz Vans eine grundlegend neue, modulare und vollelektrische Van-Architektur mit dem Namen VAN.EA (Van Electric Architecture). Das Unternehmen plant entsprechende Investitionen in die Entwicklung dieser Plattform.

Im Dezember 2022 gab Mercedes-Benz Vans bekannt, das europäische Produktionsnetzwerk neu zu ordnen. Damit erreicht das Geschäftsfeld einen Meilenstein in der Transformation zum Anbieter lokal emissionsfreier Mobilität. Mercedes-Benz Vans will am etablierten Standort im polnischen Jawor sein weltweit erstes Elektrowerk aufbauen, das vollständig auf die Produktion von vollelektrischen Transportern ausgelegt ist. Zukünftig sollen hier die geschlossenen Modelle der großen vollelektrischen Transporter auf Basis der modularen Plattform VAN.EA gebaut werden. Durch die konsequente Ausrichtung auf die Fertigung vollelektrischer Vans will das Geschäftsfeld Produktivitätsvorteile erzielen und so die Wettbewerbsfähigkeit deutlich verbessern.

Mercedes-Benz Vans und Rivian Automotive, Inc. (Rivian) unterzeichneten im dritten Quartal 2022 eine Absichtserklärung für eine strategische Partnerschaft. Die beiden Unternehmen beabsichtigten, im Rahmen eines Gemeinschaftsunternehmens in eine gemeinsame Fabrik in Mittel- oder Osteuropa zu investieren und diese gemeinsam zu betreiben. Die Option, das Werk zusammen mit Rivian für große vollelektrische Transporter noch weiter auszubauen, ist von Rivian aufgrund der Repriorisierung seiner Projekte im Dezember 2022 vorerst beendet worden.

Globales High-Power-Charging-Netzwerk

Die Mercedes-Benz AG kündigt im Januar 2023 weitreichende Pläne für den Aufbau eines globalen High Power Charging Netzwerks in Nordamerika, Europa, China und anderen Kernmärkten an. Die Errichtung der ersten Ladeparks soll in den USA und Kanada beginnen, gefolgt von weiteren Regionen rund um den Globus. Ziel ist es, ein globales Ladenetzwerk bis zum Ende des Jahrzehnts aufzubauen.

Beabsichtigte Veräußerung der Anteile an den russischen Tochterunternehmen

Ende Oktober 2022 unterzeichnete die Mercedes-Benz Group mit dem russischen Autohändler Avtodom AO Verträge zur Veräußerung der Anteile an den russischen Tochterunternehmen.

Der Vollzug der Transaktion steht unter dem Vorbehalt behördlicher Genehmigungen, die noch nicht vollumfänglich erteilt worden sind, sowie der Umsetzung der finalen vertraglichen Vereinbarungen.

Mercedes-Benz Group AG beschließt Aktienrückkaufprogramm

Am 16. Februar 2023 hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Beginnend mit dem 3. März 2023 sollen eigene Aktien im Wert von bis zu 4 Mrd. € (ohne Nebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren über die Börse erworben und anschließend eingezogen werden. Das Aktienrückkaufprogramm basiert auf der Ermächtigung der Hauptversammlung des Konzerns vom 8. Juli 2020, wonach der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 eigene Aktien in einem Umfang von bis zu 10 % des Grundkapitals erwerben darf.

Die Mercedes-Benz Group AG hat mit Beijing Automotive Group Co., Ltd. und der Geely Group jeweils separat vereinbart, dass diese ihren Anteil an der Mercedes-Benz Group AG jeweils unter 10 % halten werden, indem sie anlässlich der Durchführung des Aktienrückkaufprogramms anteilig Aktien veräußern.

Mercedes-Benz und Google schließen Partnerschaft für Fahrzeugnavigation der nächsten Generation

Wie am 22. Februar 2023 bekannt gegeben, plant die Mercedes-Benz Group AG, innovative fahrzeugbezogene Geodaten und Routenplanungs-Funktionen der Google Maps Plattform in das eigene Navigationssystem MB.OS zu integrieren. Mit dieser Partnerschaft plant Mercedes-Benz der erste Automobilhersteller zu werden, der sein eigenes Navigationserlebnis auf der Grundlage eines neuen Konzepts entwickelt, das neue fahrzeuginterne Geodaten und Navigationsfunktionen der Google Maps Plattform vereint.

Steuerungssystem

Aus der Unternehmens- bzw. Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group leiten sich verschiedene Ziele ab. Neben finanziellen Zielen umfassen diese insbesondere auch Ziele mit Bezug zur Nachhaltigkeit. Das Steuerungssystem des Konzerns ist darauf ausgerichtet, diese Ziele zu erreichen und dauerhaft Werte für die Stakeholder zu erzielen. Die folgenden Ausführungen beziehen sich primär auf das finanzielle Steuerungssystem des Konzerns. Erläuterungen zu den Nachhaltigkeitszielen und wie deren Erreichung gesteuert wird, erfolgen im Kapitel »Nichtfinanzielle Erklärung«.

Wertorientierte finanzielle Unternehmensführung

Das in der Mercedes-Benz Group eingesetzte finanzielle Steuerungssystem soll sicherstellen, dass den Interessen und Ansprüchen der Kapitalgeber im Rahmen einer wertorientierten Unternehmensführung Rechnung getragen wird. Der Value Added (Wertbeitrag) zeigt, in welchem Umfang der Konzern und seine Geschäftsfelder den Verzinsungsanspruch der Kapitalgeber erwirtschaften beziehungsweise übertreffen und damit Wert schaffen.

Der Value Added leitet sich aus finanziellen Werttreibern ab, die aufgrund ihres unmittelbaren operationalen Bezugs als finanzielle Steuerungsgrößen zur periodischen Steuerung des Konzerns und seiner Geschäftsfelder verwendet werden.

Wie in Übersicht B.03 ersichtlich, lässt sich der Value Added als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße (EBIT beziehungsweise Net Operating Profit) und den auf das durchschnittlich gebundene Kapital (Net Assets) anfallenden Kapitalkosten ermitteln.

B.03

Berechnung des Value Added

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

Aus dem Verhältnis von EBIT und Net Assets ergibt sich die Rentabilität der Net Assets (Return on Net Assets, RONA). Übersteigt der RONA die Kapitalkosten, wird Wert für unsere Aktionäre geschaffen. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets und damit der Kapitalkostensatz wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Eigen- und Fremdkapitalgeber für ihr investiertes Kapital erwarten. In Abweichung zu den auf einer Peer-Group-Logik basierenden Kapitalkostensätzen für Zwecke des Werthaltigkeitstests auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten liegt bei der Ermittlung des Konzern-Kapitalkostensatzes zur Ableitung des Value Added der Schwerpunkt auf der Verwendung unternehmensspezifischer Daten (insbesondere hinsichtlich der Kapitalstruktur). Für das Jahr 2022 lag dieser Konzern-Kapitalkostensatz unverändert bei 8 % nach Steuern. Auf der Ebene der automobilen Geschäftsfelder belief sich dieser Kapitalkostensatz vor Steuern unverändert auf 12 %, für Mercedes-Benz Mobility wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von unverändert 12 % verwendet. Die Kapitalkostensätze können der Tabelle B.04 entnommen werden.

B.04

Kapitalkostensatz

	2022	2021
in %		
Konzern, nach Steuern	8	8
Automobile Geschäftsfelder, vor Steuern	12	12
Mercedes-Benz Mobility, vor Steuern	12	12

Die quantitative Entwicklung des Value Added und der zugehörigen finanziellen Steuerungsgrößen wird im Kapitel »Ertragslage« erläutert.

Finanzielle Steuerungsgrößen

Ergebnisgröße

Als operative Ergebnisgröße für die Geschäftsfelder wird das EBIT herangezogen. Als Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern reflektiert das EBIT die Ergebnisverantwortung der Geschäftsfelder. Unter Berücksichtigung von zentral verantworteten Sachverhalten und Eliminierungen ermittelt sich das EBIT auf Konzernebene.

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

Das EBIT des Konzerns abzüglich der zentral verantworteten Ertragsteuern ergibt den Net Operating Profit. Die Ableitung des Net Operating Profit ist aus Tabelle B.12 im Kapitel »Ertragslage« ersichtlich.

Umsatzrendite

Als zentraler Einflussfaktor des Value Added hat die Umsatzrendite eine besondere Bedeutung für die Beurteilung der Rentabilität der automobilen Geschäftsfelder. Die Umsatzrendite ermittelt sich als Verhältnis von EBIT zu Umsatzerlösen. Der wesentliche Werttreiber der Umsatzerlöse ist der Fahrzeugabsatz. Für Mercedes-Benz Mobility erfolgt die Beurteilung der Profitabilität auf Basis der Eigenkapitalrendite, die als Verhältnis von EBIT und durchschnittlichem Eigenkapital der Quartale bestimmt wird. Basierend auf dem bereinigten EBIT wird für die automobilen Geschäftsfelder eine bereinigte Umsatzrendite und für Mercedes-Benz Mobility eine bereinigte Eigenkapitalrendite berichtet.

Net Assets

Den automobilen Geschäftsfeldern werden sämtliche Vermögenswerte sowie Verbindlichkeiten beziehungsweise Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung von Mercedes-Benz Mobility erfolgt auf Basis des Eigenkapitals. Die Net Assets des Konzerns beinhalten zusätzlich zu den operativen Net Assets der automobilen Geschäftsfelder und dem Eigenkapital von Mercedes-Benz Mobility noch Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungs-posten, die nicht den Geschäftsfeldern zugeordnet werden. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet.

Cash Flow

Eine Veränderung der Net Assets, beispielsweise durch Investitionen, resultiert regelmäßig in der Bindung beziehungsweise Freisetzung liquider Mittel und hat somit, neben dem erwirtschafteten Ergebnis, eine unmittelbare Wirkung auf den Cash Flow. Von herausragender Bedeutung für die Finanzkraft der Mercedes-Benz Group ist der Free Cash Flow des Industriegeschäfts, der neben den Cash Flows der automobilen Geschäftsfelder auch Cash Flows aus Zinsen und Steuern sowie sonstigen nicht den Geschäftsfeldern zuzuordnenden Überleitungs-posten umfasst. Die operative Cash-Flow-Größe vor Zinsen und Steuern (CFBIT) für die automobilen Geschäftsfelder leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab. Die Cash Conversion Rate (CCR) ist das Verhältnis von CFBIT und EBIT einer Periode und stellt eine wichtige Messgröße des Cash-Flow-Managements der automobilen Geschäftsfelder dar.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts werden ergänzend ein bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts sowie ein bereinigter CFBIT der automobilen Geschäftsfelder ermittelt und berichtet. Basierend auf dem bereinigten CFBIT und dem bereinigten EBIT wird für die automobilen Geschäftsfelder eine bereinigte Cash Conversion Rate berichtet. Die Bereinigungen umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einem Berichtsjahr zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte können insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Transaktionen betreffen.

Bedeutsamste Leistungsindikatoren

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

- Umsatz
- EBIT
- Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Des Weiteren ist der Wert der CO₂-Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in Europa¹ ein bedeutsamster nicht-finanzieller Leistungsindikator. Dieser trägt dem hohen Stellenwert von Nachhaltigkeitsaspekten in der Steuerung des Konzerns Rechnung.

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

- Sachinvestitionen
- Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

Zusätzlich wird als nichtfinanzielle Größe für die Steuerung der automobilen Geschäftsfelder der Fahrzeugabsatz von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans genutzt.

Für **Mercedes-Benz Mobility** stellen die bereinigte Eigenkapitalrendite sowie das Neugeschäft bedeutsamste Leistungsindikatoren dar. Das Neugeschäft bildet hierbei das Volumen der in der Berichtsperiode aktivierten Leasing- und Finanzierungsverträge ab.

Erklärung zur Unternehmensführung

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

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.

¹ Durchschnittliche CO₂-Emissionen der Neuzulassungen der Mercedes-Benz Pkw-Neuwagenflotte in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) im Berichtsjahr unter Anwendung des WLTP-Typprüfverfahrens, d. h. inklusive Transportern, die als Personenkraftwagen zugelassen wurden.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Weltwirtschaft und Automobilmärkte

Weltwirtschaft

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Im Berichtsjahr wurde die **Weltwirtschaft** stark durch den russischen Krieg in der Ukraine und global kräftig steigende Inflationsraten beeinflusst. Infolge des Kriegs und der resultierenden Sanktionen gegen Russland verschärfen sich Lieferkettenprobleme weiter und ein massiver Anstieg von Energie-, Rohstoff- und Nahrungsmittelpreisen sorgte für zunehmenden Preisdruck. Hinzu kamen wiederholt weitreichende Beschränkungen in China im Rahmen der Null-COVID-Politik, wodurch immer wieder bedeutende Teile der chinesischen Wirtschaft beeinträchtigt wurden. Dies trug dazu bei, dass globale Lieferketten zusätzlich belastet wurden.

Um dem Inflationsanstieg entgegenzuwirken, erhöhte die Mehrzahl der großen Zentralbanken (mit Ausnahme Chinas) ihre Leitzinsen im Lauf des Jahres deutlich. Dies belastete die Weltwirtschaft, sodass sich das Wachstum im Vergleich zum Vorjahr auf rund 3% verringerte. In diesem Umfeld verlangsamte sich auch der Welthandel und legte im Vergleich zum Vorjahr nur noch um knapp 4% zu.

Auch die **USA** konnten sich diesen Entwicklungen nicht entziehen. In den ersten beiden Quartalen schrumpfte die US-Wirtschaft, unter anderem aufgrund eines rekordhohen Außenhandelsdefizits und der Folgen der anhaltenden Lieferkettenstörungen. Der private Verbrauch erwies sich jedoch trotz hoher Inflation und steigender Zinsen im gesamten Jahr als widerstandsfähig. Die Inflationsrate erreichte im Juni mit 9% ihren Höhepunkt und ging danach graduell zurück, lag im Jahresdurchschnitt jedoch mit 8% so hoch wie zuletzt Anfang der 1980er-Jahre. Die US-Zentralbank Fed erhöhte in diesem Umfeld ihren Leitzins kräftig um 425 Basispunkte auf 4,5% zum Jahresende. Trotzdem konnte die US-Wirtschaft im Gesamtjahr dank der robusten Inlandsnachfrage mit 2,1% wachsen.

In der **Eurozone** waren die Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine besonders ausgeprägt. Im ersten Halbjahr konnte die Region dennoch ein überraschend starkes Wachstum verzeichnen, getrieben vor allem durch die Erholung des Dienstleistungssektors nach der weitgehenden Abschaffung von COVID-Maßnahmen und einer dynamischen Entwicklung in Ländern wie Frankreich, Italien und Spanien, die erstmals seit Beginn der Pandemie eine annähernd »normale« Tourismussaison erlebten. Jedoch nahmen die Belastungen durch hohe Energie- und Nahrungsmittelpreise im Jahresverlauf stark zu, und die hohe Unsicherheit bei der Energieversorgung belastete die Stimmung von Unternehmen und Verbrauchern zunehmend. Dies führte dazu, dass sich die Wachstumsdynamik am Jahresende deutlich abschwächte. Aufgrund des guten Jahresstarts wuchs die Wirtschaft der Eurozone im Gesamtjahr dennoch um 3,5%. Mit großen Unterschieden zwischen den einzelnen Mitgliedsstaaten stiegen die Verbraucherpreise im Jahresdurchschnitt deutlich um 8,4% gegenüber dem Vorjahr an. Im vierten Quartal erreichte die Inflationsrate sogar ein zweistelliges Niveau. Die Europäische Zentralbank beendete ihre Nullzinspolitik im zweiten Halbjahr und erhöhte die Leitzinsen auf 2,5% zum Jahresende.

Die **chinesische Wirtschaft** wurde im Jahr 2022 durch die konsequente Null-COVID-Strategie, das verlangsamte Wachstum im Immobiliensektor sowie eine im Jahresverlauf nachlassende Nachfrage aus dem Ausland belastet und konnte nur um 3% zum Vorjahr zulegen. Anders als in den USA und Europa blieb der Preisdruck in China mit 2% sehr moderat.

Wechselkursentwicklung

In diesem Umfeld waren die Wechselkurse volatil. Der Kurs des US-Dollar zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 0,95 und 1,15. Zum Jahresende war der Euro rund 6% schwächer als zum Jahresende 2021. Beim Chinesischen Renminbi ergab sich eine Schwankungsbreite zum Euro von 6,7 bis 7,5. Im Jahresendvergleich zeigte sich eine Aufwertung des Euro von knapp 2,5%.

Energie- und Rohstoffpreise

Die Preise für Energie und Rohstoffe erhielten infolge des Kriegs in der Ukraine einen massiven Schub und stiegen zwischenzeitlich auf neue Rekordniveaus. Zum Jahresende lag der Ölpreis mit rund 85 USD je Barrel knapp 10% über dem Ende des Vorjahres, im Jahresdurchschnitt betrug der Preisanstieg mehr als 40% im Vergleich zum Jahresdurchschnittspreis des Vorjahres. Der europäische Gaspreis unterlag noch größeren Schwankungen und stieg zwischenzeitlich auf über 300€ je MWh an. Zum Jahresende lag der Preis mit rund 75€ nur noch knapp 10% höher als zum Jahresende 2021. Auch die Preise für industrielle Rohstoffe stiegen zwischenzeitlich um mehr als 25% im Vergleich zum Vorjahresende, gaben im Jahresverlauf jedoch deutlich nach und lagen zuletzt knapp 20% unter dem Vorjahresende.

Automobilmärkte

Die oben beschriebenen Rahmenbedingungen prägten auch die Entwicklung des weltweiten Automobilmarkts im zurückliegenden Jahr. Vor allem die anhaltenden Lieferkettenstörungen und Angebotsengpässe sowie die im Jahresverlauf nachlassende volkswirtschaftliche Konjunkturdynamik beeinflussten die Absatzmärkte.

Der weltweite Pkw-Markt bewegte sich in diesem Umfeld nur auf Vorjahresniveau. Das regionale Bild war dabei sehr unterschiedlich. Der europäische Markt verzeichnete im Vergleich zum bereits geringen Vorjahresvolumen einen Absatzzrückgang von rund 4%. Der US-amerikanische Markt für Pkw und als leichte Nutzfahrzeuge zugelassene Vans und SUVs lag um etwa 8% unter dem Vorjahresniveau. Neben anhaltenden Lieferengpässen wirkten sich die stark gestiegenen Zinsen dämpfend auf die Marktentwicklung aus. Ein deutlicher Zuwachs war hingegen im chinesischen Markt zu beobachten. Dort beeinträchtigten die wiederkehrenden COVID-Restriktionen mitunter die Absatzentwicklung. Dank staatlicher Stimuli in Form reduzierter Steuersätze beim Autokauf übertrafen die Verkaufszahlen dennoch das Vorjahresniveau deutlich.

Die genannten Einflussfaktoren prägten auch die Entwicklung wichtiger Transporter-Absatzmärkte. In Europa verzeichneten alle für Mercedes-Benz Vans relevanten Segmente des Transportermarkts deutliche Marktrückgänge. Der US-amerikanische Markt für große Transporter bewegte sich leicht unter seinem Vorjahresniveau. In China lagen die Verkaufszahlen im Segment der mittelgroßen Transporter leicht über dem Vorjahresniveau.

Geschäftsentwicklung

Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Cars konnte im Jahr 2022 insgesamt 2.040.700 (2021: 1.943.900) Einheiten absetzen. Damit lag der Absatz leicht über Vorjahr. Das Absatzwachstum ist neben den EQ-Modellen insbesondere auf das erste Volljahr der neuen C-Klasse Generation zurückzuführen.

B.05

Absatz Mercedes-Benz Cars

	2022	2021	Veränd. in %
in Einheiten			
Absatz Mercedes-Benz Cars gesamt (einschl. smart)	2.040.700	1.943.900	+5
Top-End ¹	328.200	304.600	+8
Anteil in % des Absatzes	16	16	
Core	1.116.600	1.029.000	+9
Anteil in % des Absatzes	55	53	
Entry (einschl. smart)	595.900	610.300	-2
Anteil in % des Absatzes	29	31	
davon			
elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)	333.500	271.800	+23
BEV	149.200	89.500	+67
PHEV	184.300	182.300	+1
Anteil in % des Absatzes	16	14	

Top-End

Der Absatz in der Top-End-Kategorie belief sich im Jahr 2022 auf 16 % des Gesamtabsatzes und lag mit 328.200 Einheiten 8 % über dem Vorjahresniveau von 304.600 Einheiten. Haupttreiber war dabei die S-Klasse: Der weltweite Absatz der S-Klasse² stieg im Jahr 2022 auf 117.500 (2021: 91.100) Einheiten. Auch der Verkauf von Mercedes-Maybach konnte deutlich auf 23.400 (2021: 16.600) Einheiten gesteigert werden. Mercedes-AMG setzte 137.700 (2021: 135.100) Fahrzeuge ab. Von der G-Klasse² wurden 38.600 (2021: 40.500) Einheiten verkauft. Der GLS erzielte 59.700 (2021: 61.700) Einheiten.

1 Die Kategorie Top-End beinhaltet alle AMG Modelle.
 2 Inklusive Mercedes-Maybach und Mercedes AMG Derivaten.
 3 Inklusive Mercedes AMG Derivaten.

Core

In der Kategorie Core konnte der Absatz um 9 % auf 1.116.600 (2021: 1.029.000) Fahrzeuge erhöht werden. Damit liegt der Anteil am Gesamtportfolio bei 55 %. Der Absatz der C-Klasse³ stieg um 27 % auf 303.000 Limousinen, T-Modelle, Coupés und Cabriolets (2021: 239.000 Fahrzeuge). Von der E-Klasse³ wurden 302.700 (2021: 295.100) Einheiten verkauft. Der Absatz des GLC lag bei 369.200 (2021: 350.300) Einheiten und des GLE bei 200.100 (2021: 208.200) Einheiten.

Entry

In der Kategorie Entry konnte Mercedes-Benz Cars (einschl. smart) 595.900 (2021: 610.300) Einheiten absetzen. Der Absatz der A-Klasse³ mit 261.000 (2021: 290.100) Fahrzeugen und der B-Klasse mit 29.100 (2021: 32.700) Fahrzeugen war durch die schwankende Teileverfügbarkeit und Logistikkengpässe beeinflusst. Der GLB erzielte 164.100 (2021: 144.400) Einheiten und der GLA 158.100 (2021: 141.400) Einheiten. Von der Marke smart wurden 20.500 (2021: 38.400) Einheiten im Europäischen Markt abgesetzt.

Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)

Insgesamt erzielte Mercedes-Benz Cars einen Anteil elektrifizierter Fahrzeuge von 16 % am Gesamtabsatz. Dies entspricht 333.500 (2021: 271.800) Einheiten und einer Steigerung um 23 %. Der Absatz **vollelektrischer Fahrzeuge (BEV)** konnte um 67 % auf 149.200 (2021: 89.500) Einheiten gesteigert werden. Wesentliche Absatztreiber waren EQA mit 33.500 (2021: 24.800) Einheiten, EQB mit 26.200 (2021: 900) Einheiten, EQE Sedan mit 17.200 Einheiten und EQS Sedan mit 23.400 (2021: 2.500) Einheiten. Der Verkauf der **Plug-in-Hybrid-Vehicle (PHEV)** Modelle lag bei 184.300 (2021: 182.300) Einheiten.

Absatz von Mercedes-Benz Cars nach Regionen und Absatzmärkten

Der Absatz von Mercedes-Benz Cars ist im Vergleich zum Vorjahr in den größten Absatzregionen gestiegen. In Europa wurden 618.900 (2021: 602.400) Fahrzeuge abgesetzt. In Deutschland wurde ein leichter Absatzzrückgang um 1 % auf 215.600 Einheiten verzeichnet. In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, konnten 753.900 (2021: 734.700) Einheiten abgesetzt werden. In Nordamerika wurde das Niveau des Vorjahres mit 344.200 (2021: 290.600) Fahrzeugen übertroffen. Im dortigen Hauptmarkt USA stieg der Absatz um 20 % auf 300.800 Einheiten.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans schloss das Jahr 2022 mit weltweit 415.300 (2021: 386.200) abgesetzten Fahrzeugen ab. Trotz anhaltender globaler Herausforderungen in den Bereichen Teileversorgung und Logistik lag der Absatz des Jahres 2022 aufgrund der weiterhin sehr hohen Nachfrage nach Mercedes-Benz Transportern deutlich über dem Vorjahr.

In der Kernregion Europa (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) lag der Absatz mit 259.400 (2021: 246.000) Einheiten leicht über dem Vorjahr. Dabei wurden in Deutschland 113.200 (2021: 98.200) Fahrzeuge abgesetzt.

In den USA verzeichnete Mercedes-Benz Vans mit 66.400 (2021: 48.300) Fahrzeugen einen neuen Bestwert.

In China wurden unter dem Einfluss lokaler COVID-Maßnahmen 34.200 (2021: 38.500) Einheiten abgesetzt.

Der Absatz vollelektrischer Transporter konnte weltweit im Vergleich zum Vorjahr um 9 % gesteigert werden (2022: 15.000 Einheiten; 2021: 13.800 Einheiten). Somit beläuft sich der Anteil vollelektrischer Modelle am Gesamtabsatz auf 4 %.

Mercedes-Benz Mobility

Zum Jahresende 2022 verzeichnete das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Mobility mit 132,4 Mrd. € ein Vertragsvolumen auf Vorjahresniveau (31.12.2021: 133,7 Mrd. €, -1%; Wechselkursbereinigt -2%). Das Vertragsvolumen stellt die Gesamtheit der Leasing- und Finanzierungsverträge zu einem bestimmten Stichtag dar. Der zum Jahresende 2021 ausgewiesene Stand des Vertragsvolumens war nach erfolgter Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts am 9. Dezember 2021 bereits um einen Großteil des Geschäfts mit Fahrzeugen von Daimler Trucks & Buses bereinigt. Der Einfluss des im Jahr 2022 noch zu veräußernden Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts auf das Vertragsvolumen war deshalb vergleichsweise gering.

Mercedes-Benz Mobility schloss im Jahresverlauf 1,4 Mio. neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 58,0 Mrd. € ab. Damit lag der Wert aller Neuverträge deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (-9%; Wechselkursbereinigt -12%). Ausschlaggebend für den

Rückgang war ein erhöhter Wettbewerbsdruck im Finanzdienstleistungssektor in einem Umfeld steigender Zinsen. Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass im Neugeschäft des Jahres 2021 bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts noch das Neugeschäft mit Fahrzeugen von Trucks & Buses enthalten war. Während sich die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts Ende des Jahres 2021 ausschließlich auf die Regionen Nord- und Südamerika sowie Afrika und Asien-Pazifik (ohne China) auswirkte, betraf das im Jahr 2022 veräußerte Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft vorwiegend Europa.

Im deutschen Markt steigerte sich das Neugeschäft mit 10,2 Mrd. € leicht im Vergleich zum Vorjahr (+5 %). Das Vertragsvolumen lag mit 25,3 Mrd. € etwa auf gleichem Niveau wie zum Jahresende 2021.

In den USA wurden neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 13,0 Mrd. € (-23 %) abgeschlossen. Insbesondere in diesem Markt ist ein Teil des Rückgangs auf die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts zurückzuführen. Das Vertragsvolumen lag Ende Dezember wechselkursbedingt mit 34,6 Mrd. € etwa auf gleichem Niveau wie zum Jahresende 2021.

In China übertraf das Neugeschäft mit 11,9 Mrd. € (+15 %) zum Jahresende 2022 deutlich das Niveau des Vorjahres, während das Vertragsvolumen mit 19,5 Mrd. € (+3 %) leicht über dem Niveau des Vorjahres lag.

In den übrigen Märkten lag das Neugeschäft in Summe bei 23,0 Mrd. € (-14 %) und das Vertragsvolumen bei 53,0 Mrd. € (-3 %).

Auftragslage

Mercedes-Benz Cars verzeichnete zum Ende des Jahres 2022 einen robusten Auftragseingang. Hierzu trugen auf der Produktseite vor allem die EQ-Modelle, der neue GLC sowie der SL bei.

Bei Mercedes-Benz Vans war die Auftragslage zum 31. Dezember 2022 weiterhin auf einem hohen Niveau. Auch die Nachfrage nach vollelektrischen Transportern zeigte sich zum Jahresende 2022 weiter steigend.

Investitions- und Forschungstätigkeit

Sachinvestitionen

Im Berichtsjahr sind die Sachinvestitionen der **Mercedes-Benz Group** mit 3,5 Mrd. € geringer ausgefallen als im Jahr zuvor (2021: 4,6 Mrd. €).

Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen von **Mercedes-Benz Cars** lag im Jahr 2022 auf der Markteinführung des neuen GLC und dem Anlauf der vollelektrischen SUVs (EQS SUV und EQE SUV) sowie den Anlaufvorbereitungen für die neue E-Klasse. Außerdem wurden umfangreiche Mittel in den Ausbau der Batteriewerke investiert. Insgesamt lagen die Sachinvestitionen im Jahr 2022 mit 3,3 Mrd. € 9 % unter dem Vorjahreswert von 3,6 Mrd. €.

Die Sachinvestitionen von **Mercedes-Benz Vans** lagen im Jahr 2022 bei 0,2 (2021: 0,2) Mrd. € und damit auf dem Vorjahresniveau. Hierbei standen Themen wie die Elektrifizierung der Van-Flotte und Investitionen in Produktionserweiterungen im Mittelpunkt.

B.06

Sachinvestitionen¹

	2022	2021	Veränd. in %
in Millionen €			
Mercedes-Benz Group²	3.481	4.579	-24
davon Mercedes-Benz Cars	3.265	3.589	-9
davon Mercedes-Benz Vans	199	198	+1

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

2 Im Jahr 2021 sind die Umfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung enthalten.

Forschung und Entwicklung

Im Jahr 2022 lagen die Forschungs- und Entwicklungsleistungen der **Mercedes-Benz Group** mit 8,5 (2021: 9,1) Mrd. € unter dem Vorjahreswert. Von den Forschungs- und Entwicklungsleistungen wurden 2,9 (2021: 2,4) Mrd. € aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 34 (2021: 27) %.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen von **Mercedes-Benz Cars** beliefen sich auf 8,0 (2021: 7,2) Mrd. €. Hierbei stand vor allem die Entwicklung der neuen BEV-Plattformgenerationen und des damit verbundenen Batteriekonzepts im Mittelpunkt. Zudem wurden die Forschungs- und Entwicklungsleistungen für den Ausbau der Digitalisierung und des automatisierten Fahrens weiter vorangetrieben.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen von **Mercedes-Benz Vans** lagen im Jahr 2022 bei 0,6 (2021: 0,5) Mrd. € und damit über dem Vorjahreswert. Das Jahr 2022 war stark von der geplanten Elektrifizierung der Van-Flotte geprägt. Wesentlichen Anteil daran hatte die neue, modulare und vollelektrische Van-Architektur (VAN.EA).

B.07

Forschung und Entwicklung

	2022	2021 ¹	Veränd. in %
in Millionen €			
Forschungs- und Entwicklungsleistungen Mercedes-Benz Group	8.541	9.105	-6
davon Mercedes-Benz Cars	7.986	7.207	+11
davon Mercedes-Benz Vans	552	489	+13
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5.602	6.670	-16
aktivierte Entwicklungskosten	2.939	2.435	+21
Aktivierungsquote in %	34	27	

1 Im Jahr 2021 sind die Umfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung enthalten.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Der Konzern umfasst die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility. Die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans wurden bis zum 31. Dezember 2021 aufgrund vergleichbarer längerfristiger durchschnittlicher Umsatzrenditen sowie einer vergleichbaren Umsatzentwicklung und Kapitalintensität zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. Nach der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts (Nutzfahrzeuggeschäfts) im Dezember 2021 werden die beiden Segmente seit dem 1. Januar 2022 gesondert berichtet. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu gewähren, werden eine verkürzte Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, eine verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung und eine verkürzte Konzernbilanz zusätzlich zur Mercedes-Benz Group für das Industriegeschäft und für das Segment Mercedes-Benz Mobility dargestellt. Das Industriegeschäft umfasst die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. In begründeten Einzelfällen werden Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage dem entsprechenden Segment nicht nach rechtlicher, sondern nach wirtschaftlicher Betrachtungsweise zugeordnet. Die Effekte aus den Eliminierungen der konzerninternen Transaktionen zwischen dem Industriegeschäft und Mercedes-Benz Mobility sowie zentral verantwortete Sachverhalte sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Jahr 2021

Wesentliche Umfänge der dem Nutzfahrzeuggeschäft zuzuordnenden operativen Beteiligungen oder Geschäftsaktivitäten waren bereits vor dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung rechtlich der Daimler Truck AG zugeordnet. Im Rahmen der Abspaltung und Ausgliederung wurde auch das Finanzdienstleistungsgeschäft aufgeteilt. Die Umfänge des operativen Nutzfahrzeuggeschäfts und die bereits rechtlich der Daimler Truck AG zugeordneten Teile des Segments Mercedes-Benz Mobility wurden mit der Zustimmung von Vorstand und Aufsichtsrat zu der Transaktion ab dem 30. Juli 2021 bis zum Vollzug der Abspaltung und Ausgliederung am 9. Dezember 2021 als zur Ausschüttung bestimmt klassifiziert und mit Vollzug der Transaktion entkonsolidiert.

Teile des Finanzdienstleistungsgeschäfts im Zusammenhang mit dem Nutzfahrzeuggeschäft wurden erst im Jahr 2022 an die Daimler Truck Holding AG oder an deren Tochterunternehmen veräußert. Zudem wurden in einzelnen Ländern operative Beteiligungen oder Geschäftsaktivitäten des Nutzfahrzeuggeschäfts erst im Jahr 2022 veräußert.

Soweit zum 31. Dezember 2021 eine Veräußerung in den nächsten zwölf Monaten höchstwahrscheinlich erwartet wurde, wurden die entsprechenden Vermögenswerte und Schulden zum 31. Dezember 2021 in der **Konzernbilanz** als zur Veräußerung bestimmt ausgewiesen.

In der **Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung** werden die fortgeführten Aktivitäten dargestellt. Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden des Nutzfahrzeuggeschäfts, die abgespalten und ausgegliedert oder als zur Veräußerung bestimmt ausgewiesen waren, wurden im Jahr 2021 als aufgegebenen Aktivitäten klassifiziert. Dies umfasst das bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung berichtete Segment Daimler Trucks & Buses. Der Ausweis des Ergebnisses der aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern im Jahr 2021 erfolgt in einer gesonderten Zeile unterhalb des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten. Das Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ist in der Segmentberichterstattung in der Überleitung enthalten.

Die planmäßigen Abschreibungen und die At-Equity-Bewertung der als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerte wurden im Vorjahr ebenfalls in der Überleitung ausgewiesen. In der Segmentberichterstattung wurden die Segmentergebnisse von Mercedes-Benz Mobility im Jahr 2021 unabhängig von den Auswirkungen der Abspaltung und Ausgliederung des Nutzfahrzeuggeschäfts berichtet.

In der **Konzern-Kapitalflussrechnung** werden für das Jahr 2021 die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt.

Ausführliche Informationen über die Abspaltung und Ausgliederung des Nutzfahrzeuggeschäfts und den Umfang der aufgegebenen Aktivitäten, die im Rahmen der Entkonsolidierung abgespaltenen Vermögenswerte und Schulden sowie die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden sind in Anmerkung 3 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss enthalten.

Bereinigung von Einzelsachverhalten

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

Ertragslage

Gewinn- und -Verlustrechnung der Mercedes-Benz Group

Der **Umsatz** des Konzerns lag im Jahr 2022 mit 150,0 (2021: 133,9) Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert. Bereinigt um positive Wechselkursveränderungen lag der Umsatz ebenfalls deutlich über dem Vorjahreswert.

Der Umsatzanstieg war insbesondere auf die erheblich verbesserte Preisdurchsetzung in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zurückzuführen.

B.08

Umsatz nach Segmenten und Regionen

	2022	2021	22/21
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Group	150.017	133.893	12
Segmente			
Mercedes-Benz Cars	111.601	96.712	15
Mercedes-Benz Vans	17.217	14.735	17
Mercedes-Benz Mobility	26.954	27.941	-4
Überleitung ¹	-5.755	-5.495	5
Regionen			
Europa	56.487	51.044	11
davon Deutschland	23.085	20.733	11
Nordamerika	40.091	33.105	21
davon USA	35.829	29.284	22
Asien	45.558	40.126	14
davon China	27.324	25.173	9
Übrige Märkte	7.881	9.618	-18

¹ In der Überleitung sind Eliminierungen konzerninterner Umsätze zwischen den Segmenten enthalten.

Die **Umsatzkosten** betragen im Berichtsjahr 116,0 (2021: 103,2) Mrd. € und stiegen gegenüber dem Vorjahr um 12,4% an. Der Anstieg war vor allem auf signifikant gestiegene Rohstoffpreise, einmalige Aufwendungen an Lieferanten sowie inflations- und lieferkettenbedingte Mehrkosten zurückzuführen.

Insgesamt ist das **Bruttoergebnis vom Umsatz** von 30,7 Mrd. € auf 34,0 Mrd. € angestiegen.

Die **Vertriebskosten** stiegen um 0,3 Mrd. € auf 9,5 Mrd. € an. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen ging dabei von 6,9% auf 6,3% zurück.

Im abgelaufenen Jahr verringerten sich die **allgemeinen Verwaltungskosten** um 0,2 Mrd. € auf 2,6 Mrd. €. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen ging dabei von 2,1% auf 1,7% zurück.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** lagen im Jahr 2022 mit 5,6 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (2021: 5,5 Mrd. €). Diese stehen in erster Linie im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Modelle, den Vorleistungen für die Erneuerung bestehender Modelle und der Weiterentwicklung kraftstoffeffizienter und umweltschonender Antriebsarten sowie Sicherheitstechnologien, dem automatisierten und autonomen Fahren und der digitalen Vernetzung der Produkte. Der Anteil der Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen ging von 4,1% auf 3,7% zurück. Weitere Informationen zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns können dem Kapitel »Investitions- und Forschungstätigkeit« entnommen werden.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag mit 2,0 (2021: 1,2) Mrd. € über dem Vorjahresniveau. Das Ergebnis beinhaltet Erträge in Höhe von 0,5 Mrd. € im Zusammenhang mit der Restrukturierung der Vertriebsaktivitäten in Kanada sowie Erträge in Höhe von 0,4 (2021: Aufwendungen von 0,1) Mrd. € im Zusammenhang mit der Veränderung der Beteiligungsstruktur des Motorsportgeschäfts. Im Vorjahr wirkte sich die Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Ventures cellcentric mit 0,6 Mrd. € positiv auf das Ergebnis aus. Gegenläufig wurde das sonstige betriebliche Ergebnis im Vorjahr durch das Ergebnis aus der Abspaltung und Ausgliederung der Umfänge des Daimler Nutzfahrzeuggeschäfts des Segments Mercedes-Benz Mobility belastet. Der dabei entstandene Verlust (nach Abzug von Transaktionskosten) belief sich auf 0,8 Mrd. €.

Im Jahr 2022 lag das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** mit 1,7 (2021: 1,4) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres. Insbesondere die höheren anteiligen Ergebnisse der Beteiligungen an der Daimler Truck Holding AG (Daimler Truck) und Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) führten zu einem deutlichen Anstieg des Ergebnisses.

Das **übrige Finanzergebnis** belief sich wie im Vorjahr auf 0,3 Mrd. €.

Das **Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)** lag im Jahr 2022 mit 20,5 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert von 16,0 Mrd. €. Wechselkurseffekte wirkten sich im Saldo positiv aus.

Das **Zinsergebnis** belief sich wie im Vorjahr auf -0,2 Mrd. €.

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand von 5,5 (2021: 4,8) Mrd. € erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Vorsteuergewinns. Die Steuerquote lag im Berichtsjahr bei 27,1 (2021: 30,1) %. Anmerkung 10 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss enthält nähere Informationen zu den Faktoren, die Einfluss auf die Steuerquote hatten.

Das **Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten** lag mit 14,8 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert von 11,1 Mrd. €.

Unter Berücksichtigung von Steuern belief sich das **Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten** im Vorjahr auf 12,3 Mrd. €. Es umfasste im Wesentlichen den Gewinn der Abspaltung und Ausgliederung der Umfänge des Nutzfahrzeuggeschäfts in Höhe von 10,0 Mrd. € (nach Abzug von Transaktionskosten). Darüber hinaus war auch das Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern von 2,3 Mrd. € enthalten. Der Mercedes-Benz Mobility zuzurechnende Anteil der Abspaltung und Ausgliederung wurde im sonstigen betrieblichen Ergebnis der fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen.

Das **Konzernergebnis** belief sich somit auf 14,8 (2021: 23,4) Mrd. €. Dabei entfiel ein Gewinn von 0,3 (2021: 0,4) Mrd. € auf **nicht beherrschende Anteile**. Der **Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG** am Konzernergebnis betrug 14,5 (2021: 23,0) Mrd. €. Dies führte zu einem Anstieg des **Ergebnisses je Aktie aus fortgeführten Aktivitäten** auf 13,55 € (2021: 10,00 €, aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten 21,50 €).

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie wurde wie im Vorjahr eine durchschnittliche Anzahl ausgegebener Aktien von 1.069,8 Mio. Stück zugrunde gelegt.

Weitere Informationen zu den einzelnen Posten der Gewinn- und -Verlustrechnung sind in Anmerkung 5 ff. des Konzernanhangs enthalten.

Tabelle B.10 zeigt neben der Zusammensetzung des Konzern-EBIT und des EBIT der einzelnen Segmente sowie der Überleitung auch die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT.

B.09

Verkürzte Gewinn- und -Verlustrechnung

	Mercedes-Benz Group		Industriegeschäft		Mercedes-Benz Mobility	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
in Millionen €						
Umsatzerlöse	150.017	133.893	123.063	105.952	26.954	27.941
Umsatzkosten	-115.997	-103.218	-93.010	-80.328	-22.987	-22.890
Bruttoergebnis vom Umsatz	34.020	30.675	30.053	25.624	3.967	5.051
Vertriebskosten	-9.482	-9.194	-8.760	-8.502	-722	-692
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.584	-2.808	-1.855	-1.908	-729	-900
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-5.602	-5.467	-5.602	-5.467	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	2.034	1.153	1.925	973	109	180
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.732	1.352	1.941	1.492	-209	-140
Übriges Finanzergebnis	340	317	328	323	12	-6
EBIT	20.458	16.028	18.030	12.535	2.428	3.493
Zinsergebnis	-154	-217	-150	-209	-4	-8
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten vor Steuern	20.304	15.811	17.880	12.326	2.424	3.485
Ertragsteuern	-5.495	-4.761	-4.868	-3.854	-627	-907
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten nach Steuern	14.809	11.050	13.012	8.472	1.797	2.578
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern	-	12.346	-	12.346	-	-
Konzernergebnis	14.809	23.396	13.012	20.818	1.797	2.578
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	308	390				
davon Anteile der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG	14.501	23.006				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	14.501	10.695				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	-	12.311				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG						
Unverwässert	13,55	21,50				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	13,55	10,00				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	-	11,50				
Verwässert	13,55	21,50				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	13,55	10,00				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	-	11,50				

EBIT der Segmente

Das EBIT des Segments **Mercedes-Benz Cars** stieg auf 16.340 (2021: 12.487) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 16.245 (2021: 12.689) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 14,6% über dem bereinigten Vorjahreswert von 13,1%.

Eine erheblich verbesserte Preisdurchsetzung in Verbindung mit einem vorteilhafteren Produktmix und ein leichter Absatzanstieg wirkten im Bruttoergebnis vom Umsatz stark positiv. Gegenläufig belasteten im Jahresverlauf signifikant gestiegene Rohstoffpreise, einmalige Aufwendungen für Lieferanten sowie inflations- und lieferkettenbedingte Mehrkosten das Bruttoergebnis vom Umsatz. In der Folge stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz leicht von 23,7% auf 23,9%. Die übrigen Funktionskosten erhöhten sich im Jahr 2022. Ursächlich hierfür waren insbesondere Vorleistungen für zukünftige Technologien und Fahrzeuge. Gegenläufig trugen geringere Aufwendungen aus der Abzinsung der langfristigen Rückstellungen zu einer Ergebnissteigerung bei.

Das bereinigte EBIT war im Jahr 2022 leicht niedriger als das EBIT. Aufwendungen im Zusammenhang mit Anpassungen der Geschäftsaktivitäten in Russland in Höhe von 658 Mio. € sowie Effekte aus laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge von 110 (2021: 274) Mio. € belasteten das Ergebnis des Segments. Daneben belasteten im Vorjahr Restrukturierungsaufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme in Höhe von 436 Mio. € das Segmentergebnis. Die M&A-Sachverhalte beinhalteten dagegen Erträge in Höhe von 478 Mio. € im Zusammenhang mit der Restrukturierung der Vertriebsaktivitäten in Kanada sowie Erträge in Höhe von 385 (2021: Aufwendungen von 96) Mio. € im Zusammenhang mit der Veränderung der Beteiligungsstruktur des Motorsportgeschäfts. Im Vorjahr wirkte sich in den M&A-Sachverhalten die Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Ventures cellcentric mit 604 Mio. € positiv auf das Ergebnis aus.

Das Segment **Mercedes-Benz Vans** erzielte einen EBIT von 1.897 (2021: 1.143) Mio. €; das bereinigte EBIT war mit 1.927 (2021: 1.229) Mio. € ebenfalls deutlich höher als im Vorjahr. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 11,2% über dem bereinigten Vorjahreswert von 8,3%.

Ein deutlicher Absatzanstieg und eine erheblich verbesserte Preisdurchsetzung in Verbindung mit einem vorteilhafteren Produktmix beeinflussten das Bruttoergebnis vom Umsatz stark positiv. Gegenläufig belasteten im Jahresverlauf signifikant gestiegene Rohstoffpreise, einmalige Aufwendungen für Lieferanten, sowie inflations- und lieferkettenbedingte Mehrkosten das Bruttoergebnis vom Umsatz. Insgesamt stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz leicht von 20,4% auf 21,3%. Die übrigen Funktionskosten lagen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Im sonstigen betrieblichen Ergebnis wirkten sich vor allem geringere Aufwendungen im Rahmen der Abzinsung langfristiger Rückstellungen positiv aus.

Im bereinigten EBIT spiegelten sich gegenläufige Effekte, die wie im Vorjahr zu einem leicht höheren bereinigten EBIT führten. Insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit Anpassungen der Geschäftsaktivitäten in Russland in Höhe von 51 Mio. € sowie Effekte aus laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge von 15 (2021: 59) Mio. € führten zu einer Ergebnisbelastung.

Das EBIT des Segments **Mercedes-Benz Mobility** belief sich im Jahr 2022 auf 2.428 (2021: 3.493) Mio.€; das bereinigte EBIT betrug 2.428 (2021: 3.449) Mio.€. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag mit 16,8% unter dem Niveau des bereinigten Vorjahreswerts von 22,0%.

Hauptgründe für die Entwicklung des Bruttoergebnisses vom Umsatz im Jahr 2022 waren ein Anstieg der Kreditrisikokosten aufgrund des schwächeren makroökonomischen Ausblicks sowie höhere Refinanzierungskosten. Die Abspaltung und Ausgliederung des Nutzfahrzeuggeschäfts und das daraus resultierende niedrigere Vertragsvolumen im Vergleich zum Vorjahr wirkte sich ebenfalls reduzierend auf das EBIT aus. Gegenläufig wirkten sich Wechselkurseffekte und die Verbesserung der operativen Geschäftsentwicklung der Flottendienstleistungen positiv auf das Ergebnis aus.

Das bereinigte EBIT enthielt im Vorjahr unter anderem einen positiven Ergebnisbeitrag in Höhe von 89 Mio.€ aus der Veräußerung der Anteile an der Via Transportation Inc.

Die **Überleitung** der operativen Ergebnisse der Segmente auf das EBIT des Konzerns beinhaltet 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 225 (2021: 1.087) Mio.€. Darin enthalten ist der positive Ergebnisbeitrag von 226 Mio.€ aus der At-equity-Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG (2021: negativer Ergebnisbeitrag von 1 Mio.€). Das Ergebnis im Vorjahr war zudem durch Wertminderungen von 120 Mio.€ auf den Beteiligungsbuchwert der BAIC Motor belastet. Ausführliche Informationen zu der At-equity-Bewertung der Daimler Truck Holding AG sind in Anmerkung 14 des Konzernanhangs enthalten. Gegenläufig ist das Ergebnis, vor allem auch im Vorjahr, durch Bereinigungen aufgrund wesentlicher Einzelsachverhalte beeinflusst. In den M&A-Sachverhalten sind Aufwendungen von 844 Mio.€ im Zusammenhang mit der Veräußerung einzelner Beteiligungen und Geschäftsaktivitäten an Daimler Truck enthalten. Im Jahr 2022 beliefen sich die Aufwendungen in diesem Zusammenhang auf 268 Mio.€. Weitere Informationen hierzu finden sich in Anmerkung 3 des Konzernanhangs.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im Jahr 2022 Erträge von 18 (2021: Aufwendungen von 8) Mio.€.

Die Überleitungen vom EBIT zum bereinigten EBIT sind in Tabelle B.10 enthalten.

B.10

EBIT der Mercedes-Benz Group

	Mercedes-Benz Group	Mercedes-Benz Cars	Mercedes-Benz Vans	Mercedes-Benz Mobility	Überleitung
in Millionen €					
2022					
Umsatzerlöse	150.017	111.601	17.217	26.954	-5.755
Umsatzkosten	-115.997	-84.927	-13.549	-22.987	5.466
Bruttoergebnis vom Umsatz	34.020	26.674	3.668	3.967	-289
Vertriebskosten	-9.482	-7.568	-1.359	-722	167
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.584	-1.460	-252	-729	-143
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-5.602	-5.184	-415	-	-3
Übrige Erträge/Aufwendungen	4.106	3.878	255	-88	61
EBIT	20.458	16.340	1.897	2.428	-207
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	119	110	15	-	-6
Restrukturierungsmaßnahmen	-	-	-	-	-
M&A-Sachverhalte	-631	-863	-36	-	268
Aufwendungen im Zusammenhang mit Anpassungen der Geschäftsaktivitäten in Russland	709	658	51	-	-
Bereinigtes EBIT	20.655	16.245	1.927	2.428	55
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)					
		14,6%	11,0%	16,8%	
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹					
		14,6%	11,2%	16,8%	

	Mercedes-Benz Group	Mercedes-Benz Cars	Mercedes-Benz Vans	Mercedes-Benz Mobility	Überleitung
in Millionen €					
2021					
Umsatzerlöse	133.893	96.712	14.735	27.941	-5.495
Umsatzkosten	-103.218	-73.773	-11.729	-22.890	5.174
Bruttoergebnis vom Umsatz	30.675	22.939	3.006	5.051	-321
Vertriebskosten	-9.194	-7.354	-1.292	-692	144
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.808	-1.425	-233	-900	-250
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-5.467	-4.992	-442	-	-33
Übrige Erträge/Aufwendungen	2.822	3.319	104	34	-635
EBIT	16.028	12.487	1.143	3.493	-1.095
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	334	274	59	-	1
Restrukturierungsmaßnahmen	549	436	27	45	41
M&A-Sachverhalte	247	-508	-	-89	844
Bereinigtes EBIT	17.158	12.689	1.229	3.449	-209
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)					
		12,9%	7,8%	22,3%	
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹					
		13,1%	8,3%	22,0%	

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.

Value Added

Wie im Kapitel »Steuerungssystem« im Schaubild B.03 erläutert, ermittelt sich der Value Added als Differenz aus der Ergebnisgröße und den Kapitalkosten. Während für die Segmente das EBIT in der Berechnung herangezogen wird, basiert die Ergebnisgröße für den Konzern auf dem Net Operating Profit. Dieser beinhaltet zusätzlich zum EBIT der Segmente auch Ergebniseffekte, die nicht durch die Segmente zu verantworten oder den aufgegebenen Aktivitäten zuzuordnen sind. Hierzu zählen Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten. Die in die Berechnung des Value Added einfließenden Kapitalkosten basieren auf den durchschnittlichen Net Assets und dem Kapitalkostensatz.

Die Tabelle B.11 zeigt den Value Added der Mercedes-Benz Group und der Segmente. Die Überleitung des EBIT der Segmente zum Net Operating Profit sowie die durchschnittlichen Net Assets werden in den Tabellen B.12 und B.13 dargestellt. Die Ableitung der Net Assets aus der Konzernbilanz ist der Tabelle B.14 zu entnehmen.

Der Value Added der **Mercedes-Benz Group** lag im Berichtsjahr bei 10,2 Mrd. €; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 25,5 (2021: 40,4)%. Der Kapitalkostensatz des Konzerns von 8% wurde somit erneut erheblich übertroffen. Korrigiert um das im Vorjahr enthaltene Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten vor Zinsergebnis und Steuern, stieg der Value Added der Mercedes-Benz Group vor allem aufgrund der positiven Entwicklung des EBIT der Geschäftsfelder des Industriegeschäftes. Dabei waren die durchschnittlichen Net Assets des Konzerns nahezu unverändert zum Vorjahr.

Im Segment **Mercedes-Benz Cars** lag der Value Added mit 11,8 Mrd. € deutlich über dem Vorjahresniveau von 8,5 Mrd. €. Dies war vor allem auf die stark positive Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets um 5,2 Mrd. € wirkte leicht negativ auf den Value Added. Dieser war im Wesentlichen durch höhere durchschnittliche Vorratsbestände und Buchwerte at-equity bewerteter Finanzinvestitionen begründet, teilweise kompensiert durch steigende durchschnittliche Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Der Value Added des Segments **Mercedes-Benz Vans** stieg auf 1,8 Mrd. € erheblich an. Dies war im Wesentlichen auf die stark positive Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Dabei zeigten die durchschnittlichen Net Assets nur einen leichten Anstieg auf 0,9 Mrd. €, der vor allem durch leicht steigende durchschnittliche Vorratsbestände und rückläufige durchschnittliche Rückstellungen begründet ist.

Im Segment **Mercedes-Benz Mobility** lag der Value Added bei 0,7 (2021: 1,6) Mrd. €. Die Eigenkapitalrendite belief sich auf 16,8 (2021: 22,3)%. Die Entwicklung der Eigenkapitalrendite war hauptsächlich auf das um 1,1 Mrd. € niedrigere Ergebnis zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der Rückgang des durchschnittlich gebundenen Eigenkapitals leicht positiv auf die Eigenkapitalrendite.

B.11

Value Added

	2022	2021	22/21
in Millionen €			Veränderung
Mercedes-Benz Group	10.236	18.936	-8.700
Mercedes-Benz Cars	11.757	8.523	+3.234
Mercedes-Benz Vans	1.791	1.043	+748
Mercedes-Benz Mobility	692	1.634	-942

B.12

Überleitung zum Net Operating Profit

	2022	2021	22/21
in Millionen €			Veränderung
Mercedes-Benz Cars	16.340	12.487	+3.853
Mercedes-Benz Vans	1.897	1.143	+754
Mercedes-Benz Mobility	2.428	3.493	-1.065
EBIT der Segmente	20.665	17.123	+3.542
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ¹	-	12.401	-12.401
Ertragsteuern ²	-5.540	-4.822	-718
Sonstige Überleitung ²	-207	-1.094	+887
Net Operating Profit Mercedes-Benz Group	14.918	23.608	-8.690

1 Bereinigt um das darin enthaltene Zinsergebnis nach Steuern.
 2 Soweit nicht Mercedes-Benz Mobility zugeordnet.

B.13

Net Assets (Durchschnitt)

	2022	2021	22/21
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	38.189	33.031	+16
Mercedes-Benz Vans	885	835	+6
Mercedes-Benz Mobility ¹	14.466	15.681	-8
Net Assets der Segmente	53.540	49.547	+8
Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft ²	-	7.625	-100
At-equity bewertete Finanzinvestition in DTHAG ³	8.078	1.095	+638
Übrige at-equity bewertete Finanzinvestitionen ⁴	303	361	-16
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ⁵	-3.818	131	-3.015
Sonstige Überleitung ⁵	422	-362	-217
Net Assets Mercedes-Benz Group	58.525	58.397	+0

1 Eigenkapital.

2 Bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts berichtetes Segment Daimler Trucks & Buses. Für das abgespaltene Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft wurden für das vierte Quartal 2021 keine Werte mehr berücksichtigt.

3 Die at-equity bewertete Finanzinvestition in Daimler Truck Holding AG (DTHAG) wurde ab dem vierten Quartal 2021 berücksichtigt.

4 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

5 Soweit nicht Mercedes-Benz Mobility zugeordnet.

B.14

Net Assets (Nettvermögen) der Mercedes-Benz Group zum Jahresende

	31. Dezember		
	2022	2021	22/21
in Millionen €			Veränd. in %
Immaterielle Vermögenswerte ¹	15.275	14.387	+6
Sachanlagen ¹	26.942	27.496	-2
Vermietete Gegenstände ¹	14.038	14.400	-3
Vorräte ¹	24.906	20.976	+19
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	7.328	6.875	+7
Abzüglich Rückstellungen für sonstige Risiken ¹	-15.179	-15.097	+1
Abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ¹	-11.101	-9.670	+15
Abzüglich übrige Vermögenswerte und Schulden ¹	-12.595	-14.391	-12
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ¹	-4.507	-1.815	+148
Eigenkapital Mercedes-Benz Mobility	13.576	14.448	-6
Mercedes-Benz Group	58.683	57.609	+2

1 Soweit nicht Mercedes-Benz Mobility zugeordnet.

Finanzlage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement der Mercedes-Benz Group umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Cash- und Liquiditätsmanagement, das Management von Marktpreisrisiken (Währungen und Zinsen) und des Pensionsvermögens sowie das Management von Kreditausfall- und Länderrisiken. Das weltweite Finanzmanagement wird von der Treasury-Organisation der Mercedes-Benz Group im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für alle Konzerngesellschaften einheitlich ausgeführt. 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 Tochterunternehmen. Die Kapitalausstattung der Mobility-, Produktions-, Vertriebs- oder Finanzierungsgesellschaften der Mercedes-Benz Group wird nach den Grundsätzen kosten- und risikooptimaler Finanz- und Kapitalausstattung vorgenommen.

Das **Liquiditätsmanagement** stellt sicher, 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, Commercial Paper, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legt der Konzern unter Berücksichtigung von Rendite- und Risikoerwartungen im Geld- oder Kapitalmarkt an. Ziel ist es, die als notwendig erachtete Liquidität kostenoptimal bereitzustellen. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt die Mercedes-Benz Group über weitere Liquiditätsreserven, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser zusätzlichen Absicherung sind am Kapitalmarkt verbrieftbare Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und eine vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinie. Seit Dezember 2021 verfügt der Konzern darüber hinaus über Liquiditätsreserven aus den Anteilen an der Daimler Truck Holding AG, die im Krisenfall zur Verfügung stehen würden.

Im **Cash Management** werden Zahlungsmittelbedarfe und -überschüsse zentral ermittelt. Dabei wird die Liquidität über Cash-Pooling-Verfahren in verschiedenen Währungen zentral auf Bankkonten der Mercedes-Benz Group konzentriert. Ein Großteil von Zahlungen zwischen Konzerngesellschaften erfolgt dabei über interne Verrechnungskonten, sodass die Anzahl externer Zahlungsflüsse auf ein Mindestmaß reduziert wird. Die Mercedes-Benz Group hat zur Steuerung ihrer 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 Währungskursen und Zinssätzen auf das Ergebnis der Geschäftsfelder und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt; auf dieser Basis trifft der Konzern dann Sicherungsentscheidungen. Diese beinhalten das zu sichernde Volumen, den abzusichernden Zeitraum sowie die Wahl der Sicherungsinstrumente. Die Sicherungsstrategie wird auf Konzernebene vorgegeben und einheitlich umgesetzt. Entscheidungsgremium ist das regelmäßig tagende Treasury Risk Management-Komitee.

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 breit gestreut angelegt, beispielsweise in Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, alternative Investments und Immobilien. Den Erfolg der Vermögensanlage misst der Konzern mit festgelegten Benchmarkindizes. 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 des Konzernanhangs.

Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit alle Gläubigerpositionen der Mercedes-Benz Group gegenüber Finanzinstituten, Emittenten von Wertpapieren und Kunden des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Kreditrisiken 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. Im Rahmen des Exportgeschäfts werden bei Generalvertretungen, die – als Ergebnis der Bonitätsanalysen – über keine ausreichende Bonität verfügen, im Regelfall Kreditsicherheiten, beispielsweise erstklassige Bankgarantien, angefordert. Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft steuert Mercedes-Benz Mobility auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses. In diesem Prozess werden Mindestanforderungen an das Kredit- und Leasinggeschäft definiert und Standards für die Kreditprozesse sowie zur Identifizierung, Messung und Steuerung 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 Investments in Tochterunternehmen 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 Konzern verfügt über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen die Mercedes-Benz Group operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Risiken aus grenzüberschreitenden Forderungen werden teilweise abgesichert durch Akkreditive und Bankgarantien zugunsten der Mercedes-Benz Group AG und anderer Konzerngesellschaften. Ferner wird im Rahmen eines internen Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Mercedes-Benz Mobility Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält Anmerkung 34 des Konzernanhangs.

Verkürzte Kapitalflussrechnung

Tabelle B.15 zeigt die verkürzte Kapitalflussrechnung.

B.15

Verkürzte Kapitalflussrechnung¹

	Mercedes-Benz Group		Industriegeschäft		Mercedes-Benz Mobility	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	23.182	23.048	18.034	20.344	5.148	2.704
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten vor Steuern (2021: Ergebnis aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten vor Steuern)	20.304	28.775	17.880	25.290	2.424	3.485
Abschreibungen/Wertminderungen	6.521	6.980	6.397	6.837	124	143
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-2.286	-12.198	-2.546	-12.315	260	117
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-4.111	-2.561	-4.103	-3.067	-8	506
Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.029	1.694	921	1.696	108	-2
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-5.327	3.879	2	-50	-5.329	3.929
Vermietete Fahrzeuge	3.810	1.428	-995	-1.615	4.805	3.043
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	358	-1.261	-125	-547	483	-714
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.605	1.625	1.605	1.625	-	-
Gezahlte Ertragsteuern	-5.009	-3.812	-4.137	-2.361	-872	-1.451
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	16.894	24.549	14.899	15.493	1.995	9.056
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-6.899	-7.320	-6.838	-7.181	-61	-139
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz und sonstigen Geschäftsaktivitäten	2.488	220	316	-34	2.172	254
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	462	-1.309	490	-1.245	-28	-64
Rückzahlung der Finanzierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-	6.853	-	6.853	-	-
Abgehende Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-	-5.489	-	-5.254	-	-235
Sonstige Ein- und Auszahlungen	496	819	478	802	18	17
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-3.453	-6.226	-5.554	-6.059	2.101	-167
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-13.344	-17.200	-9.110	-13.455	-4.234	-3.745
Dividendenzahlungen	-5.669	-1.810	-5.550	-1.775	-119	-35
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	-19	-49	-19	-49	-	-
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	1.305	2.746	-1.305	-2.746
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-19.032	-19.059	-13.374	-12.533	-5.658	-6.526
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	88	870	89	789	-1	81
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	17.679	23.182	14.094	18.034	3.585	5.148
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresende	-	62	-	-	-	62

¹ In der Konzern-Kapitalflussrechnung werden für das Vorjahr die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt. Die Cash Flows der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten sind in Anmerkung 3 des Konzernanhangs ersichtlich. Eine Überleitung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten ist ebenfalls in Anmerkung 3 des Konzernanhangs enthalten.

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts stellt für die Mercedes-Benz Group einen bedeutsamsten Leistungsindikator dar. Die Ableitung des Free Cash Flows des Industriegeschäfts erfolgt in Tabelle B.16 auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flows des Industriegeschäfts ist. Demgegenüber werden Effekte im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte, die aus der Leasingnehmerbilanzierung resultieren und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind, im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt. Die übrigen Anpassungen betreffen die Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler sowie Effekte aus konzerninternen Geldanlagen. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochterunternehmen ohne Beherrschungsverlust im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts belief sich im Jahr 2022 auf 8,1 Mrd. € und lag damit auf dem Niveau des Vorjahreswerts von 7,9 Mrd. €.

Der leichte Anstieg des Free Cash Flows im Industriegeschäft um 0,2 Mrd. € auf 8,1 Mrd. € ist geprägt durch eine gegenüber dem Vorjahr deutliche Verbesserung des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten vor Steuern. Positiv wirkten zudem Zahlungsmittelzuflüsse aus der Restrukturierung der Vertriebsaktivitäten in Kanada in Höhe von 0,6 Mrd. € sowie dem Verkauf von Händlern in verschiedenen Ländern in Höhe von 0,4 Mrd. €. Gegenläufig wirkte der Zahlungsmittelabfluss aus der Investition in die Automotive Cells Company SE in Höhe von 0,4 Mrd. € (2021: Zahlungsmittelzufluss aus dem Verkauf von cellcentric von 0,3 Mrd. €). Im Vorjahreszeitraum war der Free Cash Flow zudem durch höhere Zahlungen von 0,8 Mrd. € im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren belastet, insbesondere infolge der im Jahr 2020 mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge. Negative Effekte resultierten des Weiteren aus der Entwicklung des Working

Capitals, im Wesentlichen durch den Vorratsaufbau aufgrund hoher für die Auslieferung vorgesehener Bestände. Zudem stiegen die gezahlten Ertragsteuern im Vergleich zur Vorjahresperiode, die sich aus der deutlichen Verbesserung des Ergebnisses aus fortgeführten Aktivitäten im Berichtszeitraum ergaben. Des Weiteren beeinflussten die höheren Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte den Free Cash Flow des Industriegeschäfts negativ.

B.16

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2022	2021	22/21
in Millionen €			Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ¹	14.899	15.493	-594
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ¹	-5.554	-6.059	+505
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen ¹	-490	1.245	-1.735
Nutzungsrechte ¹	-696	-495	-201
Rückzahlung der Finanzierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-	-6.853	+6.853
Abgehende Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-	5.254	-5.254
Übrige Anpassungen ²	-31	-705	+674
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	8.128	7.880	+248
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	878	1.661	-783
Restrukturierungsmaßnahmen	374	615	-241
M&A-Transaktionen	-86	-31	-55
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	9.294	10.125	-831

1 Im Jahr 2021 werden die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt.

2 Im Jahr 2021 wird der Free Cash Flow des Industriegeschäfts um den Free Cash Flow des abgegangenen Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts in Höhe von 0,7 Mrd. € korrigiert.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts wird in Tabelle B.16 zudem ein **bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts** berichtet. In den Bereinigungen aus rechtlichen Verfahren sind Zahlungen des Industriegeschäfts enthalten, die im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und den damit zusammenhängenden Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge stehen. Die Bereinigungen aus Restrukturierungsmaßnahmen beinhalten im Berichtszeitraum Zahlungen für die Personalkostenoptimierungsprogramme. Die Bereinigungen aus M&A-Transaktionen umfassen den Zahlungsmittelzufluss aus der Restrukturierung der Vertriebsaktivitäten in Kanada und den Zahlungsmittelabfluss aus der Investition in die Automotive Cells Company SE (2021: Verkauf cellcentric). Insgesamt belief sich der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts auf 9,3 (2021: 10,1) Mrd. €.

Free Cash Flow der Mercedes-Benz Group

Im Jahr 2022 führte der **Free Cash Flow der Mercedes-Benz Group** zu einem Mittelzufluss von 12,8 (2021: 16,9) Mrd. €. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow der Mercedes-Benz Group insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Mercedes-Benz Mobility beeinflusst.

Im Jahr 2022 wurde dem **Cash Flow der Investitionstätigkeit von Mercedes-Benz Mobility** ein Zahlungsmittelzufluss in Höhe von 1,3 Mrd. € wirtschaftlich zugeordnet, der erhaltene Zahlungen aus der Veräußerung von Intercompany-Darlehen betraf, die im Zusammenhang mit dem Verkauf von Einheiten des Truck-Finanzierungsgeschäfts an die Daimler Truck Holding AG oder deren Tochterunternehmen stehen und aus rechtlicher Sicht nicht bei Mercedes-Benz Mobility angefallen sind. Gegenläufig wurde im Cash Flow der Finanzierungstätigkeit von Mercedes-Benz Mobility eine Tilgung der Finanzierungsverbindlichkeiten in gleicher Höhe ausgewiesen.

Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit der Mercedes-Benz Group

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** (Tabelle B.15) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 19,0 (2021: 19,1) Mrd. €. Der Anstieg aus der im Vergleich zur Vorjahresperiode geringeren Nettoaufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten aufgrund der positiven Liquiditätssituation wird vollumfänglich durch die im Vergleich zum Vorjahr höheren Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG ausgeglichen. Seit dem 31. Dezember 2021 verringerten sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 5,5 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen umfasst, verringerte sich um 6,0 Mrd. € auf 24,7 Mrd. €.

CFBIT und Cash Conversion Rate der automobilen Segmente

Neben der Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit kann der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** auf Basis der Cash Flows vor Zinsen und Steuern (CFBIT) der automobilen Segmente abgeleitet werden. Die Überleitung vom CFBIT der automobilen Segmente zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst die gezahlten Ertragsteuern und Zinsen des Industriegeschäfts. Die übrigen Überleitungsposten beinhalten insbesondere Eliminierungen zwischen den Segmenten sowie Sachverhalte die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von den automobilen Segmenten verantwortet werden. In Tabelle B.17 wird die Überleitung vom CFBIT der automobilen Segmente zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts dargestellt.

B.17

Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2022	2021
in Millionen €		
CFBIT Mercedes-Benz Cars	10.718	9.344
CFBIT Mercedes-Benz Vans	1.731	826
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-4.137	-1.870
Gezahlte/erhaltene Zinsen	-255	-164
Übrige Überleitungsposten	71	-256
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	8.128	7.880

Der **CFBIT der automobilen Segmente** leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte. Tabelle B.18 zeigt für Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans die Zusammensetzung des CFBIT. In der Zeile »Übrige« wirkten vor allem die nicht zahlungswirksamen Ergebniseffekte aus dem At-equity-Ergebnis der Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) und der als Bereinigungen beschriebenen M&A-Transaktionen sowie Auszahlungen für die Begleichung von in Vorjahren ergebniswirksam aufgebauten Verbindlichkeiten und Rückstellungen. Gegenläufig sind die Dividenden der BBAC enthalten.

B.18

CFBIT

	Mercedes-Benz Cars		Mercedes-Benz Vans	
	2022	2021	2022	2021
in Millionen €				
EBIT	16.340	12.487	1.897	1.143
Veränderung im Working Capital	-2.936	-684	-167	-20
Nettofinanzinvestitionen	208	-125	54	7
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-6.715	-5.873	-364	-222
Abschreibungen/Wertminderungen	5.943	5.695	452	485
Übrige	-2.122	-2.156	-141	-567
CFBIT	10.718	9.344	1.731	826

In Tabelle B.19 werden die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt. Mercedes-Benz Cars erzielte eine bereinigte Cash Conversion Rate von 0,7 (2021: 0,8) und Mercedes-Benz Vans eine bereinigte Cash Conversion Rate von 1,1 (2021: 1,3).

B.19

Überleitung zum bereinigten CFBIT

	Mercedes-Benz Cars		Mercedes-Benz Vans	
	2022	2021	2022	2021
in Millionen €				
CFBIT	10.718	9.344	1.731	826
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	549	956	335	702
Restrukturierungsmaßnahmen	321	504	17	53
M&A-Transaktionen	-175	-90	-43	-
Bereinigter CFBIT	11.413	10.714	2.040	1.581
Bereinigtes EBIT	16.245	12.689	1.927	1.229
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	0,7	0,8	1,1	1,3

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

Nettoliquidität und Nettoverschuldung

Wie aus Tabelle B.20 ersichtlich, errechnet sich die **Nettoliquidität des Industriegeschäfts** als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

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

Seit dem 31. Dezember 2021 erhöhte sich die Nettoliquidität des Industriegeschäfts um 5,6 Mrd. € auf 26,6 Mrd. €. Der Anstieg ist insbesondere auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts sowie auf positive Wechselkurseffekte zurückzuführen, der durch die Zahlung der Dividende an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG teilweise kompensiert wurde.

B.20

Nettoliquidität des Industriegeschäfts

	31.12.2022	31.12.2021	22/21
in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.094	18.034	-3.940
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.083	6.591	-508
Liquidität	20.177	24.625	-4.448
Finanzierungsverbindlichkeiten	7.549	-3.877	+11.426
Verbindlichkeiten aus der Refinanzierung interner Händler	-42	-36	-6
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-1.047	293	-1.340
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	6.460	-3.620	+10.080
Nettoliquidität	26.637	21.005	+5.632

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende **Nettoverschuldung** verringerte sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 6,7 Mrd. € auf 88,1 Mrd. €. Die Ableitung der Nettoverschuldung ist in Tabelle B.21 dargestellt.

B.21

Nettoverschuldung der Mercedes-Benz Group

	31.12.2022	31.12.2021	22/21
in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.679	23.182	-5.503
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.060	7.579	-519
Liquidität	24.739	30.761	-6.022
Finanzierungsverbindlichkeiten	-111.837	-125.905	+14.068
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-1.048	327	-1.375
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-112.885	-125.578	+12.693
Nettoverschuldung	-88.146	-94.817	+6.671

Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2022 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 4,1 (2021: 2,7) Mrd. €.

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem **sonstige finanzielle Verpflichtungen** eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Diese betreffen vertragliche Verpflichtungen zum Erwerb immaterieller Vermögenswerte, Sachanlagen und vermieteter Gegenstände sowie unwiderriefliche Kreditzusagen.

Detaillierte Informationen zu Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen können der Anmerkung 32 des Konzernanhangs entnommen werden.

Refinanzierung

Die von der Mercedes-Benz Group im Jahr 2022 durchgeführten Finanzierungen dienten vor allem der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Die Mercedes-Benz Group nutzte dafür ein breites Spektrum unterschiedlicher Finanzierungsinstrumente in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalten Bankkredite, kurzfristige Schuldverschreibungen im Geldmarkt (Commercial Paper), Anleihen, Schuldscheindarlehen, die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank sowie die Verbriefung von Forderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset Backed Securities).

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

Die Situation an den Anleihemärkten wurde im Berichtsjahr maßgeblich durch Themen wie Inflation und Zinsanstieg, Energieversorgung in Europa, COVID-19 und Lieferketten beeinflusst. Die unterstützenden Maßnahmen der Politik und der Notenbanken führten dazu, dass die Risikoaufschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich auf weitgehend moderatem Niveau verblieben.

Im Berichtszeitraum deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf unter anderem durch die Emission von Anleihen. Wie aus Tabelle B.22 ersichtlich, sind darunter jeweils eine sogenannte Benchmark-Emission (Anleihe mit hohem Nominalvolumen) durch die Mercedes-Benz Finance North America LLC im US-Dollar-Raum bzw. die Mercedes-Benz Finance Canada Inc.

Am chinesischen Kapitalmarkt konnte die Mercedes-Benz International Finance B.V. vier Anleihen, sogenannte Panda-Bonds, mit einem Gesamtvolumen von 6,5 Mrd. CNY platzieren. Darüber hinaus wurde im Konzern eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen und Märkten begeben.

Im Jahr 2022 führte der Konzern zudem in geringem Umfang auch **Commercial-Paper-Emissionen** durch.

Zudem konnten im Berichtszeitraum in Deutschland, Kanada, Australien und Japan **Asset-Backed-Securities-(ABS)-Transaktionen** erfolgreich durchgeführt werden. In China wurden ABS-Transaktionen mit einem Gesamtvolumen von 24 Mrd. CNY abgeschlossen. Weiterhin hervorzuheben ist eine Transaktion in Großbritannien mit einem Volumen von 1 Mrd. GBP, die Verlängerung der forderungsbesicherten Kreditlinie mit einem Volumen von 4 Mrd. USD sowie eine weitere ABS-Emission von 1,5 Mrd. USD in den USA.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2022 **Bankkredite**. Diese Kredite wurden sowohl von global agierenden als auch von national operierenden Banken bereitgestellt. Kreditgeber waren zudem supranationale Banken (beispielsweise die Europäische Investitionsbank).

Darüber hinaus wandelte die Mercedes-Benz Group im Oktober 2022 eine seit Juli 2018 bestehende syndizierte **Kreditlinie** von 11 Mrd. € in einen »Sustainability-Linked Loan« um. Eine Inanspruchnahme der Kreditlinie ist zum Stichtag nicht erfolgt.

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die volumengewichteten Durchschnittszinssätze sind in Tabelle B.23 dargestellt. Diese Buchwerte entfallen zum 31. Dezember 2022 überwiegend auf die folgenden Währungen: 46 % auf Euro, 23 % auf US-Dollar und 15 % auf Chinesische Renminbi.

Zum 31. Dezember 2022 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 111,8 (2021: 125,8) Mrd. €.

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der wesentlichen Posten der Finanzierungsverbindlichkeiten können den Anmerkungen 25 und 34 des Konzernanhangs entnommen werden. Anmerkung 34 des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

B.22

Benchmark-Emissionen

Emittenten	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Mercedes-Benz Finance Canada Inc.	750 Mio. USD	11.2022	02.2027
Mercedes-Benz Finance North America LLC	850 Mio. USD	11.2022	11.2024
Mercedes-Benz Finance North America LLC	650 Mio. USD	11.2022	11.2025
Mercedes-Benz Finance North America LLC	500 Mio. USD	11.2022	11.2027

B.23

Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnittszinssätze		Buchwerte	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
	in %		in Millionen €	
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	2,53	1,56	70.984	84.769
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3,03	2,54	24.738	23.997
Einlagen aus Direktbankgeschäft	0,91	0,25	10.538	13.591

Rating

Die Mercedes-Benz Group AG verfügte zum Jahresende 2022 bei allen fünf Agenturen über ein Kreditrating im A-Bereich. Die Langfrist- und Kurzfristratings der Mercedes-Benz Group AG beziehungsweise ihrer Finanzgesellschaften blieben im Jahresverlauf 2022 unverändert. Einen Überblick über die Kreditratings gibt Tabelle B.24.

S&P Global Ratings, Fitch Ratings und Scope Ratings setzten zum Ende des Jahres 2022 den Ausblick für das Langfristrating von »stabil« auf »positiv«.

B.24

Rating

	Ende 2022	Ende 2021
Langfristiges Rating		
S&P	A-	A-
Moody's	A2¹	A3
Fitch	A-	A-
Scope	A	A
DBRS	A (low)	A (low)
Kurzfristiges Rating		
S&P	A-2	A-2
Moody's	P-1¹	P-2
Fitch	F1	F1
Scope	S-1	S-1
DBRS	R-1 (low)	R-1 (low)

¹ Stand 24. Februar 2023

Am 24. Oktober 2022 hob **Fitch Ratings** (Fitch) den Ausblick für die Mercedes-Benz Group AG von »stabil« auf »positiv« und bestätigte gleichzeitig die Langfrist- und Kurzfristratings mit A- und F-1. Fitch begründete diesen Schritt mit der Erwartung, dass sich die Profitabilität und der Free Cash Flow der Mercedes-Benz Group AG strukturell verbessern werden, womit der Konzern nach Einschätzung von Fitch insgesamt resilienter gegen negative makroökonomische Entwicklungen und eine schwächere Nachfrage bleiben sollte.

S&P Global Ratings (S&P) änderte den Ausblick für das Langfristrating am 16. November 2022 von »stabil« auf »positiv«. Zugleich wurden das Langfristrating A- sowie das Kurzfristrating A-2 der Mercedes-Benz Group AG und ihrer in das Rating einbezogenen Tochterunternehmen bestätigt. S&P geht davon aus, dass der Fokus des Konzerns auf die Kostensenkung und die Optimierung des Modellportfolios dazu beitragen könnten, die finanziellen Auswirkungen sich abzeichnender Unsicherheiten, wie eine wahrscheinliche Verlangsamung der Nachfrage nach Automobilen, eine starke Inflation der Inputkosten sowie potenzielle Produktionsstopps aufgrund von Komponenten- oder Energieversorgungsengpässen im Zeitraum 2023 bis 2024, einzudämmen.

Am 23. Dezember 2022 hob **Scope Ratings** (Scope) den Ausblick für die Mercedes-Benz Group AG von »stabil« auf »positiv« und bestätigte gleichzeitig das Langfristrating A zusammen mit dem Kurzfristrating S-1. Scope begründete diesen Schritt mit der Erwartung, dass sich die Profitabilität des Konzerns im Jahr 2023 trotz des sich verschlechternden Marktumfelds und des Inflationsdrucks strukturell verbessern und eine starke Widerstandsfähigkeit zeigen wird.

Am 24. Februar 2023 stufte **Moody's Investors Service** (Moody's) das Langfristrating der Mercedes-Benz Group AG von A3 auf A2 mit stabilem Ausblick hoch. Gleichzeitig hob Moody's das Kurzfristrating von P-2 auf P-1 an. Mit dieser Hochstufung würdigt Moody's die Erfolgsbilanz verbesserter Margen der Mercedes-Benz Group in den letzten zwei Jahren, die Strategie des Unternehmens, sich auf margenstärkere Premium- und Luxusfahrzeuge zu konzentrieren und gleichzeitig sein Produktportfolio auf vollelektrische Fahrzeuge umzustellen sowie die reduzierte finanzielle Verschuldung.

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** des Konzerns lag mit 260,0 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (2021: 259,8 Mrd. €); die Wechselkurseffekte betragen 0,9 Mrd. €.

Tabelle B.25 zeigt die verkürzte Bilanz der Mercedes-Benz Group sowie des Industriegeschäfts und von Mercedes-Benz Mobility.

B.25

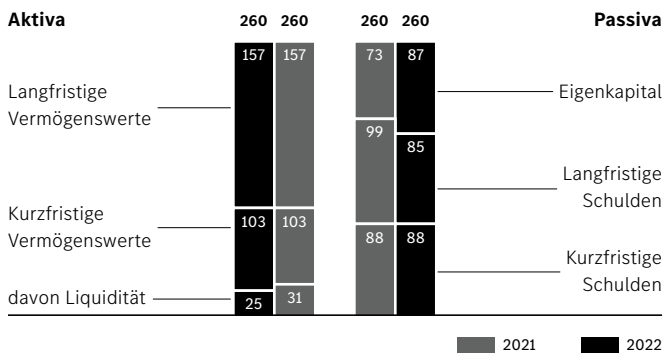
Verkürzte Bilanz

	Mercedes-Benz Group		Industriegeschäft		Mercedes-Benz Mobility	
	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	15.869	15.005	15.275	14.386	594	619
Sachanlagen	27.250	27.859	26.942	27.497	308	362
Vermietete Gegenstände	41.552	44.471	14.038	14.400	27.514	30.071
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	85.549	80.625	-66	-83	85.615	80.708
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	13.530	13.588	13.259	13.117	271	471
Vorräte	25.621	21.466	24.906	20.976	715	490
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.100	7.673	7.328	6.875	772	798
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.679	23.120	14.094	18.034	3.585	5.086
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.060	7.579	6.083	6.591	977	988
davon kurzfristig	6.237	6.706	5.970	6.289	267	417
davon langfristig	823	873	113	302	710	571
Übrige finanzielle Vermögenswerte	7.931	6.260	-5.140	-8.207	13.071	14.467
Sonstige Vermögenswerte	9.874	9.043	772	-152	9.102	9.195
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-	3.142	-	201	-	2.941
Summe Aktiva	260.015	259.831	117.491	113.635	142.524	146.196
Passiva						
Eigenkapital	86.540	73.167	72.964	58.719	13.576	14.448
Rückstellungen	17.044	21.321	16.211	20.385	833	936
Finanzierungsverbindlichkeiten	111.837	125.843	-7.549	3.877	119.386	121.966
davon kurzfristig	49.786	52.300	-20.668	-17.893	70.454	70.193
davon langfristig	62.051	73.543	13.119	21.770	48.932	51.773
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.204	10.655	11.101	9.670	1.103	985
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.928	7.805	5.128	5.089	2.800	2.716
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	10.554	9.909	10.234	9.567	320	342
Sonstige Schulden	13.908	10.962	9.402	6.282	4.506	4.680
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	-	169	-	46	-	123
Summe Passiva	260.015	259.831	117.491	113.635	142.524	146.196

B.26

Bilanzstruktur Mercedes-Benz Group

in Milliarden €



Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 40 % auf dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme bewegte sich mit 34 % ebenfalls auf Vorjahresniveau.

Grafik B.26 zeigt die Bilanzstruktur nach Fristigkeiten.

Vor Eliminierungen zwischen den Segmenten entfallen 142,5 (2021: 146,2) Mrd. € der Bilanzsumme auf Mercedes-Benz Mobility. Im Geschäftsjahr wurden alle Eliminierungen konzerninterner Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Mercedes-Benz Mobility in Bezug auf die Bilanz dem Industriegeschäft zugeordnet. Die ausgewiesene Größe des Industriegeschäfts wird dadurch ermittelt, dass grundsätzlich die unkonsolidierte Bilanzsumme von Mercedes-Benz Mobility von der konsolidierten Bilanzsumme des Konzerns subtrahiert wird. Somit sind konzerninterne Sachverhalte im Verhältnis zwischen dem Industriegeschäft und Mercedes-Benz Mobility grundsätzlich Mercedes-Benz Mobility zugeordnet und in deren Bilanz enthalten. Durch diese Darstellungsweise wird die Bilanzsumme des Industriegeschäfts gemindert. Gleichsam ergibt sich daraus, dass der Anteil der Bilanzsumme von Mercedes-Benz Mobility an der Konzernbilanz höher ausgewiesen wird, als dies bei einer konsolidierten Darstellung von Mercedes-Benz Mobility der Fall wäre.

Aktiva

Die **immateriellen Vermögenswerte** von 15,9 (2021: 15,0) Mrd. € beinhalten insbesondere 13,5 (2021: 12,7) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten. Von den Entwicklungskosten entfiel ein Anteil von 12,6 (2021: 11,8) Mrd. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars und 0,8 (2021: 0,8) Mrd. € auf das Segment Mercedes-Benz Vans. Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 2,9 (2021: 2,4) Mrd. € und entsprechen einem Anteil von 34 (2021: 27) % an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns.

Die **Sachanlagen** reduzierten sich unter anderem aufgrund der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks auf 27,3 (2021: 27,9) Mrd. €. Im Jahr 2022 wurden weltweit 3,5 (2021: 4,6) Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten in innovative Produkte und neue Technologien sowie die Modernisierung des weltweiten Produktionsnetzwerks investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen Sachinvestitionen von 2,3 (2021: 2,8) Mrd. €.

Die **vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich insgesamt auf 127,1 (2021: 125,1) Mrd. €; währungsbereinigt war ein Anstieg von 1,1 Mrd. € zu verzeichnen. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 49 % leicht über dem Vorjahresniveau von 48 %.

Die **at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** reduzierten sich auf 13,5 (2021: 13,6) Mrd. €. Die at-equity bewerteten Finanzinvestitionen umfassen insbesondere die Buchwerte unserer Beteiligungen an der Daimler Truck Holding AG und Beijing Benz Automotive Co., Ltd.

Die **Vorräte** erhöhten sich deutlich infolge hoher für die Auslieferung vorgesehener Bestände von 21,5 Mrd. € auf 25,6 Mrd. €. Der Anteil an der Bilanzsumme liegt in der Folge mit 10 % über dem Vorjahresniveau von 8 %. Der Anstieg betrifft insbesondere die Fertigerzeugnisse, Ersatzteile und Waren mit 4,2 Mrd. €.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 8,1 Mrd. € über dem Vorjahreswert von 7,7 Mrd. €.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** reduzierten sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 5,4 Mrd. € auf 17,7 Mrd. €. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus der geringeren Nettofinanzierung und der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG im zweiten Quartal.

Der Bestand an **verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** war gegenüber dem 31. Dezember 2021 von 7,6 Mrd. € im Rahmen des Liquiditätsmanagements auf 7,1 Mrd. € zurückgegangen. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen in der Regel ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **übrigen finanziellen Vermögenswerte** liegen mit 7,9 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres von 6,3 Mrd. €. Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die gestiegenen positiven Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

Die **sonstigen Vermögenswerte** von 9,9 (2021: 9,0) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Nach den im Jahr 2022 erfolgten Veräußerungen der aus dem Vorjahr verbliebenen Teile des Finanzdienstleistungsgeschäfts und anderer Aktivitäten weist der Konzern am 31. Dezember 2022 keine **zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte** und **zur Veräußerung bestimmten Schulden** im Zusammenhang mit dem Nutzfahrzeuggeschäft mehr aus.

Passiva

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich insbesondere infolge der guten Ergebnisentwicklung gegenüber dem 31. Dezember 2021 von 73,2 Mrd. € auf 86,5 Mrd. €. Der Anstieg des Eigenkapitals resultierte darüber hinaus aus den ergebnisneutral erfassten Gewinnen von 2,3 Mrd. € im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen und den ergebnisneutralen Gewinnen aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 1,7 Mrd. € nach Steuern. Gegenläufig wirkte die an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG ausgeschüttete Dividende von 5,3 Mrd. €. Das den Aktionären der Mercedes-Benz Group AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 85,4 (2021: 72,0) Mrd. €.

Während sich die Bilanzsumme auf dem Niveau des Vorjahres bewegte, stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 18 %. Dementsprechend lag die Eigenkapitalquote des Konzerns mit 31,1 % deutlich über dem Niveau des Vorjahres von 26,1 %; für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 57,4 (2021: 47,0) %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Eigenkapitalquoten 2021 und 2022 um die tatsächliche, beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung bereinigt sind.

Die **Rückstellungen** liegen mit 17,0 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahreswert von 21,3 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 7 % ebenfalls unter dem Niveau des Vorjahres von 8 %.

Dabei reduzierten sich insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 5,4 Mrd. € auf 1,0 Mrd. € vor allem infolge des deutlich gestiegenen Rechnungszinses. Der Finanzierungsstatus lag zum 31. Dezember 2022 bei rund 100 %.

Darüber hinaus beinhalteten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Produktgarantien von 6,6 (2021: 6,8) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 4,6 (2021: 4,6) Mrd. €, für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren von 2,8 (2021: 2,6) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 2,1 (2021: 1,9) Mrd. €.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 111,8 Mrd. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahres von 125,8 Mrd. €. Der Rückgang ist auf die geringere Netto-refinanzierung infolge der positiven Cash-Flow-Situation zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfielen 48 % auf Anleihen, 22 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 15 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen sowie 9 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft. Der Rückgang der Einlagen aus dem Direktbankgeschäft steht im Zusammenhang mit der Einstellung des Einlagengeschäfts mit Privatkunden bis 2024. Die am 31. Dezember 2022 vorhandenen Finanzierungsverbindlichkeiten dienen im Wesentlichen dem Refinanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 unter anderem aufgrund gestiegener Kosten auf 12,2 (2021: 10,7) Mrd. €. Dabei erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Segment Mercedes-Benz Cars um 1,2 Mrd. €.

Die **übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 7,9 (2021: 7,8) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, aus Personalabrechnungen, aus derivativen Finanzinstrumenten, erhaltene Kautionen sowie Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten** lagen mit 10,6 Mrd. € über dem Vorjahreswert von 9,9 Mrd. €. Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien sowie Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

Die **sonstigen Schulden** von 13,9 (2021: 11,0) Mrd. € beinhalten hauptsächlich latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den höheren passiven latenten Steuern.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz in Tabelle D.03, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals in Tabelle D.05 sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang entnommen werden.

Net Assets

Tabelle B.27 zeigt die Ableitung der Net Assets für die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. Dabei handelt es sich um die operativen Vermögenswerte und Schulden, die von den automobilen Segmenten zu verantworten sind.

B.27

Ableitung der Net Assets der automobilen Segmente

	Mercedes-Benz Cars		Mercedes-Benz Vans	
	31. Dezember		31. Dezember	
	2022	2021	2022	2021
in Millionen €				
Immaterielle Vermögenswerte	13.988	13.088	1.276	1.286
Sachanlagen	25.010	25.566	1.936	1.951
Vorräte	22.419	18.790	2.558	2.300
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.083	5.880	1.244	1.016
Übrige Segmentvermögenswerte	24.408	23.171	3.022	2.865
Segmentvermögenswerte	91.908	86.495	10.036	9.418
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.838	8.648	1.259	952
Übrige Segmentschulden	42.126	42.882	7.766	7.717
Segmentschulden	51.964	51.530	9.025	8.669
Net Assets	39.944	34.965	1.011	749

Mercedes-Benz Group AG

Kurzfassung nach HGB

Ergänzend zur Berichterstattung über die Mercedes-Benz Group wird im Folgenden die Entwicklung der Mercedes-Benz Group AG im Jahr 2022 erläutert.

Die Mercedes-Benz Group AG ist das Mutterunternehmen der Mercedes-Benz Group und hat ihren Sitz in Stuttgart. Im Vorjahr wurde im Rahmen der Abspaltung und Ausgliederung wesentlicher Umfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts (»Projekt Fokus«) die Umfirmierung der Daimler AG in die Mercedes-Benz Group AG beschlossen. Die Handelsregistereintragung der Umfirmierung erfolgte am 1. Februar 2022.

Die Mercedes-Benz Group AG fungiert, eng verbunden mit der Mercedes-Benz AG, als operative Geschäftseinheit, die über die Strategie des Konzerns entscheidet. Darüber hinaus beschließt sie im operativen Geschäft Sachverhalte von strategischer Bedeutung und stellt als Konzernobergesellschaft konzernweit die Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen sicher.

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

Für die Mercedes-Benz Group AG stellt das Jahresergebnis den wesentlichen Leistungsindikator dar.

Ertragslage

Der **Jahresüberschuss** beträgt 8,9 (2021: 9,5) Mrd. € und liegt damit unter den im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen. Ursächlich ist im Wesentlichen ein unter den im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen liegendes Finanzergebnis.

Die **Ertragslage** der Mercedes-Benz Group AG war im Jahr 2022 geprägt durch einen deutlich höheren Steueraufwand. Gegenläufig wirken ein verbessertes operatives Ergebnis sowie ein höheres Finanzergebnis.

Die Mercedes-Benz Group AG erzielte **Umsatzerlöse** im Wesentlichen aus der Erbringung von Dienstleistungen für Konzernunternehmen in Höhe von 1,4 (2021: 1,5) Mrd. €.

Die **Umsatzkosten** lagen bei 1,4 (2021: 1,5) Mrd. € und umfassen insbesondere Aufwendungen, die für die Erbringung von Dienstleistungen für Konzernunternehmen angefallen sind.

Die **Verwaltungskosten** lagen bei 0,8 (2021: 1,2) Mrd. €. Im Vorjahr waren Aufwendungen von 0,2 Mrd. € für »Projekt Fokus« sowie Aufwendungen zur Transformation der IT-Infrastruktur von 0,1 Mrd. € enthalten.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag bei 0,3 (2021: 0,1) Mrd. € und beinhaltet im Wesentlichen Erträge aus der Veräußerung von rund 5% der Anteile an der Daimler Truck Holding AG an die Mercedes-Benz AG mit anschließender Übertragung an den Mercedes-Benz Pension Trust e. V. Im Vorjahr waren Erträge aus dem Verkauf von Patenten und Marken an die Daimler Truck AG enthalten.

Das **Finanzergebnis** erhöhte sich um 0,5 Mrd. € auf 11,8 Mrd. €. Der Anstieg des Finanzergebnisses gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf ein höheres Beteiligungsergebnis zurückzuführen. Ursächlich hierfür sind insbesondere höhere Ergebnisabführungen der Tochterunternehmen. Trotz des Anstiegs im Vergleich zum Vorjahr lag das Finanzergebnis aufgrund geringerer vereinnahmter Dividenden unter den im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen.

Der Aufwand aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** beträgt 2,5 (2021: 0,7) Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf das deutlich gestiegene steuerpflichtige operative Ergebnis innerhalb des Organkreises zurückzuführen.

Die **wirtschaftliche Lage** der Mercedes-Benz Group AG hängt im Wesentlichen von der Entwicklung ihrer Tochterunternehmen ab. An den operativen Ergebnissen der Tochterunternehmen partizipiert die Mercedes-Benz Group AG über deren Ausschüttungen und Ergebnisabführungen. Damit entspricht die wirtschaftliche Lage der Mercedes-Benz Group AG im Grundsatz der der Mercedes-Benz Group, die im Kapitel »Gesamtaussage zum Geschäftsjahr« erläutert ist.

B.28

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

	2022	2021
in Millionen €		
Umsatzerlöse	1.422	1.488
Umsatzkosten	-1.407	-1.470
Allgemeine Verwaltungskosten	-752	-1.237
Sonstiges betriebliches Ergebnis	293	141
Operatives Ergebnis	-444	-1.078
Finanzergebnis	11.785	11.271
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.464	-655
Jahresüberschuss	8.877	9.538
Verrechnung mit anderen Gewinnrücklagen	-	13.879
Vermögensminderung durch Abspaltung	-	-13.879
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	-3.314	-4.189
Bilanzgewinn	5.563	5.349

Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** liegt mit 84,3 Mrd. € um 1,3 Mrd. € über dem Vorjahresniveau.

Das **Anlagevermögen** reduzierte sich im Jahresverlauf um 1,1 Mrd. € auf 40,0 Mrd. €. Ursächlich hierfür ist das um 1,1 Mrd. € gesunkene Finanzanlagevermögen, im Wesentlichen bedingt durch Kapitalrückzahlungen der Mercedes-Benz Bank AG und Mercedes-Benz Mobility AG an die Mercedes-Benz Group AG sowie Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen.

Die **Forderungen, Wertpapiere und sonstigen Vermögensgegenstände** sind im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um 4,0 Mrd. € auf 36,6 Mrd. € gestiegen. Ursächlich hierfür ist der Anstieg der Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 5,7 Mrd. €, bedingt durch höhere Forderungen aus Ergebnisabführungsverträgen und höhere konzerninterne Finanzforderungen. Gegenläufig reduzierten sich die Bestände an Wertpapieren des Umlaufvermögens um 1,1 Mrd. € sowie die sonstigen Vermögensgegenstände um 0,6 Mrd. €.

Die **Zahlungsmittel** sind von 9,0 Mrd. € auf 7,5 Mrd. € gesunken.

Die **Bruttoliquidität** – bestehend aus Zahlungsmitteln, sonstigen Wertpapieren des Umlaufvermögens sowie unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Festgeldern – verringerte sich zum Bilanzstichtag um 2,1 Mrd. € auf 13,3 Mrd. €. Der Rückgang der Bruttoliquidität ist im Wesentlichen auf die Reduzierung der Zahlungsmittel in Höhe von 1,5 Mrd. € sowie den Rückgang der Wertpapiere des Umlaufvermögens in Höhe von 1,1 Mrd. € zurückzuführen.

B.29

Bilanzstruktur der Mercedes-Benz Group AG

	31.12.2022	31.12.2021
in Millionen €		
Aktiva		
Anlagevermögen	40.001	41.131
Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände	36.617	32.583
Zahlungsmittel	7.450	9.047
Umlaufvermögen	44.067	41.630
Rechnungsabgrenzungsposten	188	231
Summe Aktiva	84.256	82.992
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
(Bedingtes Kapital, 500 Mio. €)		
Kapitalrücklage	11.480	11.480
Gewinnrücklagen	16.854	13.540
Bilanzgewinn	5.563	5.349
Eigenkapital	36.967	33.439
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	401	128
Übrige Rückstellungen	2.713	1.775
Rückstellungen	3.114	1.903
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	222	358
Übrige Verbindlichkeiten	43.940	47.271
Verbindlichkeiten	44.162	47.629
Rechnungsabgrenzungsposten	13	21
Summe Passiva	84.256	82.992

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

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** wies im Jahr 2022 einen Mittelabfluss von 1,9 (2021: Mittelzufluss von 3,3) Mrd. € auf. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr

resultiert insbesondere aus geringeren Ausschüttungen der Tochterunternehmen. Daneben sind die Steuerzahlungen um 1,7 Mrd. € höher als im Vorjahr.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Jahr 2022 ein Mittelzufluss von 1,6 (2021: Mittelabfluss von 1,0) Mrd. €. Die Veränderung resultiert insbesondere aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren (2022: 1,1 Mrd. €; 2021: -1,2 Mrd. €). Daneben belasteten im Vorjahr Mittelabflüsse aus konzerninternen Umstrukturierungen im Rahmen der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäftes den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit. Gegenläufig wirkten im Vorjahr höhere Kapitalrückzahlungen und Abgänge von Tochterunternehmen.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** wies im Berichtszeitraum einen Mittelabfluss von 1,3 (2021: 0,9) Mrd. € auf. Die Veränderung erklärt sich durch die höhere Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG sowie die gestiegene Tilgung externer Finanzierungsverbindlichkeiten. Aus der Finanzierung der Tochterunternehmen im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements resultierte dagegen ein positiver Effekt auf den Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit.

Das **Eigenkapital** nahm im Berichtsjahr um 3,6 Mrd. € auf 37,0 Mrd. € zu. Der Zuwachs resultiert aus dem Jahresüberschuss von 8,9 Mrd. €, aus dem 3,3 Mrd. € in Übereinstimmung mit § 58 Abs. 2 AktG den Gewinnrücklagen zugeführt wurden. Gegenläufig reduzierte sich das Eigenkapital durch die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG um 5,3 Mrd. €. Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 43,9 (2021: 40,3)%. Zum 31. Dezember 2022 befinden sich keine eigenen Aktien im Bestand der Mercedes-Benz Group AG.

Die **Rückstellungen** sind um 1,2 Mrd. € auf 3,1 Mrd. € gestiegen. Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen der Anstieg der Rückstellungen für drohende Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten, Ertragsteuern und Pensionsverpflichtungen.

Die **Verbindlichkeiten** sind um 3,4 Mrd. € auf 44,2 Mrd. € gesunken. Dies ist überwiegend auf den Abgang von Anleihen in Höhe von 6,6 Mrd. € zurückzuführen. Gegenläufig erhöhten sich die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen um 3,3 Mrd. €.

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group AG hängt im Wesentlichen von der Entwicklung ihrer weltweiten Tochterunternehmen ab und unterliegt daher über die Ergebnisbeiträge der Tochterunternehmen und Beteiligungen im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die des Konzerns. An den Risiken der Tochterunternehmen und Beteiligungen partizipiert die Mercedes-Benz Group AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. Die Risiken und Chancen sind im »Risiko- und Chancenbericht« dargestellt. Zusätzlich können Belastungen aus gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsverhältnissen (insbesondere Finanzierungen) mit Tochterunternehmen und Beteiligungen, aus Abschreibungen auf Finanzanlagen sowie aus Finanzforderungen gegen Tochterunternehmen und Beteiligungen resultieren. Der Erwartungswert, als Ergebnis der Multiplikation des Ausmaßes und der Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken, wird, basierend auf den im »Risiko- und Chancenbericht« genannten Kriterien, als »mittel« eingeschätzt.

Des Weiteren haftet die Mercedes-Benz Group AG gemäß §133 Abs. 1 und Abs. 3 UmwG gesamtschuldnerisch in Höhe von 6,0 Mrd. € für die Verbindlichkeiten, die im Jahr 2019 an die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG ausgegliedert wurden. Nach derzeitiger Einschätzung wird aufgrund der Bonitätseinstufung der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG ein tatsächlicher Mittelabfluss von der Mercedes-Benz Group AG als unwahrscheinlich eingestuft.

Prognosebericht

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

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

Für das Jahr 2023 erwartet die Mercedes-Benz Group AG einen Jahresüberschuss deutlich über dem Niveau des Jahres 2022, im Wesentlichen bedingt durch ein deutlich besseres Finanzergebnis durch höhere Ergebnisabführungen wesentlicher Tochterunternehmen.

Nichtfinanzielle Erklärung

Wie in den Grundlagen des Konzerns beschrieben, umfasst der zusammengefasste Lagebericht die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz Group. Die Mercedes-Benz Group veröffentlicht die nichtfinanzielle Erklärung nach den Vorschriften der §§ 315b, 315c HGB i.V.m. §§ 289b-289e HGB. Die nichtfinanzielle Erklärung enthält die wesentlichen Informationen zu den Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte. Die Angaben in dieser Erklärung wurden, soweit nach der gesetzlichen Vorgabe sinnvoll, in Anlehnung an die GRI-Standards der Global Reporting Initiative dargestellt. Bei einzelnen Aspekten dienen interne Vorgaben und Definitionen als Maßstab.

Wie bereits im vorangegangenen Jahr integriert die Mercedes-Benz Group die nichtfinanzielle Erklärung in den Lagebericht des Geschäftsberichts. Sie prüft auf jährlicher Basis, ob und wie die Integration von finanziellen und nichtfinanziellen Kennzahlen weiterentwickelt wird. Für das Berichtsjahr entschied das Group Sustainability Board, vertiefende Informationen zu »Nachhaltigkeit bei der Mercedes-Benz Group« weiterhin in einem separaten Nachhaltigkeitsbericht zu veröffentlichen. Dieser ist im Internet verfügbar und kann über die Website abgerufen werden (Weitere Informationen group.mercedes-benz.com/nachhaltigkeit). Informationen zum Geschäftsmodell der Mercedes-Benz Group finden Sie im Kapitel »Grundlagen des Konzerns«.

Nachhaltigkeit als Veränderungstreiber

Die Mercedes-Benz Group will nachhaltig Wert schaffen – wirtschaftlich, ökologisch und gesellschaftlich. So lautet einer ihrer zentralen Leitsätze. Er gilt nicht nur für die eigenen Produkte und Produktionsstandorte; er umfasst auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette. Diesen Ansatz übersetzt sie in ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie. Mit ihr verankert sie Nachhaltigkeitsthemen mitten im täglichen Geschäft. Damit möchte die Mercedes-Benz Group u.a. die Erwartungen und Ansprüche ihrer Stakeholder erfüllen: Kundinnen und Kunden, Beschäftigte, Investoren, Geschäftspartner, Nichtregierungsorganisationen sowie die Gesellschaft insgesamt.

Eines der wichtigsten Transformationsziele der Mercedes-Benz Group ist die Dekarbonisierung. Der Konzern hat dieses fest in der nachhaltigen Geschäftsstrategie verankert. Bei der Mercedes-Benz Group findet sich das Ziel in der »Ambition 2039« und in dem Ansatz »Electric only« wieder: Bis zum Ende des Jahrzehnts will Mercedes-Benz vollelektrisch sein – überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen.

Handlungsfelder und Grundlagen der Nachhaltigkeit

Die Mercedes-Benz Group handelt auf Grundlage der nachhaltigen Geschäftsstrategie, die der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats verabschiedete. Entsprechend sind Nachhaltigkeitsthemen integraler Bestandteil der Geschäftsstrategie.

Die Mercedes-Benz Group hat sich ambitionierte Ziele gesteckt und sechs strategische Handlungsfelder definiert, in denen sie diese erreichen will. Die strategischen Ziele orientieren sich u. a. an den 17 Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals – SDGs), insbesondere den SDGs 8 und 9 sowie 11 bis 13. Außerdem berücksichtigen sie anerkannte internationale Rahmenwerke, die Anforderungen externer und interner Stakeholder sowie globale Trends. Aus dieser Analyse leiten sich die konzernweiten Handlungsfelder sowie Verantwortlichkeiten, geschäftsspezifische Ziele, Prozesse und Maßnahmen ab.

Zu jedem der sechs Handlungsfelder hat die Mercedes-Benz Group strategische Ambitionen formuliert.

- **Klimaschutz und Luftreinhaltung:** Bis 2039 soll die Mercedes-Benz Neufahrzeugflotte entlang der gesamten Wertschöpfungskette bilanziell CO₂-neutral werden und bis 2025 keine relevanten Auswirkungen mehr auf die NO₂-Belastung in urbanen Räumen haben.
- **Ressourcenschonung:** Die Mercedes-Benz Group will den Ressourcenverbrauch vom Wachstum des Geschäftsvolumens entkoppeln.
- **Nachhaltige urbane Mobilität:** Die Mercedes-Benz Group will einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt durch die konzerneigenen Mobilitäts- und Verkehrslösungen leisten.
- **Verkehrssicherheit:** Die Mercedes-Benz Group verfolgt die Vision vom unfallfreien Fahren und entwickelt automatisiertes Fahren unter Einbeziehung gesellschaftlicher und ethischer Aspekte.
- **Datenverantwortung:** Die Zukunft der Mercedes-Benz Group sind nachhaltige, datenbasierte Geschäftsmodelle. Mit ihnen stellt sie die Bedürfnisse ihrer Kundinnen und Kunden in den Mittelpunkt und geht verantwortungsvoll mit Daten um.
- **Menschenrechte:** Die Mercedes-Benz Group übernimmt Verantwortung und setzt sich für die Wahrung der Menschenrechte entlang der eigenen automobilen Wertschöpfungskette ein.

Die Mercedes-Benz Group hat drei Grundlagen definiert, sogenannte Enabler, die für den Erfolg in den sechs Handlungsfeldern unabdingbar sind: Integrität, Beschäftigte, Partnerschaften.

Wesentlichkeitsanalyse

Um zu ermitteln, welche Nachhaltigkeitsthemen für die Mercedes-Benz Group und ihre Stakeholder besonders relevant sind, wurde 2021 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt, welche im Jahr 2022 abgeschlossen wurde.

Neben den sechs strategischen Handlungsfeldern wurden weitere potenziell relevante Nachhaltigkeitsthemen und -trends analysiert. Insgesamt wurden 17 Themen bewertet, die sich in weitere Unterthemen aufgliedern.

Die Analyse setzte sich aus mehreren Komponenten zusammen:

Die Basis zur Beurteilung der Relevanz der Nachhaltigkeitsthemen und -trends bildeten eine umfangreiche Desk Analyse sowie eine internationale Online-Befragung. An ihr nahmen rund 15.000 Personen aus 52 Ländern teil – sie bilden relevante Stakeholdergruppen wie Beschäftigte, Privat- und Geschäftskunden, interessierte Verbraucher, Lieferanten und Geschäftspartner, Investoren, Vertreter aus Politik, Wissenschaft und Verwaltung sowie von Nichtregierungsorganisationen (NGOs) ab.

Daneben führte die Mercedes-Benz Group rund 20 Interviews sowohl mit internen als auch mit externen Expertinnen und Experten der genannten Stakeholdergruppen. Ziel war es, die bisherigen Nachhaltigkeitsleistungen des Konzerns zu bewerten, Nachhaltigkeitstrends aufzuspüren und so die Relevanz der Nachhaltigkeitsthemen zu überprüfen.

Zudem unternahm die Mercedes-Benz Group erste Schritte einer Bewertung der Auswirkungen ihrer Unternehmenstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft. Für die Themenbeurteilung in der Outside-in-Dimension analysierte die Mercedes-Benz Group Wettbewerber, die Medienberichterstattung, zentrale NGO-Positionen, regulatorische Vorgaben sowie kapitalmarktrelevante Informationen.

In einem weiteren Schritt prüfte die Mercedes-Benz Group die aus der Analyse resultierenden Nachhaltigkeitsthemen im Hinblick auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie den Geschäftsverlauf. Auf dieser Grundlage wurden die Themen für die nichtfinanzielle Erklärung definiert. Darum sind nicht alle strategischen Handlungsfelder in dieser nichtfinanziellen Erklärung abgebildet.

Steuerung von Nachhaltigkeit

Die Arbeit in den strategischen Handlungsfeldern steuert die Mercedes-Benz Group – neben anderen Aufgaben – über einen internen Berichtsprozess mit detaillierten Scorecards. Klar geregelte Verantwortlichkeiten in den Führungs- und Organisationsstrukturen für jedes der Geschäftsfelder sollen diesen Prozess unterstützen.

Das zentrale Managementgremium für Nachhaltigkeit ist das Group Sustainability Board (GSB), das an den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG berichtet. Den Vorsitz des GSB teilen sich die beiden Vorstandsmitglieder Renata Jungo Brüngger, zuständig für das Ressort Integrität und Recht, sowie Markus Schäfer, zuständig für das Ressort Entwicklung und Einkauf sowie zugleich Chief Technology Officer. Im GSB vertreten sind der Vorstandsvorsitzende und alle weiteren Mitglieder des Vorstands sowie Führungskräfte aller relevanten Funktionen und Abteilungen.

Die operative Arbeit leistet das Sustainability Competence Office (SCO), das mit Fachkräften aus den Bereichen der beiden Co-Vorsitzenden des GSB sowie der Konzernstrategie, dem Finanzbereich und der Konzernkommunikation besetzt ist. Das SCO berät und unterstützt die Fachbereiche dabei, die Aufgaben, die diese vom GSB erhalten, umzusetzen. Darüber hinaus überwacht das SCO die Fortschritte in den sechs Handlungsfeldern und den drei Enablern der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Die Ergebnisse werden in Form von detaillierten Scorecards mindestens zweimal jährlich an das GSB und den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG berichtet.

Als grundlegende Leitplanken für ihre Geschäftstätigkeit setzt die Mercedes-Benz Group zudem die zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen (UN) ein. Als Gründungsmitglied ist sie dem UN Global Compact (UNGC) besonders verbunden.

Die internen Grundsätze und Richtlinien der Mercedes-Benz Group bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen und weiteren internationalen Prinzipien auf. Hierzu zählen die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO), die Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte.

Die Vergütung des Vorstands und der Führungskräfte der Ebenen eins bis drei und von Teilen der Ebene vier enthält mit der variablen Komponente des Mercedes-Benz Bonus neben finanziellen auch auf Nachhaltigkeit gerichtete Ziele. Diese bestehen insbesondere aus Transformationszielen, u. a. zu CO₂-Emissionen, Sorgfaltspflichten in der Rohstoffbeschaffung und Verkehrssicherheit sowie weitere nichtfinanzielle Ziele. Diese betreffen die Themen Kundinnen und Kunden, Integrität sowie Engagement und Diversität der Beschäftigten. Weitere Informationen finden Sie im Vergütungsbericht 2022 (group.mercedes-benz.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/vorstand/verguetung/).

Risiko- und Chancenmanagement

Ausführliche Informationen u. a. zum Risiko- und Chancenmanagementsystem und den damit verbundenen Prozessen finden Sie im Risiko- und Chancenbericht des Geschäftsberichts.

Das Risiko- und Chancenmanagement ist ein fester Bestandteil des konzernweiten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses mit dem Zweck, die Erreichung der Konzernziele nachhaltig zu unterstützen und das Risikobewusstsein in der Mercedes-Benz Group sicherzustellen. Bei der Identifikation nachhaltigkeitsbezogener Risiken und Chancen orientiert sich die Mercedes-Benz Group an den durch die Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Themen und schließt somit die Handlungsfelder der nachhaltigen Geschäftsstrategie mit ein, welche mit konkreten Zielen belegt sind. Unter nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen aus den Bereichen Umwelt, Soziales oder Unternehmensführung (Environment, Social, Governance – ESG) verstanden, deren Eintreten sich tatsächlich oder potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage oder auf die Reputation der Mercedes-Benz Group auswirken kann oder deren Eintreten einen positiven bzw. negativen Einfluss auf Wirtschaft, Umwelt oder Gesellschaft haben kann.

Unter Nachhaltigkeitsaspekten – bezogen auf den Bereich Umwelt – werden u. a. Auswirkungen durch klimatische Bedingungen und Veränderungen, aber auch Folgen des Transformationsprozesses des Konzerns aufgrund veränderter politischer Rahmenbedingungen, technologischer Entwicklung sowie sich verändernder Märkte verstanden.

Arbeitsrechtliche Standards, Arbeits- und Produktsicherheit sowie Produkthaftung und die Einhaltung arbeitsrechtlicher Standards bei Lieferanten sind Beispiele für Sachverhalte im Bereich Soziales. Der Bereich Governance befasst sich beispielsweise mit Steuerehrlichkeit, Maßnahmen zur Korruptionsprävention sowie der Gewährleistung des Datenschutzes.

ESG-bezogene Risiken und Chancen, die mit der eigenen Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen sowie den Produkten und Dienstleistungen der Mercedes-Benz Group verknüpft sind und sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nicht-finanziellen Aspekte entsprechend dem §§ 315c, 289c HGB haben können, liegen aus heutiger Sicht nicht vor. Klimabedingte Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) sind Faktoren aus dem Bereich Umwelt und werden damit ebenfalls im Rahmen des Risikomanagementprozesses identifiziert und bewertet. Weitere Informationen zu klimabedingten Risiken und Chancen finden Sie im TCFD-Report [nachhaltigkeitsbericht.mercedes-benz.com/2021/serviceseiten/downloads/files/tcf-d-mercedes-benz-sr21.pdf](https://www.mercedes-benz.com/2021/serviceseiten/downloads/files/tcf-d-mercedes-benz-sr21.pdf).

Nachhaltiges Investieren

Die Umsetzung der nachhaltigen Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group erfordert große Investitionen. Deshalb verfolgt der Konzern u. a. das Ziel, dass seine eigenen Wertpapiere am Kapitalmarkt als nachhaltige Anlageobjekte wahrgenommen werden. Dafür pflegt die Mercedes-Benz Group einen kontinuierlichen Austausch mit Kapitalmarktakteuren sowohl aufseiten der Eigen- als auch der Fremdkapitalgeber. Hierzu nutzt sie diverse Plattformen. Im Jahr 2022 stellte die Mercedes-Benz Group Investoren sowie Analystinnen und Analysten auf ihrer ersten digitalen ESG-Konferenz diesen Ansatz vor.

Der Bereich Investor Relations & Treasury der Mercedes-Benz Group AG arbeitet dabei eng mit den internen Nachhaltigkeitsbereichen zusammen und ist in die relevanten Gremien integriert. Die Mercedes-Benz Group trägt damit der Entwicklung Rechnung, dass sich nachhaltiges Investieren zu einer zentralen Anlagestrategie entwickelt hat – vor allem für institutionelle Anleger. Sie stellen besonders hohe Anforderungen an die Transparenz der externen Berichterstattung nach ESG-Kriterien.

Die Mercedes-Benz Group AG hat im Berichtsjahr die bestehende Kreditlinie in Höhe von 11 Mrd. € in einen Sustainability Linked Loan (SLL) umgewandelt. Damit verknüpft das Unternehmen seine Kreditlinie mit Nachhaltigkeitsleistungen im Bereich Klimaschutz – beispielsweise den weltweiten Anteil vollelektrischer Fahrzeuge der Mercedes-Benz Flotte. Erreicht die Mercedes-Benz Group die ausgewählten Nachhaltigkeitsziele, wird die Bereitstellungsprovision für die bestehende Kreditlinie verringert. Mit dieser Umwandlung setzt der Konzern seine »Ambition 2039« auch im Bereich der nachhaltigen Finanzierung weiter um.

Um die Mercedes-Benz Group noch stärker als nachhaltiges Unternehmen für Investitionen zu positionieren und ESG-basiertes Kapital für die Geschäftsentwicklung zu nutzen, erstellte der Konzern im Jahr 2020 ein konzernweites Green Finance Framework. Dieses Rahmenwerk ermöglicht es, Investitionen in Entwicklung, Produktion und Kundenfinanzierung vollelektrischer Fahrzeuge gezielt, etwa durch Anleihen oder Kredite, zu finanzieren. Auf dieser Grundlage begab die Mercedes-Benz Group im September 2020 und im März 2021 grüne Anleihen. Im November 2022 hat die Mercedes-Benz Group ihre erste grüne Anleihe außerhalb des europäischen Markts als Green Panda Bond in China emittiert.

Das Rahmenwerk orientiert sich an den Green Bond Principles, freiwilligen Prozessleitlinien der International Capital Market Association (ICMA), den Green Loan Principles, gemeinsamen freiwilligen Leitlinien der Loan Market Association (LMA) und Asia Pacific Loan Market Association (APLMA). Auch für das geplante Update des Rahmenwerks im Jahr 2023 strebt die Mercedes-Benz Group von dem anerkannten Centre for International Climate and Environmental Research (CICERO) eine Zertifizierung mit der höchsten Bewertung »Dark Green«-Rating an. Es soll zudem so entwickelt werden, dass es den wesentlichen Beitrag zur Eindämmung des Klimawandels im Rahmen der technischen Prüfkriterien der EU-Taxonomie berücksichtigt.

Bei der Anlage des Pensionsvermögens agiert die Mercedes-Benz Group selbst als Investor. Hierfür spielen ESG-Kriterien ebenfalls eine zunehmend wichtige Rolle.

Für das deutsche Pensionsvermögen wurden die folgenden Ziele für die Berücksichtigung von ESG Kriterien definiert: Schaffung von Transparenz im Umgang mit

Nachhaltigkeitsaspekten, Nutzung von Chancen aus nachhaltigen Entwicklungen sowie die angemessene Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsrisiken. Für den überwiegenden Teil des deutschen Pensionsvermögens erfolgt die Kapitalanlage über Vermögensverwalter, denen die Mercedes-Benz Group individuelle Mandate erteilt.

In Abstimmung mit den Investment Komitees achtet die Mercedes-Benz Group im Rahmen ihres Nachhaltigkeitskonzepts verstärkt auf die Berücksichtigung und Transparenz von Nachhaltigkeitsaspekten im Investmentprozess. Darüber hinaus werden mit nachhaltigen Investments verbundene Risiko- und Renditeaspekte berücksichtigt. Für liquide Assetklassen des deutschen Pensionsvermögens arbeitet die Mercedes-Benz Group ausschließlich mit Vermögensverwaltern zusammen, die die UN Principles for Responsible Investment (PRI) unterzeichnet haben. Anhand einer Negativliste schließt es Investments in Unternehmen und in Ländern aus, die die konzerneigenen Kernanforderungen nicht erfüllen. Die Mercedes-Benz Group konzentriert sich außerdem darauf, Nachhaltigkeitsaspekte – u. a. über Benchmarks oder Nachhaltigkeitskennzahlen – sukzessive in ihre Mandate zu integrieren. Im Jahr 2022 hat die Mercedes-Benz Group darüber hinaus seine ESG-Themeninvestments weiter ausgebaut und erste Schritte unternommen, um eine interne Berichterstattung zu verschiedenen Nachhaltigkeitskennzahlen für das deutsche Pensionsvermögen zu etablieren.

Steuerpflicht

Die Mercedes-Benz Group versteht sich als verantwortungsbewusster Konzern, der bestrebt ist, die weltweit geltenden steuergesetzlichen Pflichten zu erfüllen und öffentliche Fördermittel verantwortungsbewusst einzusetzen. Damit will der Konzern auch seiner sozialen und ethischen Verantwortung nachkommen.

Die Steuerstrategie des Konzerns verfolgt insbesondere folgende Prinzipien:

- Mit effizienten, qualitativ hochwertigen und verlässlichen Expertisen, Prozessen, Systemen, Methoden und Kontrollen will die Mercedes-Benz Group sicherstellen, dass die steuerlichen Pflichten der Konzerngesellschaften erfüllt und Integritätsstandards eingehalten werden.

- Dem Grundsatz des »good corporate tax citizen« (als Unternehmen der Verantwortung als Steuerzahler nachkommen) entsprechend verfolgt die Mercedes-Benz Group eine legale, aktive und nicht aggressive Steuerplanung auf Basis wirtschaftlicher Gründe (»tax follows business«). Zudem strebt die Mercedes-Benz Group eine kooperative, transparente und konstruktive Zusammenarbeit mit den Steuerbehörden an. Dabei wahrt sie ihre Rechtspositionen und vertritt ihre Interessen, wo sie es für sachgerecht und legitim hält.

Die vom Vorstand der Mercedes-Benz Group AG festgelegte Steuerstrategie des Konzerns legt den Rahmen des Handelns fest und wird durch organisatorische sowie inhaltliche Richtlinien, Vorgaben und Anweisungen konkretisiert und umgesetzt. Die Steuerstrategie wird regelmäßig auf entsprechende Anpassungen geprüft.

Die steuerlichen Richtlinien regeln die Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Pflichten der mit steuerlichen Aufgaben betrauten Personen des Konzerns. Zudem machen sie konkrete Umsetzungsvorgaben für die gesetzliche Erfüllung und schärfen damit das Bewusstsein der Beschäftigten für steuerliche Sachverhalte. Das Management wird über monatliche Reportings und turnusmäßige Regelkommunikationen sowie anlassbezogen zu relevanten Steuerthemen informiert sowie in Compliance-Prozesse eingebunden:

- regelmäßiger Austausch zwischen CFO und Leiter Steuern
- turnusmäßige Information an den Aufsichtsrat über Risiken und Chancen sowie aktuelle regulatorische Themen

Gemäß der Verhaltensrichtlinie sind vorsätzliche Verstöße gegen steuerliche externe und/oder interne Vorgaben zu melden und zu verfolgen. Gleiches gilt für das Unterlassen von Korrekturen fehlerhaft verarbeiteter Vorgänge im Sinn der intern gültigen Regelverstoßrichtlinie. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel »Integrität und Compliance«.

Mit dem Ziel, konzernweit für Tax Compliance zu sorgen, etablierte die Mercedes-Benz Group ein Tax Compliance Management System (Tax CMS). Das Tax CMS ist ein abgegrenzter Teilbereich des konzerninternen, allgemeinen Compliance Management Systems. Bestandteil des Tax CMS ist ein aktives, konzernweit konsistentes steuerliches Risikomanagement. Es hat die Aufgabe, zu überwachen und zu kontrollieren, ob steuerliche Verpflichtungen eingehalten werden, und die Verantwortlichen hierbei zu unterstützen. Weiterhin dient es dazu, steuerliche Risiken im Konzern und damit gegebenenfalls verbundene persönliche Risiken der handelnden Beschäftigten zu identifizieren und zu reduzieren. Es umfasst zahlreiche Maßnahmen – beispielsweise eine laufende Überwachung steuerlicher Risiken sowie deren Einbindung in das interne Kontrollsystem und in den konzernweiten Risikomanagementprozess gemäß Risikomanagement-Richtlinie.

Im Berichtsjahr 2022 sind keine wesentlichen, strafrechtlich relevanten Regelverstöße im Bereich des Steuerrechts bekannt geworden.

Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Die Mercedes-Benz Group bekennt sich zu einer verantwortungsvollen Beschaffung von Produktions- und Nichtproduktionsmaterial sowie Dienstleistungen.

Dabei bilden die »Responsible Sourcing Standards« (RSS) die Leitplanken für das nachhaltige Lieferkettenmanagement der Mercedes-Benz Group. Diese definieren Mindestanforderungen und Erwartungen an die Lieferanten. Die Mercedes-Benz Group verpflichtet ihre direkten Lieferanten im Rahmen von Neuausschreibungen, die RSS einzuhalten, diese an ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie an ihre direkten Lieferanten zu kommunizieren und deren Einhaltung in ihrem Einflussbereich sicherzustellen. Ziel ist es, weltweit negativen Auswirkungen auf Menschenrechte vorzubeugen, diese zu minimieren oder, soweit möglich, zu beenden.

Darüber hinaus beinhalten die Standards Anforderungen zum Umweltschutz: Diese zielen darauf ab, natürliche Ressourcen zu schonen und Umweltschäden, die durch wirtschaftliche Aktivität entstehen, zu vermeiden, bei Eintritt zu beheben und, falls unvermeidbar oder nicht zu beheben, auszugleichen.

Maßnahmen in Lieferketten

Die Mercedes-Benz Group setzt auf vielfältige Maßnahmen und Konzepte, um ihrer Sorgfaltspflicht in der Lieferkette nachzukommen. Hierzu gehören Lieferanten-Screenings, Audits, risikobasierte Due-Diligence-Analysen sowie Qualifizierungsmodule für Lieferanten von Produktionsmaterialien. Mit diesen Instrumenten will die Mercedes-Benz Group die Transparenz in der Lieferkette erhöhen und auch bei Geschäftspartnern darauf hinwirken, dass die international anerkannten Menschenrechte eingehalten und weitere Sozialstandards und Umweltauflagen beachtet werden. Die Einkaufsbereiche spielen hierbei eine zentrale Rolle. Weitere Informationen siehe auch im Kapitel »Social Compliance« und im Kapitel »Umweltbelange«.

Beschwerdemanagement

Beschäftigten und externen Hinweisgebenden stellt der Konzern verschiedene Kanäle zur Verfügung, um auf vermutete Menschenrechtsverletzungen hinzuweisen, Regelverstöße zu melden und Abhilfe einzufordern. Mit Blick auf die Lieferketten können auch Verstöße gegen die »Responsible Sourcing Standards« dem Business Practices Office (BPO) gemeldet werden. Sofern das Fehlverhalten oder der Missetand im Verantwortungsbereich des Lieferanten liegt, ist er angewiesen, diese umgehend zu beseitigen. Weitere Informationen zum Compliance-Programm finden Sie im Kapitel »Integrität und Compliance«.

Umweltbelange

B.30

Ziel	Zielhorizont
Mercedes-Benz bietet in allen Segmenten, in denen die Marke vertreten ist, vollelektrische Fahrzeuge (Battery Electric Vehicles – BEVs) an	2022
Anteil von Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen auf bis zu 50 % steigern ¹	bis Mitte des Jahrzehnts
Alle neuen Fahrzeugarchitekturen sind elektrisch	ab 2025
Für jedes Modell, das Mercedes-Benz anbietet, gibt es eine vollelektrische Alternative	2025
Mercedes-Benz ist vollelektrisch – überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen	bis Ende des Jahrzehnts
Die CO ₂ -Emissionen pro Pkw in der Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen hinweg um mindestens 50 % reduzieren ^{1 2}	bis Ende des Jahrzehnts
Bei Mercedes-Benz die CO ₂ -Emissionen in den Werken (Scope 1 und 2) um 50 % reduzieren ³	2030
Eine über alle Wertschöpfungsstufen bilanziell CO ₂ -neutrale Mercedes-Benz Neuwagenflotte	2039

1 Wenn es die Marktbedingungen zulassen

2 Gegenüber 2020, bezogen auf die gesamte Wertschöpfungskette

3 Gegenüber 2018

Als Akteur im Verkehrssektor unterstützt die Mercedes-Benz Group das Pariser Klimaabkommen: Sie ist überzeugt von den Zielen des Abkommens. Rund ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Europa entsteht beim Transport von Personen und Gütern auf der Straße. Die Mercedes-Benz Group steuert bewusst dagegen an und hat den Klimaschutz zu einem Kernelement ihrer Geschäftsstrategie gemacht. Die Ambition der Mercedes-Benz Group lautet: Bis 2039 soll die gesamte Mercedes-Benz Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen bilanziell CO₂-neutral werden.

Um dies zu erreichen, transformiert die Mercedes-Benz Group ihre Produkte und die Dienstleistungen, die im Zentrum ihrer Geschäftstätigkeit stehen. Genauso berücksichtigt der Konzern den Klimaschutz in allen Lebenszyklusphasen seiner Automobile – von der Lieferkette über die eigene Herstellung bis hin zur Nutzung und Entsorgung der Fahrzeuge.

Klimaschutz bei den Fahrzeugen

Den wichtigsten Hebel, damit ihre gesamte Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen hinweg bis 2039 bilanziell CO₂-neutral wird, sieht die Mercedes-Benz Group in der vollständigen Elektrifizierung ihrer

Produktpalette: Bis zum Ende des Jahrzehnts will die Mercedes-Benz Group überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen, vollelektrisch sein. Mit dem strategischen Schritt zu »Electric only« beschleunigt Mercedes-Benz die Transformation in eine softwaregetriebene und vollelektrische Zukunft. Den angestrebten schnelleren Wechsel hin zur Elektromobilität bekräftigte die Mercedes-Benz Group bereits auf der UN-Klimakonferenz COP26 im November 2021.

Verantwortlichkeiten

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG ist dafür verantwortlich, strategische Ziele – u. a. zur Reduktion der CO₂-Emissionen – zu setzen und diese zu überprüfen. Das Product Steering Board (PSB) ist zuständig für die Pkw-Flotte. Es überwacht und prognostiziert beispielsweise, wie sich die CO₂-Emissionen für CO₂-regulierte Märkte entwickeln. Hierbei berücksichtigt es u. a. den steigenden Elektrifizierungsgrad der Fahrzeuge und Änderungen der gesetzlichen Anforderungen – zum Beispiel die Einführung des Zertifizierungsverfahrens WLTP. Das PSB ist dem Ausschuss für Modellpolitik und Produktplanung (AMP) zugeordnet. Die Einhaltung der CO₂-Flottengrenzwerte der Van-Flotte wird durch den Bereich Produktstrategie sichergestellt und regelmäßig an das Van Executive Committee berichtet. Der AMP sowie das Van Executive Committee informieren den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG. Dieser entscheidet anschließend über notwendige Maßnahmen. Kurzfristig können sich marktseitig Maßnahmen zur Preis- und Volumensteuerung ebenfalls darauf auswirken, ob die CO₂-Ziele erreicht werden. Deshalb werden diese auch im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung zur aktuellen CO₂-Flottencompliance mit dem Vorstand diskutiert.

Vollelektrische Produktpalette

Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, ihr Angebot an Elektrofahrzeugen noch schneller auszubauen. Entsprechend stark engagiert sie sich im Bereich Forschung und Entwicklung: Insgesamt sollen für die Transformation in eine vollelektrische und softwaregetriebene Zukunft mehr als 60 Mrd. € in den Jahren 2022 bis 2026 investiert werden.

Unter der Marke Mercedes-EQ bietet die Mercedes-Benz AG bereits seit 2018 vollelektrische Fahrzeuge an – und erweitert das Portfolio kontinuierlich um weitere Modelle. Im Berichtsjahr erreichte Mercedes-Benz einen wichtigen strategischen Meilenstein und bietet für jedes Segment, in dem Mercedes-Benz aktiv ist, eine

vollelektrische Alternative an – für das Kompaktsegment EQA und EQB, für die Mittelklasse den EQC und für das Premiumsegment EQE und EQS. Des Weiteren wurde im August 2022 die vollelektrische Modellpalette durch den EQS SUV ergänzt. Mitte 2022 folgte die gestaffelte globale Markteinführung der Business-Limousine EQE. Der EQE 350 (WLTP: Stromverbrauch kombiniert: 18,8–16,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km) bietet mit einer Leistung von bis zu 300 kW eine Reichweite¹ von bis zu 645 km (nach WLTP).

Auf dem Weg in die vollelektrische Zukunft stellen Plug-in-Hybride eine wichtige Brückentechnologie dar. Mercedes-Benz Cars präsentiert hierfür ein effizientes Antriebspaket: Seit 2021 stehen mehr als 20 verschiedene Modellvarianten zur Wahl.

Mercedes-Benz ist von den ökologischen und ökonomischen Vorteilen vollelektrischer Vans überzeugt und hat den Führungsanspruch bei Elektromobilität fest in der Strategie verankert. Alle Baureihen sollen daher konsequent elektrifiziert werden. Schon heute können Aufbauhersteller sowie Kundinnen und Kunden unter mehreren vollelektrischen Vans wählen – sei es für den gewerblichen oder privaten Einsatz. Dazu gehören der eVito Kastenwagen und eVito Tourer, der eSprinter sowie der EQV – ab 2023 sind dann auch der eCitan und EQT (WLTP: Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 18,99; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0)¹ geplant.

Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge bei Mercedes-Benz Cars (xEV) lag im Berichtsjahr gemessen am Konzernabsatz bei 16 % weltweit. Bei Mercedes-Benz Vans lag der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge bei 4 % des Konzernabsatzes weltweit.

Entwicklung der CO₂-Emissionen in Europa

Die Mercedes-Benz Group hat die CO₂-Emissionen ihrer Pkw-Neuwagenflotte in Europa als einen ihrer bedeutendsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren definiert. Wie sie die Entwicklung des CO₂-Flottenverbrauchs bei Pkw in Europa im Jahr 2023 einschätzt, ist dem Prognosebericht zu entnehmen.

Im Berichtsjahr betragen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Mercedes-Benz Pkw-Neuwagenflotte in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) unter Anwendung der gesetzlichen Regelungen voraussichtlich

115 g/km (inklusive Vans, die als Personenkraftwagen zugelassen sind) und bewegten sich somit auf gleichem Niveau wie im Vorjahr. Damit unterschreitet Mercedes-Benz die CO₂-Ziele in Europa im Jahr 2022.

Im Berichtsjahr betragen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge der Fahrzeugklasse N1 in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) unter Anwendung der gesetzlichen Regelungen voraussichtlich 209 g/km. Damit wird Mercedes-Benz das CO₂-Ziel unterschreiten.

Entwicklung der CO₂-Emissionen in den USA

In den USA gelten auf Bundesebene zwei separate Flottenangaben zur Begrenzung von Treibhausgasen und Verbräuchen: das Greenhouse Gas Protocol (GHG) und die Corporate Average Fuel Economy Standards (CAFE). Auf das Modelljahr 2022 bezogen beträgt der GHG-Flottenwert 244 g CO₂/mi für die Pkw-Flotte sowie 289 g CO₂/mi für die Flotte der als leichte Nutzfahrzeuge zugelassenen Vans und SUVs (auf Basis der letzten Prognose). Da sich das Portfolio elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) in den USA noch in einer frühen Ausbaustufe befindet, hat die Mercedes-Benz Group ihre durchschnittlichen Flottenziele von 195 g CO₂/mi für die Pkw-Flotte bzw. 256 g CO₂/mi für die Flotte der als leichte Nutzfahrzeuge zugelassenen Vans und SUVs nicht erreicht. Die verbleibende Differenz konnte die Mercedes-Benz Group jedoch durch den Erwerb externer Credits schließen.

Entwicklung der CO₂-Emissionen in China

In China werden inländisch produzierte (domestic) und in das Land importierte (imported) Pkw getrennt und im Gegensatz zu Europa und den USA nach Flottenverbrauch ausgewiesen. Für die 100-prozentige Tochter Mercedes-Benz China (MBCL) ist damit der Wert der Import-Flotte relevant. Das Ziel lag bei 7,01 l/100 km, erreicht wurden 8,33 l/100 km (8,17 l/100 km unter Einberechnung von Off-Cycle-Technologien). Zur kurzfristigen Deckung von Verbrauchslücken in der Flottenzielerreichung plant MBCL externe Credits zu erwerben. Mit der Portfolioerweiterung bei vollelektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden will die Mercedes-Benz Group die Emissionsziele in China mittelfristig gemeinsam mit dem Joint-Venture-Partner Beijing Benz Automotive (BBAC) erreichen.

¹ Stromverbrauch und Reichweite wurden auf Grundlage der VO 2017/1151/EU ermittelt.

Klimaschutz in der Lieferkette

Die Mercedes-Benz Group verfolgt in den Lieferketten für Dienstleistungen sowie Produktions- und Nichtproduktionsmaterial verschiedene Projekte und Maßnahmen, um CO₂-Emissionen zu vermeiden und zu reduzieren.

Deshalb haben Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bereits im Jahr 2020 mit dem »Ambition Letter« eine Absichtserklärung zu bilanziell CO₂-neutralen Produkten an Lieferanten für Produktionsmaterial verschickt und die Zustimmung als Vergabevoraussetzung etabliert. Mit ihrer Unterschrift sagen diese zu, bis spätestens 2039 nur noch bilanziell CO₂-neutrale Produkte an die Mercedes-Benz AG zu liefern – und damit der »Ambition 2039« der Mercedes-Benz Group zu folgen.

Rund 86 %¹ aller im System angelegten Lieferanten für Produktionsmaterial von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans – gemessen am jährlichen Plan-Einkaufsvolumen basierend auf 14-tägigen aktualisierten Planzahlen – unterzeichneten den »Ambition Letter«. Bilanzielle CO₂-Neutralität ist in den Vertragsbedingungen verankert, und der »Ambition Letter« ist ein wesentliches Kriterium für Auftragsvergaben.

Fortschritte zum Klimaschutz in der Lieferkette werden in regelmäßigen Abständen im Group Sustainability Board (GSB) berichtet. Weitere Informationen finden Sie unter »Steuerung von Nachhaltigkeit«.

Ressourcenschonung entlang der Lieferkette

Die Lieferkette spielt eine wichtige Rolle, wenn es um einen schonenden Umgang mit Ressourcen geht. Die Mercedes-Benz Group hat sich zum Ziel gesetzt, den Ressourcenverbrauch vom wirtschaftlichen Wachstum zu entkoppeln – und setzt dabei auf die Unterstützung ihrer Lieferanten. Mit ihrer Hilfe will sie den Anteil an sekundären und erneuerbaren Materialien in ihren Fahrzeugen kontinuierlich steigern.

Stahl, Aluminium und Kunststoffe sind dabei als besonders wichtige Materialien in Mercedes-Benz Fahrzeugen identifiziert worden. Diese Werkstoffe werden nicht nur in großen Mengen für den Fahrzeugbau benötigt, ihre Herstellung ist auch energie- und ressourcenintensiv. Die Mercedes-Benz AG hat im Jahr 2020 für diese Materialien für Mercedes-Benz Cars und

Mercedes-Benz Vans Sekundärmaterial-Zielwerte definiert und diese in den Anforderungen für alle Auftragsvergaben verankert.

Von Lieferanten, die Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans mit Produktionsmaterial versorgen, wird ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001 oder EMAS gefordert. Gleiches gilt risikobasiert auch für Lieferanten von Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen.

Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Group mit den »Responsible Sourcing Standards« weitere Umweltanforderungen in ihren Lieferantenverträgen verankert. Diese fordern u. a. die Einhaltung umweltrechtlicher Sorgfaltspflichten und eine ressourceneffiziente Herstellung der Produkte.

Um die Umweltauswirkung ihrer Lieferketten noch transparenter darzulegen, arbeiten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans mit Organisationen wie CDP (ehemals Carbon Disclosure Project) zusammen. Im Rahmen von »CDP Supply Chain« berichten die Lieferanten bereits seit 2019 über ihre Umweltauswirkungen und Klimaschutzbestrebungen. CDP stellt hierfür entsprechende Tools bereit, um Klima- und Umweltdaten zu erfassen, zu bewerten und zu veröffentlichen.

Klimaschutz in der Produktion

In ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie formuliert die Mercedes-Benz Group den ganzheitlichen Anspruch, die Mobilität der Zukunft nachhaltiger zu gestalten. Treibhausgasemissionen zu reduzieren, ist hierbei eine ihrer wichtigsten Bestrebungen. Dies gilt nicht nur für die Mobilitätslösungen, sondern auch für die eigenen Werke. Mit dem Ziel, in den eigenen Produktionsstätten von Mercedes-Benz bilanziell CO₂-neutral zu produzieren, will die Mercedes-Benz Group im Sinne des Pariser Klimaabkommens handeln.

Hierfür sollen die CO₂-Emissionen, die in der Mercedes-Benz Produktion sowie bei der Energieversorgung der Werke anfallen, konsequent reduziert und, wo möglich, ganz vermieden werden. Um das zu erreichen, setzt Mercedes-Benz auf den Bezug von Grünstrom, den Ausbau der erneuerbaren Energien an den eigenen Standorten sowie die Umsetzung einer nachhaltigen Wärmeversorgung. Alle von der Mercedes-Benz Group

¹ Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»limited assurance«) unterzogen.

betriebenen Produktionswerke fertigen seit dem Berichtsjahr bezogen auf Scope 1¹ und Scope 2² bilanziell CO₂-neutral.³ Seit Anfang 2022 werden alle CO₂-Emissionen (Scope 1 und Scope 2) an den von der Mercedes-Benz Group betriebenen Produktionswerken, die sich bisher nicht vermeiden lassen, durch Carbon Offsets aus qualifizierten Klimaschutzprojekten kompensiert.³ Verbliebene Emissionen entstehen insbesondere in den Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen, die mit Erdgas Strom und Wärme erzeugen.

Für den Bezug von Grünstrom setzt die Mercedes-Benz Group in Deutschland beim externen Strombezug heute auf einen Strommix aus Solar-, Wind- und Wasserkraft.

Um die Deckung des Energiebedarfs in der Produktion durch erneuerbare Energien weiter voranzutreiben, plant die Mercedes-Benz Group u.a. den Ausbau von Solar- und Windenergie an den eigenen Standorten zu erweitern.

Im Berichtsjahr konnten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans durch ein Bündel von Maßnahmen die CO₂-Emissionen in der Produktion (Scope 1 und Scope 2) von 946.038 Tonnen im Jahr 2021 auf 537.821 Tonnen senken und somit um 43 % gegenüber dem Vorjahr reduzieren.³

Das gesetzte Ziel, die CO₂-Emissionen in den eigenen Werken (Scope 1 und Scope 2) gegenüber 2018 um 50 % bis 2030 gegenüber 2018 zu reduzieren, erreichte die Mercedes-Benz Group bereits im Berichtsjahr.³ Sie strebt daher an, bis 2030 noch mehr CO₂-Emissionen einzusparen.

Ressourcenschonendere Produktion

Mit steigender Nachfrage nach Mobilität nehmen auch der weltweite Ressourcenverbrauch und die negativen Folgen für Umwelt und Gesellschaft zu. Das Ziel der Mercedes-Benz Group ist es deshalb, den Ressourcenverbrauch zunehmend vom Wachstum ihrer Produktionsleistung zu entkoppeln. Um den ökologischen Fußabdruck seiner Produktion zu verringern, will der Konzern daher weniger Energie, Wasser und Rohstoffe verbrauchen. Um dies zu erreichen, forciert die Mercedes-Benz Group ihre Anstrengungen für einen geringeren Rohstoff- und Materialverbrauch an ihren Standorten.

Für ihre weltweiten Produktionsstandorte hat sich die Mercedes-Benz Group Reduktionsziele für den Energie- und Wasserverbrauch, die Gesamtabfallmenge und die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug gesetzt. Um ihre Ziele zu erreichen, stellt der Konzern über das konzernweite Ressourcenmanagement mit seinen Umwelt- und Energiemanagementsystemen sicher, dass entsprechende Maßnahmen entwickelt, gegebenenfalls an Herausforderungen angepasst und kontrolliert werden.

Um eine effiziente, hochwertige und umweltschonende Herstellung zu gewährleisten, hat der Konzern an seinen Produktionsstandorten weltweit Umweltmanagementsysteme nach EMAS bzw. ISO 14001 und seit dem Jahr 2012 an den deutschen Produktionsstandorten Energiemanagementsysteme nach ISO 50001 etabliert, die es regelmäßig zertifizieren lässt. Außerhalb Deutschlands betreibt die Mercedes-Benz Group derzeit ISO 50001-Systeme an einzelnen Standorten. Der Norm entsprechend verankerte sie das Umwelt- und Energiemanagement in ihrer Organisation.

Die Wirksamkeit der Managementsysteme wird sowohl durch externe Gutachterinnen und Gutachter im Rahmen der Zertifizierung (ISO 14001, EMAS, ISO 50001) als auch im Umweltbereich über interne Umweltrisikobewertungen (Environmental-Due-Diligence-Prozess) überprüft. In einem Fünfjahresturnus begutachtet und bewertet das Unternehmen die konsolidierten Produktionsstandorte des Unternehmens nach einem standardisierten Prozess. Die Ergebnisse werden den jeweiligen Werks- und Geschäftsleitungen berichtet, sodass etwaige Optimierungen vorgenommen werden können.

1 Scope 1 sind direkte Treibhausgasemissionen aus Quellen, die direkt vom Unternehmen verantwortet oder kontrolliert werden.

2 Scope 2 sind indirekte Treibhausgas-Emissionen aus eingekaufter Energie, wie Strom, Wasserdampf, Fernwärme oder -kälte, Kraftsstoffe, die extern erzeugt aber vom Unternehmen verbraucht werden.

3 Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»limited assurance«) unterzogen.

Aufgrund der Reisebeschränkungen und Lockdown-Regelungen durch die COVID-19-Pandemie konnten die geplanten Standortevaluierungen im Jahr 2021 nur eingeschränkt stattfinden. Im Berichtsjahr erfolgte die Evaluierung der Van-Produktionsstandorte. Die ausgefallenen Evaluierungen werden in den kommenden Jahren nachgeholt, um den Fünfjahresrhythmus für die Produktionsstandorte der Mercedes-Benz Group beizubehalten. Die interne Berichterstattung sowie das Controlling der Verbesserungsmaßnahmen finden weiterhin in gewohnter Weise statt.

Arbeitnehmerbelange

B.31

Ziel	Zielhorizont
Personalarbeit in der Transformation	
Die Transformation des Konzerns für die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group verantwortungsvoll, sozialverträglich und zukunftsorientiert gestalten	laufend
Eine dauerhaft konstruktive Zusammenarbeit von Unternehmens- und Arbeitnehmervertretung gewährleisten	laufend
Die »Prinzipien der Zusammenarbeit« weiterentwickeln und im Konzern verankern Ziel ist, ein gemeinsames Verständnis für eine agile und innovative Führungskultur in der Transformation zu schaffen	laufend
Marktkonforme Gehaltsstrukturen durch Einhaltung unserer globalen Vergütungsrichtlinie sicherstellen	laufend
Flexible und zeitgemäße Arbeitszeitmodelle unterstützen und weiterentwickeln	laufend
Aus- und Weiterbildung	
Eine hohe Qualität sowie ein bedarfsgerechtes Berufsportfolio für Ausbildung und duales Studium sicherstellen	laufend
Das Qualifizierungsangebot für Beschäftigte neu aufstellen und regelmäßig weiterentwickeln	laufend
Vielfalt und Chancengleichheit	
Chancengleichheit für alle Beschäftigten im Konzern	
Den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen ¹ auf 30 % steigern	2030
Gesundheit und Arbeitsschutz	
Beschäftigten ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld ermöglichen	laufend
Ein weltweit einheitliches Unfalldokumentationssystem anwenden und an den deutschen Produktionsstandorten einführen	2023

¹ Führungsebene drei und höher, Mercedes-Benz Group weltweit (Headcounts, vollkonsolidierte Gesellschaften)

Personalarbeit in der Transformation

Die Mercedes-Benz Group befindet sich mitten in der Transformation hin zu einer lokal-emissionsfreien und vernetzten Mobilität. Dieser Wandel betrifft nicht nur die Produkte, Technologien und Geschäftsmodelle. Arbeitsprozesse und -strukturen ändern sich ebenso grundlegend wie Aufgaben, Beschäftigungsprofile und die Zusammenarbeit innerhalb der Mercedes-Benz Group.

Damit der Konzern diese Veränderungen erfolgreich meistern kann, bringen sich weltweit insgesamt 168.797 Beschäftigte¹ mit ihren Kompetenzen, ihren Innovationen und ihrer Leistungsbereitschaft ein.

Gemeinsam mit ihnen und ihrer erforderlichen Motivation sowie Veränderungsbereitschaft ist die Transformation eine große Chance für ein nachhaltig erfolgreiches Unternehmen. Dabei ist das Ziel der Mercedes-Benz Group, die notwendigen Veränderungen für die Beschäftigten verantwortungsvoll, sozialverträglich und zukunftsorientiert zu gestalten.

Die Mercedes-Benz Group investiert kontinuierlich in die Qualifizierung ihrer Beschäftigten und rekrutiert gleichzeitig neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit künftig benötigten Qualifikationsprofilen. Um sie für sich zu gewinnen und langfristig an sich zu binden, möchte die Mercedes-Benz Group für die Menschen im Konzern ein attraktives und zukunftsfähiges Arbeitsumfeld schaffen – u. a. mit modernen und flexiblen Arbeitsformen und dieses immer weiterentwickeln. Insbesondere in herausfordernden Zeiten wie diesen, braucht es auch ein respekt- und vertrauensvolles Miteinander von Belegschaft und Führung: Daher fördert die Mercedes-Benz Group eine vielfältige und inklusive Unternehmens- und Führungskultur. Gleichzeitig möchte der Konzern seinen Beschäftigten ein gesundes sowie sicheres Arbeitsumfeld ermöglichen.

Verantwortungsvolle Transformation

Die Standorte und damit auch die verschiedenen Beschäftigtengruppen der Mercedes-Benz Group sind je nach Produktportfolio und Größe unterschiedlich stark von der Digitalisierung und der Transformation des Verkehrssektors hin zur Elektromobilität betroffen.

¹ Stand: 31.12.2022, Headcounts, Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte, Diplomanden, Praktikanten, Werkstudenten, Doktoranden, Senior Experts und Auszubildende

Damit die Transformation gelingt, braucht es ein Ziel und den Weg dorthin. Daher entwickeln die unterschiedlichen Standorte, aktuell die Aggregate- und Aufbauwerke, Zielbilder für den Transformationsprozess. Gleichzeitig identifizieren die Standorte Schwerpunktthemen, die in Maßnahmen übersetzt und anschließend durchgeführt werden – u. a. Qualifizierungs- und Umschulungsangebote. Dazu zählt beispielsweise die Initiative »Digitale Pioniere«: 2022 konnten sich Beschäftigte in der Produktion an den Standorten Berlin und Stuttgart-Untertürkheim individuell im Digitalisierungsbereich umschulen lassen. Für weitere Informationen hierzu siehe »Aus- und Weiterbildung«, »Neue Qualifizierungs- und Lernangebote für Beschäftigte«.

Ziel der Mercedes-Benz Group ist es auch, die Beschäftigten für den Wandel in der Transformation zu gewinnen, zu motivieren und zu befähigen. Hierfür rief sie 2022 im »Powertrain-Verbund« die Initiative »TransformatiON – Gemeinsam aufbrechen« ins Leben. »TransformatiON« setzt dabei auf Information, Interaktion, Dialog und Feedback als zentrale Elemente, die in neuen Formaten und Kanälen zum Tragen kommen. Diese werden mithilfe sogenannter Transformations-Botschafter entwickelt: Beschäftigte aus verschiedenen Bereichen und Funktionen, die sich aktiv am Veränderungsprozess beteiligen und als Ansprechpartner für Kolleginnen und Kollegen fungieren.

Wandel braucht aber vor allem Sicherheit. Dafür wurde für die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG sowie der Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG eine Beschäftigungssicherung bis 2029 vereinbart. Die Vereinbarung schließt betriebsbedingte Beendigungskündigungen grundsätzlich bis zum 31. Dezember 2029 aus.

Zusammenarbeit und Führungskultur

Im Zusammenspiel von Strategie und Kultur sieht die Mercedes-Benz Group einen wichtigen strategischen Wettbewerbsvorteil. Deshalb entwickelt sie ihre Führungskultur und die Art der Zusammenarbeit stetig weiter.

Mit der Initiative »Leadership 2020« bzw. später »Leadership 20X« legte die Mercedes-Benz Group bereits 2016 die Grundlagen für den künftigen Erfolg: Divers zusammengesetzte Arbeitsgruppen von Beschäftigten und Führungskräften legten gemeinsam mit dem Vorstand der Mercedes-Benz Group AG fest, was unter guter Führung zu verstehen ist und welche strukturellen Veränderungen

und Werkzeuge es braucht, um bestehende Arbeitsweisen zu verändern (»Game Changer«). Ergebnis dieser Arbeitsgruppen waren u. a. die »Prinzipien der Zusammenarbeit«. Diese lauten »Kundenorientierung«, »Sinnstiftend«, »Agilität«, »Befähigung«, »Wir wollen gewinnen«, »Pioniergeist«, »Lernen« und »Co-Kreation«. Sie dienen auch nach dem Abschluss der Initiative im Jahr 2021 als Basis von Führung und Zusammenarbeit in der Mercedes-Benz Group.

Der damit geschaffene Rahmen, innerhalb dessen die Kultur im Konzern weiterentwickelt werden soll, ist fester Bestandteil der Prozesse zur Personalentwicklung und Entscheidungsfindung sowie der Organisationsstrukturen, Arbeitsmethoden und -werkzeuge. Aufbauend auf den »Prinzipien der Zusammenarbeit« können die Bereiche eigene Schwerpunkte setzen und Maßnahmen entwickeln.

Der Konzern möchte seine Führungskräfte befähigen, ihrer wichtigen Rolle in der technischen, strategischen und kulturellen Transformation gerecht zu werden. Die neue hybride Arbeitswelt stellt andere Anforderungen an die Führungskultur innerhalb des Konzerns. Um Führungskräfte in ihrer Rolle und Aufgabe bestmöglich zu unterstützen, bietet die Mercedes-Benz Group ihren Führungskräften deshalb Präsenz- und Online-Schulungen zu Chancen und Rahmenbedingungen von Führung an und entwickelt diese stetig weiter.

»Gear-up – increase your leadership impact« ist ein digitales Entwicklungsprogramm, das sich gezielt mit den neuen Herausforderungen an Führung in Bezug auf Innovation, Zusammenarbeit, nachhaltige Entwicklung und persönliche Resilienz beschäftigt. Ein weiteres Programm, »Shaping the Future – Leading for Success«, zielt auf das Thema Strategieumsetzung und Gestaltung der Transformation ab. Hier geht es um das komplexe Umfeld und die sich daraus ergebenden Herausforderungen bei Steuerung und Führung. Interne und externe Fachkräfte halten Vorträge, die neue Impulse sowie Raum für Austausch und Dialog bieten. Beide Programme werden Führungskräften angeboten, welche im Vorfeld von ihrem Bereich und dem Personalbereich nominiert wurden.

Attraktive und transparente Vergütung

Weltweit vergütet die Mercedes-Benz Group geleistete Arbeit in allen Gesellschaften nach denselben Grundsätzen. Die globale Vergütungsrichtlinie, die für alle Beschäftigtengruppen gilt, legt Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen zur Ausgestaltung der Vergütungssysteme fest. Hier ist u. a. geregelt, dass sich die Höhe des Entgelts nach den übertragenen Anforderungen der Arbeitsaufgabe – unter Berücksichtigung u. a. von Wissen und Können, Verantwortung und Entscheidungsspielraum – und gegebenenfalls der Leistung der Person richtet, nicht nach Geschlecht, Herkunft oder anderen persönlichen Merkmalen. Dabei berücksichtigt der Konzern auch die Gegebenheiten der lokalen Märkte und Benchmark-Daten, denn die Mercedes-Benz Group will ihren Beschäftigten markt- und branchenübliche Gehälter und Zusatzleistungen bieten.

Die variable Vergütung des Managements (Management der Ebenen eins bis drei und der Ebene vier »Executive«) bemisst sich sowohl nach finanziellen als auch nach Transformations- und nicht-finanziellen Zielen.

Moderne Arbeitszeitmodelle

Die Mercedes-Benz Group entwickelt ihre Arbeitskultur kontinuierlich weiter – und damit auch ihre Arbeitsmodelle. Sie setzt inzwischen verstärkt auf hybride Arbeitsformen und ermöglicht ihren Beschäftigten, abhängig von Aufgaben und Arbeitsprozessen, sowohl mobil als auch vor Ort im Büro zu arbeiten.

Dieser gemeinsame Gestaltungsfreiraum soll bei der Mercedes-Benz Group in Deutschland dazu beitragen, die Leistung und die Zufriedenheit der Belegschaft zu verbessern. Mit der seit 2016 gültigen Gesamtbetriebsvereinbarung »Mobiles Arbeiten« und im stetigen Austausch mit dem Betriebsrat schafft der Konzern die nötigen Rahmenbedingungen für hybride Arbeitsmodelle.

Darüber hinaus bietet die Mercedes-Benz Group in Deutschland vielfältige Teilzeitmodelle an: Beispielsweise können Beschäftigte ihre Arbeitszeit reduzieren und ihre täglichen, wöchentlichen oder monatlichen Arbeitsstunden auf ein bis fünf Tage verteilen oder in Form von geblockter Teilzeit, das heißt Vollzeit- und Freistellungsphasen im Wechsel, erbringen.

Die Mercedes-Benz Group fördert besonders in Deutschland Jobsharing für Beschäftigte auf allen Ebenen. Darüber hinaus können Beschäftigte der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG sowie der Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG ein Sabbatical vereinbaren – von drei Monaten bis zu einem Jahr. Die anschließende Wiedereinstellung wird dabei garantiert. Für Qualifizierungsmaßnahmen – beispielsweise ein Studium – können Beschäftigte zudem eine Auszeit von drei bis fünf Jahren mit anschließender Wiedereinstellungszusage vereinbaren.

Einbindung und Mitbestimmung der Beschäftigten

Die Mercedes-Benz Group steht zu ihrer sozialen Verantwortung. Sie ist bestrebt, sowohl die wirtschaftlichen Interessen des Konzerns als auch die Interessen der Beschäftigten zu berücksichtigen. Daher bindet die Mercedes-Benz Group in Deutschland ihre Beschäftigten über die Arbeitnehmervertretungen ins Konzerngeschehen ein. Ziel dabei ist auch, eine konstruktive Zusammenarbeit von Konzernleitung und Arbeitnehmervertretung zu gewährleisten. Konzernleitung und Arbeitnehmervertretung führen zudem einen fortlaufenden Dialog.

Die Mercedes-Benz Group erkennt das Recht ihrer Beschäftigten auf Bildung von Arbeitnehmervertretungen, auf Kollektivverhandlungen zur Regelung von Arbeitsbedingungen und ihr Streikrecht, in Abhängigkeit von anwendbarem Recht, an. Wichtige Partner sind die Betriebsräte an den Standorten, der Gesamtbetriebsrat sowie der Europäische Betriebsrat und die Weltarbeitnehmervertretung (World Employee Committee). Konzernweit bestehen für die Mehrheit der Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen. In der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG sowie in weiteren Unternehmenseinheiten gelten diese für alle Tarifbeschäftigten.

Die Ergebnisse der Dialoge und damit die Rechte der Beschäftigten sind u. a. in verschiedenen (Gesamt-) Betriebsvereinbarungen festgeschrieben. Diese behandeln eine Vielzahl unterschiedlicher Themen. Hierzu gehören u. a. mobiles Arbeiten, Familienzeit oder häusliche Krankenpflege.

Im Zuge des »Electric only«-Ansatzes wurde im Jahr 2022 beispielsweise eine neue europäische Produktionsordnung für die nächsten Jahre vereinbart. Diese sieht vor, die Fertigung des neu positionierten

Produktportfolios mit Schwerpunkt auf Elektrofahrzeuge im Luxussegment auszurichten. Die Ausrichtung auf die Elektroplattformen der nächsten Generation ist ein entscheidender Schritt zur Zukunftssicherung der europäischen Fahrzeugstandorte und der dortigen Arbeitsplätze.

Basierend auf den Arbeits- und Sozialstandards der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) verabschiedete die Mercedes-Benz Group AG im Jahr 2002 eigene, konzernweit gültige »Grundsätze zur sozialen Verantwortung«. Sie wurden im Jahr 2021 komplett überarbeitet, umfangreich ergänzt und als »Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte« neu veröffentlicht.

Gemeldete Verstöße gegen die Grundsatzerklärung oder auch gegen andere konzernintern und gesetzlich geltenden Regelungen, die ein hohes Risiko für die Mercedes-Benz Group und ihre Beschäftigten darstellen, werden mit Hilfe des Hinweisgebersystems, dem Business Practices Office (BPO) weiterverfolgt. Weitere Informationen dazu finden Sie im Kapitel »Integrität und Compliance«.

Als Teilnehmer des UN Global Compact verpflichtet sich die Mercedes-Benz Group u. a. dazu, zentrale Arbeitnehmerrechte einzuhalten.

Ergebnisse

Die konzernweite Mitarbeiterbefragung ist ein wichtiger Gradmesser dafür, wo die Mercedes-Benz Group bei verschiedenen Themen aus Sicht ihrer Beschäftigten steht – und wo es Verbesserungspotenzial gibt. Ein Thema ist beispielsweise die Unternehmenskultur. Die Mercedes-Benz Group führt die Vollbefragung in der Regel mindestens alle zwei Jahre durch, zuletzt im Jahr 2021. Dazwischen findet eine repräsentative Stichprobenbefragung mit verkürztem Umfang statt, der sogenannte »Pulse Check«. So erhalten die Konzerngesellschaften ein umfangreiches Feedback der Beschäftigten. Darüber hinaus stehen den Beschäftigten und Führungskräften weitere Feedbackmöglichkeiten offen.

Im Rahmen des Folgeprozesses zur Mitarbeiterbefragung werden Maßnahmen abgeleitet. Eine Maßnahme aus der Mitarbeiterbefragung 2021 ist beispielsweise die Einführung eines »Stärken-Assessments« für alle Führungskräfte des Konzerns weltweit. Mithilfe dieses Assessments können Führungskräfte ihre individuellen Stärken entdecken und besser verstehen. Die daraus

gewonnenen Erkenntnisse können sie nutzen, um sich persönlich weiterzuentwickeln, ihre Teams zu stärken und die Unternehmenskultur zu fördern.

Im Berichtszeitraum erweiterte die Mercedes-Benz Group ihr Leadership-Programm zudem mit weiteren Angeboten, um Führungskräfte für anstehende Herausforderungen und Anforderungen an »Führung« zu sensibilisieren und sich zu qualifizieren.

Die Transformation der Wirtschaft stellt Unternehmen auch in diesem Berichtsjahr vor anspruchsvolle Aufgaben. Dabei zeigte sich, wie wichtig ein konstruktives Miteinander von Belegschaft und Führung sowie Konzernleitung und Arbeitnehmervertretung ist – nur so lassen sich tragfähige Lösungen finden. Vor diesem Hintergrund erzielte die Mercedes-Benz Group im Jahr 2022 beispielsweise gemeinsam mit der Arbeitnehmervertretung langfristige Übereinkünfte. U. a. sieht die vereinbarte Produktionsordnung europaweit für verschiedene Aufbauwerke Produkte mit neuen Technologien vor, wodurch die Zukunft dieser Standorte und damit die Beschäftigung gesichert werden soll.

Zudem wurden für die Werke Hamburg und Berlin Zielbilder entwickelt. Daraus abgeleitet wurden erste Maßnahmen, allen voran Qualifizierungsmaßnahmen wie beispielsweise die »Digitalen Pioniere«.

Bei der Mercedes-Benz Group gelten internationale Standards wie der Grundsatz des gleichen Entgelts bei gleichwertiger Arbeit in der jeweiligen Gesellschaft, ohne Rücksicht auf den Unterschied des Geschlechts.

Mit internen Audits prüft die Revisionsabteilung jährlich stichprobenartig, ob ausgewählte Aspekte der Vergütungsrichtlinie eingehalten werden. Im Berichtsjahr wurde kein wesentlicher Verstoß gegen die Richtlinie bekannt.

Im Jahr 2022 wurden im Konzern weltweit bei einer durchschnittlichen aktiven Belegschaft von 171.382 Beschäftigten (inklusive Ferienbeschäftigte) für Beschäftigte aufgewendet:

- 13,684 Mrd. € für Löhne und Gehälter
- 2,239 Mrd. € für soziale Sicherheit
- 0,578 Mrd. € für Altersversorgung

Aus- und Weiterbildung

Im Rahmen der Transformation verändern sich zahlreiche Berufsbilder, Tätigkeiten sowie Anforderungsprofile und damit auch der Qualifizierungsbedarf in vielen Tätigkeitsfeldern. Dementsprechend wandelt sich auch das Spektrum der von der Mercedes-Benz Group in Deutschland angebotenen Ausbildungsberufe und dualen Studiengänge.

Die Mercedes-Benz Group investiert in großem Umfang in die Aus- und Weiterbildung ihrer Beschäftigten und passt ihre Qualifizierungs- und Personalentwicklungsprogramme kontinuierlich an. Dazu wurde weltweit die Qualifizierungsoffensive »Turn2Learn« aufgesetzt. Ziel dabei ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der Mercedes-Benz Group langfristig zu erhalten.

Organisation und Vereinbarungen

Die Mercedes-Benz Group AG, die Mercedes-Benz AG und die Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG steuern ihre Ausbildungs- und Qualifizierungsprozesse deutschlandweit über verschiedene Gesamtbetriebsvereinbarungen. Das sind u. a. die Gesamtbetriebsvereinbarung zur Qualifizierung sowie die 2022 geschlossene Gesamtbetriebsvereinbarung zur Integration externer Lernplattformen in das Qualifizierungsangebot der Mercedes-Benz Group. Beide Vereinbarungen sollen gleichermaßen die gemeinsame Verantwortung von Führungskräften und Beschäftigten für Qualifizierung stärken. Außerdem dienen sie dazu, den Qualifizierungsprozess zu standardisieren und effizienter zu gestalten sowie externe Angebote in das Lernportfolio zu integrieren.

Die Mercedes-Benz Group verfolgt eine nachhaltige Personalentwicklung und Personalplanung, denn sie braucht hochqualifizierte Beschäftigte mit den richtigen Kompetenzen, sei es im Thema Elektromobilität oder auch in verschiedensten digitalen Schwerpunktthemen.

Welches Know-how und welche Kompetenzen benötigt die Mercedes-Benz AG, um die Transformation erfolgreich umzusetzen? Ist das notwendige Personal mit den entsprechenden Fähigkeiten vorhanden? Das sind wichtige Fragen, mit denen sich beispielsweise die »Tech Academy Produktion und Supply Chain Management« von Mercedes-Benz Cars beschäftigt.

Auszubildende und Studierende

Im Berichtsjahr haben bei der Mercedes-Benz Group in Deutschland Auszubildende und dual Studierende ihre berufliche Ausbildung begonnen. Die Berufsausbildung findet dual statt, das heißt sowohl im Betrieb als auch in der Berufsschule. Die Mercedes-Benz Group bietet in Deutschland an verschiedenen betrieblichen Standorten außerdem ein duales Hochschulstudium in international anerkannten Bachelor-Studiengängen an. Die dortigen Lehrveranstaltungen werden durch Praxiseinsätze im In- und Ausland ergänzt.

Die Ausbildungsinhalte in Deutschland hat die Mercedes-Benz Group standort- und divisionsübergreifend in ihrem »Mercedes-Benz Ausbildungssystem« standardisiert. Aktualität, mögliche Dopplungen und die Nutzerfreundlichkeit werden regelmäßig überprüft. In hybriden Formaten wird der Präsenzunterricht durch Online-Lerneinheiten ergänzt. Ziel ist es, hochwertige, effiziente sowie für Auszubildende und dual Studierende attraktivere Ausbildungsangebote zu schaffen.

Die Mercedes-Benz Group bildet grundsätzlich bedarfsorientiert aus. Beispielsweise hat der Konzern die Ansprüche an zukünftige IT-Berufe analysiert und daran anknüpfend sein Portfolio um digitale Ausbildungsberufe im gewerblichen Bereich für Fachinformatik sowie einen Studiengang an der Schnittstelle von IT und Elektrotechnik (Embedded Systems) erweitert. Im Jahr 2022 wurde zudem die Vermittlung von Inhalten zur künstlichen Intelligenz auch für den Ausbildungsbereich u. a. über eine Zusatzqualifizierung erprobt.

Neue Qualifizierungs- und Lernangebote für Beschäftigte

Die Mercedes-Benz Group bietet ihren Beschäftigten umfangreiche fachliche und persönliche Weiterentwicklungsmöglichkeiten an. Sie bietet eine Vielzahl von Trainings für die benötigten Kompetenzen, entwickelt sie regelmäßig weiter und möchte damit langfristig sicherstellen, dass ihre Beschäftigten in einem sich wandelnden Umfeld beschäftigungsfähig und innovationsfreudig bleiben. Unter der Überschrift »Turn2Learn« stellt die Mercedes-Benz Group die Qualifizierung ihrer Beschäftigten neu auf: Lebenslanges Lernen und die Weiterbildung der Beschäftigten stehen damit im Mittelpunkt der nachhaltigen Personalentwicklung. Vor dem Hintergrund ihrer Transformation legt die Mercedes-Benz Group in Deutschland bei der Weiterbildung ihrer Beschäftigten einen Schwerpunkt auf

Qualifikationen, die für die erfolgreiche Umsetzung der nachhaltigen Geschäftsstrategie und die Digitalisierung des Konzerns entscheidend sind. Die Offensive »Turn2Learn« steht für die Qualifizierung der gesamten Mercedes-Benz Group. Mit ihr wird das bestehende Bildungsangebot gebündelt und optimiert. Ergänzt wird dieses Bildungsangebot um breit angelegte E-Learning-Möglichkeiten über externe Lernplattformen. Die Beschäftigten können im Rahmen dieser Qualifizierungsangebote beispielsweise ihre eigenen Lernpfade für eine zielgerichtete und zukunftsgerechte berufliche Weiterbildung definieren. Bei der Auswahl der Formate möchte die Mercedes-Benz Group eine möglichst hohe Selbstbestimmung der Beschäftigten ermöglichen.

Die »Tech Academy Produktion und Supply Chain Management« bei Mercedes-Benz Cars analysiert aktuelle und zukünftig benötigte Personalbedarfe für die Produktionsbereiche und Querschnittsfunktionen – beispielsweise in den Bereichen Qualitätssicherung und Produktionsplanung oder für die Logistik bei Mercedes-Benz Cars. Auf dieser Grundlage entwickelt die »Tech Academy« zielgruppengerechte und zukunftsorientierte Qualifizierungs- und Umschulungsmaßnahmen. Aus der Zusammenarbeit zwischen der »Tech Academy« sowie Vertreterinnen und Vertretern aus dem Fachbereich der Produktion von Mercedes-Benz Cars gründete sich Mitte 2021 der sogenannte »Transformation Hub«. Dieser Arbeitskreis steuert übergreifend die Qualifizierungs- und Umschulungsmaßnahmen. Zudem entwickelt der »Transformation Hub« auf Basis der Personalbedarfsanalyse Kompetenzzielbilder für zu besetzende Schlüssel-funktionen.

Auch für die Entwicklungsbereiche der Mercedes-Benz Group in Deutschland gibt es eine »Tech Academy«: Sie bietet den Beschäftigten in der Entwicklung bedarfsgerechte, zukunftsweisende Lerninhalte.

Im Vertrieb der Mercedes-Benz Group AG ist der Geschäftsbereich »Mercedes-Benz Global Training« die zentrale Säule für die Entwicklung und Qualifizierung von Mitarbeitern des deutschen und internationalen Retail. Neben der Ausbildung und Zertifizierung von Verkaufs- und Servicepersonal sowie dem Händlermanagement, umfassenden Weiterbildungen und diversen Produkttrainings, liegt ein Schwerpunkt u.a. auf Qualifizierungsinhalten zu Elektrik/Elektronik und Hochvolt. Für die Beschäftigten im Headquarter und in den eigenen Vertriebsgesellschaften bietet die Mercedes-Benz Group AG

Weiterbildungsangebote an, die im Rahmen der Initiative »Turn2Learn« umfassend ausgebaut wurden – beispielsweise im Bereich Digitalisierung und Data Science.

Ergebnisse

Die Mercedes-Benz Group in Deutschland möchte eine hohe Qualität ihrer Berufsausbildungen und ihrer dualen Studienangebote sicherstellen. Gleichzeitig will sie ein modernes und bedarfsgerechtes Berufsportfolio in beiden Bereichen gewährleisten. Deshalb wurde das Berufsportfolio für die Ausbildung und für die duale Hochschule bis 2025 neu definiert. Zudem wurden sowohl die Berufe und Studiengänge als auch die Zahl der Einstellungen für die jeweiligen Berufsgruppen angepasst. Im Rahmen der Weiterentwicklung von Ausbildungsinhalten wurden 2022 für die Auszubildenden neue, interne Qualifizierungsbausteine konzipiert und an den Ausbildungsstandorten eingeführt, beispielsweise mit Themen wie »Cyber Security«, »Programmierung« oder »datenbasiertes Handeln«, in deren Rahmen auch umfangreiche Qualifizierungen für die Ausbilderinnen und Ausbilder enthalten sind.

Um das bestehende Qualifizierungsangebot für die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group zu erweitern, schlossen Arbeitnehmervertretung und Konzernleitung im Berichtsjahr eine Gesamtbetriebsvereinbarung für den Einsatz von Lernplattformen ab. Auf dieser Basis wurden einer Vielzahl Beschäftigter weltweit Lizenzen für den Zugang zu externen Lernplattformen zur Verfügung gestellt. Der Qualifizierungsschwerpunkt lag auch in diesem Jahr auf den Themen Digitalisierung und Elektromobilität.

Vielfalt und Chancengleichheit

Die Mercedes-Benz Group bekennt sich zu Toleranz, Offenheit und Fairness und fördert Vielfalt und Chancengleichheit. Mit entsprechenden Maßnahmen und Aktivitäten möchte sie ein Arbeitsumfeld fördern, in dem Beschäftigte unabhängig von Alter, ethnischer Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtlicher Identität, körperlichen und geistigen Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexueller Orientierung und sozialer Herkunft ihre Talente frei entfalten können.

Dies ist u.a. in der Verhaltensrichtlinie sowie der »Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte« der Mercedes-Benz Group verankert.

Strategische Handlungsfelder

Vielfalt und Chancengleichheit sind Teil der Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group. Das Fundament der Geschäftsstrategie bilden »Nachhaltigkeit«, »Integrität« und »Diversität«. Die übergreifenden strategischen Handlungsfelder für Vielfalt und Chancengleichheit sind »Frauenförderung«, »Internationalität« sowie »Chancengleichheit«. Das Handlungsfeld »Internationalität« wurde im Berichtsjahr neu entwickelt.

Die Mercedes-Benz Group möchte mehr leitende Führungspositionen mit qualifizierten Frauen besetzen. Der Anspruch: den Anteil bis 2030 auf 30 % erhöhen.

Ein faires und wertschätzendes Umfeld ermöglicht es, das gesamte Potenzial einer vielfältigen Belegschaft zu nutzen, davon ist die Mercedes-Benz Group überzeugt. Daher wird Chancengleichheit gefördert.

Die Mercedes-Benz Group möchte Internationalität, eine globale Denkweise und die kulturelle Vielfalt der Belegschaft fördern, um auch in Zukunft ein attraktiver Arbeitgeber zu sein. Der Konzern möchte dabei verschiedene Perspektiven auf allen Hierarchieebenen zusammenbringen.

Aktives Management von Vielfalt und Chancengleichheit im Konzern

Die Mercedes-Benz Group erwartet von ihren Beschäftigten, dass sie einander mit Respekt, Offenheit und Fairness begegnen. Führungskräfte übernehmen dabei eine Vorbildfunktion und tragen besondere Verantwortung für eine wertschätzende Unternehmenskultur. Im Mission-Statement »Einzigartigkeit macht uns stark« hat die Mercedes-Benz Group ihr Verständnis von Vielfalt und Chancengleichheit zusammengefasst. Es wurde von allen Vorständen unterzeichnet.

Die Rahmenbedingungen und Prozesse werden von den konzernweiten Funktionen »Integrität« sowie »Diversity- und Inclusion-Management« gestaltet, letzteres ist im Personalbereich angesiedelt. Sie entwickeln in Abstimmung mit dem Vorstand der Mercedes-Benz Group AG strategische Handlungsfelder und initiiert übergreifende Projekte, Trainings und Sensibilisierungsmaßnahmen.

Die Mercedes-Benz Group fördert zudem internationale Einsätze ihrer Beschäftigten. Anwendung findet dabei u.a. die dafür entwickelte »Global Mobility Richtlinie« um die Assignees adäquat zu unterstützen.

Das Diversity- und Inclusion-Management bezieht sich grundsätzlich auf die Chancengleichheit aller Beschäftigten. Maßgabe ist dabei, stets die am besten qualifizierten Fach- und Führungskräfte für den Konzern zu gewinnen und zu entwickeln – und zwar unabhängig von Alter, Herkunft, Geschlecht, sexueller Orientierung und geschlechtlicher Identität sowie psychischer und physischer Fähigkeiten.

Werden Beschäftigte der Mercedes-Benz Group diskriminiert, gemobbt oder sexuell belästigt oder haben sie derartige Vorfälle beobachtet, können sie sich an verschiedene Kontaktpersonen wenden: an Führungskräfte, den Personalbereich, die Sozialberatung, den Werksärztlichen Dienst, den Betriebsrat oder den Konzernsprecher-ausschuss der Leitenden Angestellten. Als weitere Anlaufstellen dienen beispielsweise der »Infopunkt Integrität« sowie das konzerninterne Hinweisgebersystem »Business Practices Office« (BPO): Das BPO ist bei Gesetzes- und Regelverstößen zuständig.

Ergänzend zu diesen internen Anlaufstellen wurde im Berichtsjahr eine externe Online-Beratungsplattform eingeführt. Die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group in Deutschland können sich hier zu sexueller Belästigung, Diskriminierung und Mobbing informieren. Zudem können sie sich – u. a. über eine anonyme Chatfunktion – beraten lassen. Es soll die Präventionsarbeit der Mercedes-Benz Group unterstützen sowie einen Beitrag zur Aufklärung und Unterstützung der Beschäftigten leisten.

Sensibilisierung und Qualifizierung von Beschäftigten

Die Mercedes-Benz Group sensibilisiert ihre Beschäftigten weltweit für die Themen Vielfalt und Chancengleichheit durch unterschiedliche Maßnahmen. Dazu zählen u. a. Qualifizierungsangebote, Informationsveranstaltungen oder auch Mentoring-Programme speziell für Frauen.

Seit 2021 ist ein E-Learning-Format im Einsatz, mit dem die Mercedes-Benz Group das Bewusstsein für ein wertschätzendes Miteinander sowie für mögliche Stolpersteine schärfen möchte. Das Training zeigt auf, welchen Beitrag die Beschäftigten leisten können. Es steht weltweit zur Verfügung und wird in elf Sprachen angeboten.

Die Mercedes-Benz Group nutzt auch ihre internen Kommunikationskanäle, um Bewusstsein zu schaffen: So begleitete eine Kommunikationskampagne in Deutschland die Einführung der neuen Online-Beratungsplattform, die Informationen und anonyme Unterstützung bei sexueller Belästigung, Diskriminierung und Mobbing bietet. Die Kampagne rief über verschiedene interne Medien zu einem respektvollen Miteinander auf.

An einem Tag im Jahr steht der Konzern besonders im Zeichen der Vielfalt, am Diversity Day der Mercedes-Benz Group. Vielfalt bewusst erleben, neue Perspektiven einnehmen und verstehen, wie alle Beschäftigten von Vielfalt und Chancengleichheit profitieren können – das sind zentrale Ziele, die die Mercedes-Benz Group erreichen möchte. Im Berichtsjahr fand der Diversity Day zum zehnten Mal statt. Die Beschäftigten waren eingeladen, mitzudiskutieren und Fragen zu stellen. Darüber hinaus fanden anlässlich des Diversity Days weltweit weitere lokale Aktivitäten statt.

Ergebnisse

Um die Erhöhung des Frauenanteils im Top-Management zu messen, greift die Mercedes-Benz Group auf die entsprechenden Daten ihrer Personal-Reporting-Systeme zurück. Die Ergebnisse werden regelmäßig in standardisierter Form an den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG berichtet.

Die Mercedes-Benz Group hatte sich bereits 2006 zum Ziel gesetzt, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen (Ebene drei und höher) weltweit bis Ende des Jahres 2020 kontinuierlich und nachhaltig auf 20 % zu erhöhen. Dieses Ziel wurde erreicht. Im Berichtsjahr beschloss der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG, dass dieser Anteil bis zum Jahr 2030 auf 30 % steigen soll.

Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bei der Mercedes-Benz Group weltweit lag zum 31. Dezember 2022 bei 24,7%.¹

Weitere Informationen zum Thema Diversitätskonzepte im Vorstand und im Aufsichtsrat finden Sie im Kapitel »Erklärung zur Unternehmensführung« gemäß §289f, 315d HGB«.

Gesundheit und Arbeitsschutz

Die Mercedes-Benz Group möchte ihren Beschäftigten ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld ermöglichen. Ob ergonomische Arbeitsplatzgestaltung, Gesundheitsangebote oder Sicherheitsqualifizierungen: Das übergeordnete Ziel des Konzerns ist es, gesundheitlichen Risiken vorzubeugen und die Gesundheit seiner Beschäftigten dauerhaft zu erhalten.

Die Mercedes-Benz Group setzt dabei auf ein ganzheitliches Gesundheits-, Arbeitssicherheits- sowie Qualitätsmanagement. Im Fokus stehen vor allem präventive Maßnahmen, die sie kontinuierlich prüft und weiterentwickelt.

Im Berichtsjahr richtete die Mercedes-Benz Group ihr Gesundheits- und Arbeitsschutzmanagement strategisch neu aus und legte neue Ziele fest. U. a. wurde das Thema »Well-Being« als strategisches Handlungsfeld aufgenommen und erstmalig konzernintern definiert. Der Definition entsprechend gliedert sich das Thema in die Bereiche emotionales, physisches, soziales und finanzielles »Well-Being«.

Vorgaben und Richtlinien, Organisation und Verantwortlichkeit

Die Arbeitsschutzstrategie der Mercedes-Benz Group beinhaltet Standards für die Gestaltung von Arbeitsplätzen und -prozessen. Sie zielt darauf ab, arbeits- und gesundheitsbezogene Risiken systematisch zu verringern. In der Mercedes-Benz Group gelten weltweit einheitliche, auf Prävention ausgelegte Leitlinien: Die Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz inklusive der »Corporate Health & Safety-Mindeststandards« sowie die in einer Konzernbetriebsvereinbarung festgelegten Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz dienen als übergreifende, international gültige Regelungen. Diese sind neben den im jeweiligen Land geltenden Rechtsvorschriften verbindlich einzuhalten. Die internen Leitlinien orientieren sich an internationalen Standards und nationalen Gesetzen. Sie betonen die Verpflichtung der Führungskräfte, verantwortlich zu handeln. Gleichzeitig unterstreichen sie auch die Eigenverantwortung der Beschäftigten.

Der Bereich Health & Safety steuert konzernweit die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheit. Er ist im Personalbereich angesiedelt und dem leitenden Betriebsarzt der Mercedes-Benz Group in Deutschland unterstellt.

¹ Headcounts, vollkonsolidierte Gesellschaften

Informationen über Arbeitsunfälle und Risiken erfasst die Mercedes-Benz Group mittels ihrer Unfalldokumentationssysteme.

Die Themen zum Gesundheits- und Arbeitsschutz werden zudem regelmäßig in verschiedenen Ausschüssen – beispielsweise der Kommission für Arbeitssicherheit, Umwelt und Gesundheit – sowie mit Betriebsrats- und Unternehmensvertretern besprochen und entschieden.

Umgang mit COVID-19

Um die Ausbreitung von COVID-19 einzudämmen, hat die Mercedes-Benz Group die Beschäftigten an ihren Standorten gezielt auf verschiedene Maßnahmen und Vorgaben hingewiesen, in Deutschland auf Basis des Infektionsschutzgesetzes. Zudem überprüfte und entwickelte sie ihr betriebliches Hygienekonzept, das auf einer Gefährdungsbeurteilung basiert, im Berichtsjahr mehrfach weiter – u. a. wurde es aufgrund geänderter gesetzlicher Rahmenbedingungen und des Infektionsgeschehens angepasst.

Bereits im Jahr 2020 erweiterte die Mercedes-Benz Group ihr weltweites Unfalldokumentationssystem um ein Modul, das »Krisenfalldokumentationssystem zur Erhebung von COVID-19-Infektionen«. Der darin integrierte digitale Meldeprozess für Infektionen ermöglichte eine rasche Erfassung aller COVID-19-Fälle bei Beschäftigten – und damit eine schnelle Nachverfolgung möglicher Kontaktpersonen durch den Werksärztlichen Dienst oder die Führungskräfte.

Risikomanagement

Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, Unfälle und gesundheitliche Beeinträchtigungen bei den Beschäftigten zu vermeiden. Deshalb verfolgt der Bereich Health & Safety einen präventiven Ansatz und beurteilt frühzeitig das Gefährdungspotenzial von Arbeitsplätzen und -prozessen. An den unternehmenseigenen Produktionsstandorten betreibt Health & Safety ein Safety Risk Management. Dieses folgt der Richtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz. Zudem definierte Health & Safety Instrumente und Gefährdungsbeurteilungsprozesse, die lokal umgesetzt werden.

Anhand eines standardisierten Verfahrens wird überprüft, ob die Konzernrichtlinie im Arbeits- und Gesundheitsschutz pflichtgemäß umgesetzt wird. In der Regel wird

jeder Standort mit mehr als 500 Beschäftigten oder mit entsprechender Risikoeinstufung etwa alle fünf Jahre besucht und evaluiert.

Ein wichtiges Instrument, mit dem die Mercedes-Benz Group potenzielle Risiken bewertet, ist die Gefährdungsbeurteilung. Mit einem Online-Tool, das weltweit zur Verfügung steht, digitalisierte sie Teile dieses Risikomanagementprozesses. Das Tool wird von der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EU-OSHA) bereitgestellt und ist für die Belange der Mercedes-Benz Group erweitert worden. Es zeigt spezifische Risiken an, die im jeweiligen Verantwortungsbereich auftreten können. Daran anknüpfend muss beurteilt werden, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen ausreichen, um das Risiko auf ein akzeptables Niveau zu senken. Aus dieser Gefährdungsbewertung wird anschließend automatisch eine Unterweisungsunterlage generiert. Zudem beurteilt die Mercedes-Benz Group die psychische und ergonomische Belastung von Arbeitsplätzen bzw. dem jeweiligen Arbeitsumfeld.

Betriebliches Gesundheitsmanagement und psychische Gesundheit

Die Mercedes-Benz Group bietet ihren Beschäftigten in Deutschland arbeitsmedizinische Beratungen und Vorsorgen an. Hinzu kommen Maßnahmen und Angebote der betrieblichen Gesundheitsförderung sowie der Sozialberatung. Mit dem betrieblichen Gesundheitsmanagement in Deutschland will der Konzern sowohl die physische als auch die psychische Gesundheit seiner Beschäftigten fördern. Unterstützt wird dies durch Kampagnen, Beratungs- und Qualifizierungsangebote sowie Maßnahmen in den Bereichen Prävention, Therapie und Rehabilitation. Im Jahr 2021 wurde für Deutschland eine Betriebsvereinbarung zur psychischen Gesundheit am Arbeitsplatz zwischen Betriebsrat und Konzernleitung abgeschlossen, mit dem Ziel, die psychische Gesundheit der Beschäftigten zu erhalten und zu fördern. Im internationalen Kontext setzt die Mercedes-Benz Group Schwerpunkte auf medizinische Versorgung, Abstimmung pandemiebedingter Maßnahmen und Präventionsstrategien sowie auf Ergonomie.

Die arbeitsmedizinische Betreuung bei der Mercedes-Benz Group umfasst Angebote und Maßnahmen, die arbeitsbedingten Erkrankungen oder Berufskrankheiten vorbeugen und die Gesundheit am Arbeitsplatz fördern.

Sensibilisierung für Arbeitssicherheit

Die Mercedes-Benz Group sensibilisiert ihre Beschäftigten für die Themen Ergonomie und Arbeitssicherheit. Dafür setzt sie Filme, verschiedene Informationsportale oder Online-Trainings ein. Neue Beschäftigte informiert die Mercedes-Benz Group in einer Erstunterweisung über sicherheitsrelevante Aspekte ihres Arbeitsplatzes. Auch danach werden regelmäßig verpflichtende Sicherheitsunterweisungen durchgeführt.

Im Berichtsjahr startete die Mercedes-Benz Group das neue Projekt »Wir arbeiten SICHER!«. Ziel ist es, durch die Schaffung einer nachhaltigen Sicherheitskultur die Anzahl der Arbeitsunfälle langfristig abzusenken. Verschiedene Arbeitsgruppen erarbeiten hierzu Maßnahmen zur Sensibilisierung von Beschäftigten. Dazu zählen beispielsweise die konzernweit gültigen »Grundsätze sicheren Arbeitens«. Weiterhin widmet sich das Projekt der internen Kommunikation und Schulung der Sicherheitskultur. Zudem werden weiterhin Berichtswege vereinheitlicht und digitalisiert.

Ergebnisse

Mit Sicherheits- und Hygieneregeln, Teststrategien und Impfangeboten in Bezug auf COVID-19 wurden verschiedene Maßnahmen umgesetzt und damit versucht, die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group so gut wie möglich zu schützen.

Im Berichtsjahr hat der Standort Sindelfingen die freiwillige Zertifizierung seines Managementsystems nach ISO 45001 erstmalig erhalten. Unabhängig von externen Zertifizierungsaudits überprüft die Mercedes-Benz Group etwa alle fünf Jahre, ob die verbindlichen Sicherheitsstandards der Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an den eigenen Produktionsstandorten eingehalten werden und ein funktionierendes Managementsystem zur »Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (SGA)« vorhanden ist. Im Berichtsjahr wurden die Mercedes-Benz Vans-Produktionsstandorte Düsseldorf und Ludwigfelde (beide Deutschland), Vitoria (Spanien), Ladson (USA) und Buenos Aires (Argentinien) wie geplant evaluiert.

Ein effektives Berichtswesen trägt dazu bei, dass die Mercedes-Benz Group ihre Ziele im Arbeits- und Gesundheitsschutz erreicht. Die Mercedes-Benz Group führte zusätzlich zum deutschen Unfalldokumentationssystem im Jahr 2019 ein System ein, über das die internationalen Standorte und Tochtergesellschaften Unfälle melden können. Auf Basis dieser Kennzahlen erstellt die Mercedes-Benz Group, unter Beachtung gültiger Datenschutzbestimmungen, monatliche Berichte mit den konzernweiten Unfallkennzahlen. Die Unfallhäufigkeit bei den Produktionsstandorten der Mercedes-Benz Group belief sich anhand der Meldungen im Berichtsjahr auf 4,8.^{1,2}

Im Berichtsjahr wurde die Anwendung des internationalen Unfalldokumentationssystems auch für die deutschen Standorte vorbereitet. Ziel ist die Anwendung eines weltweit einheitlichen Systems ab dem Jahr 2023.

Jeder gemeldete Unfall wird analysiert, um dessen Hergang zu klären. Außerdem sind die jeweiligen Einheiten dazu verpflichtet, vorbeugende Maßnahmen einzuleiten. Unfälle, aus denen andere Standorte lernen und Maßnahmen ableiten können, werden international an alle Arbeitssicherheitsexperten der Standorte kommuniziert.

1 Anzahl aller im System der Mercedes-Benz Group gemeldeten Arbeitsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag pro 1 Mio. Anwesenheitsstunden
2 Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»limited assurance«) unterzogen.

Sozialbelange

Verkehrssicherheit

B.32

Ziel	Zielhorizont
Systeme zur Unfallvermeidung weiter verbessern	laufend
Fahrzeuge für die Insassen während eines Unfalls und danach noch sicherer machen	laufend
Fahrzeuge für andere Verkehrsteilnehmende, beispielsweise Fußgängerinnen und Fußgänger, sicherer machen	laufend
Die allgemeine Verkehrssicherheit durch Sicherheitsinitiativen erhöhen	laufend
Automatisierung von Fahrfunktionen im Bereich SAE-Level 2-4 ausbauen	laufend
Integration gesellschaftlicher und ethischer Aspekte in das automatisierte Fahren Level 2-4 fortführen	laufend

Sicherheit gehört zum Markenkern von Mercedes-Benz. Unfallfreies Fahren – diese Vision treibt die Mercedes-Benz Group an und gehört fest zu ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie. Die Fahrerassistenzsysteme des Konzerns sollen Fahrerinnen und Fahrern sowie Insassinnen und Insassen schon heute ein hohes Maß an Sicherheit bieten. Sie können helfen, kritische Fahrsituationen zu vermeiden und sicher zu bewältigen, um die Menschen in der Fahrzeugkabine, aber auch andere Verkehrsteilnehmer zu schützen.

Ganzheitliches Sicherheitskonzept

Bei der Fahrzeugentwicklung folgt die Mercedes-Benz Group dem ganzheitlichen Konzept der integralen Sicherheit. Unter diesem Begriff ordnete sie erstmals Ende der 1990er-Jahre die Sicherheitssysteme vier Phasen zu: »Beim Fahren assistieren«, »Auf den möglichen Unfall vorbereiten«, »Beim Unfall schützen« und »Nach dem Unfall helfen«. Mit seinen Sicherheitsmaßnahmen schlägt der Konzern innerhalb dieser vier Phasen die Brücke zwischen aktiver und passiver Sicherheit – also zwischen der Unfallvermeidung (Phasen 1 und 2) und dem Schutz im Fall eines Unfalls (Phasen 3 und 4). Die Ziele und Entscheidungen im Bereich Verkehrssicherheit werden über den Lenkungskreis Integrale Sicherheit (LK IS) sichergestellt und getroffen. Dieser berichtet direkt an das Research & Development Executive Committee von Mercedes-Benz Cars.

Kooperation für mehr Fahrzeugsicherheit

Das Ziel, den Straßenverkehr sicherer zu machen, lässt sich nur gemeinsam erreichen. Daher setzt die Mercedes-Benz Group auf Kooperationen und beteiligt sich an Forschungsprojekten. Bereits seit 2016 engagiert sich die Mercedes-Benz Group für das strategische Kooperationsprojekt »Tech Center i-protect« aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Innerhalb der Kooperation befasst sich der Konzern beispielsweise mit Projekten wie neuen Rückhaltesystemen für zukünftige Fahrzeuginnenräume, nutzt digitale Möglichkeiten in der Unfallforschung und erprobt neue Ansätze wie den Einsatz von Verletzungssimulationen mit digitalen Menschmodellen.

Integrierter Ansatz

Weniger Unfälle, mehr Verkehrssicherheit: Das ist eine der Zielrichtungen, die mit dem Einsatz automatisierter und autonomer Systeme in Fahrzeugen einhergeht. Bei der Zielverfolgung dürfen ethische und rechtliche Risiken bei automatisierten Systemen nicht außer Acht gelassen werden und erfahren daher von der Mercedes-Benz Group bereits in der Produktentwicklung von Mercedes-Benz Cars ihre Berücksichtigung. So implementiert sie datenschutzrechtliche Grundsätze und Standards nach der Maxime »Privacy by Design« entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Zudem integriert der Konzern mit dem Prinzip »Ethics by Design« ethische Aspekte in seine Konzepte für das hoch- und vollautomatisierte Fahren und entwickelt diese kontinuierlich weiter.

Technische, rechtliche, ethische sowie zertifizierungs- und sicherheitsrelevante Fragen rund um das automatisierte Fahren bei Mercedes-Benz Cars beantwortet der Konzern in einem integrierten Ansatz. Ein interdisziplinäres Team bewertet mögliche Auswirkungen der technischen Neuerungen, erarbeitet ausgewogene Lösungen und setzt diese um.

Fahrerassistenzsysteme für mehr Sicherheit

Die Mercedes-Benz Assistenz- und Sicherheitssysteme sollen ein hohes Maß an Sicherheit bieten. So können Fahrzeuge der Marke Mercedes-Benz, die mit Fahrerassistenzsystemen ausgestattet sind, die Fahrenden beispielsweise beim Lenken, Bremsen und Beschleunigen unterstützen (SAE-Level 2). Fahrerassistenzsysteme können bei Kollisionsgefahr je nach Situation unterschiedlich reagieren. Ein Beispiel hierfür ist der serienmäßige Aktive Brems-Assistent bei Mercedes-Benz Pkw: Er kann helfen, Unfälle mit vorausfahrenden Fahrzeugen sowie mit Fußgängerinnen und Fußgängern, die die Fahrbahn

überqueren, in ihrer Schwere zu mindern oder sogar zu vermeiden. Zudem wurde der Geschwindigkeitslimit-Assistent im Berichtsjahr in weitere Modelle integriert und erweitert.

Bestnoten und Auszeichnung

Die Modelle von Mercedes-Benz Cars erhalten von unabhängigen Instituten immer wieder Bestnoten bei Sicherheitstests. Hervorzuheben sind die Bewertungen, die Mercedes-Benz regelmäßig vom US-amerikanischen Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) bekommt: Beim IIHS-Rating¹ werden neben der Crashesicherheit auch Systeme zur Unfallvermeidung und das Lichtsystem bewertet.

Für das Modelljahr 2022 wurden die Mercedes-Benz E-Klasse und die GLE-Klasse mit dem Prädikat »2022 TOP SAFETY PICK+« ausgezeichnet, der GLC mit dem »2022 TOP SAFETY PICK«.

Darüber hinaus erhielt der Mercedes EQE zweimal Topbewertungen von »EuroNCAP«² die höchstmögliche Bewertung von fünf Sternen im »Euro NCAP«-Sicherheitsrating und die Gesamtnote »sehr gut« mit dem optionalen Fahrassistenten-Paket bei der Sonderwertung für Assistenzsysteme sowie die Sonderauszeichnung »Euro NCAP Advanced Award«³ für die Car-to-X-Kommunikation. Die neue T-Klasse von Mercedes-Benz Vans nahm im Juli 2022 am unabhängigen Sicherheitstest »Euro NCAP«⁴ teil. Mit ihrer Leistung in den vier Kategorien Insassensicherheit, Kindersicherheit, Fußgängerschutz und Assistenzsysteme erhielt sie fünf von fünf Sternen.

Hochautomatisiertes Fahren

Mit dem »DRIVE PILOT« hat die Mercedes-Benz Group den für sie entscheidenden Schritt zum hochautomatisierten Fahren (SAE-Level 3)⁵ gemacht. Nachdem das Kraftfahrt-Bundesamt dem neuen System auf Basis der international gültigen UN-R157 für ein SAE-Level-3-System die Betriebserlaubnis erteilt hatte, erfolgte die

Verkaufsfreigabe für den »DRIVE PILOT« in Deutschland im Mai 2022. Seitdem können Fahrerinnen und Fahrer der Mercedes-Benz S-Klasse und des EQS mit entsprechender Sonderausstattung bei hohem Verkehrsaufkommen oder in Stausituationen auf geeigneten Autobahnabschnitten in Deutschland bis 60 km/h hochautomatisiert auf SAE-Level 3 fahren und die Fahraufgabe an das Fahrzeug abgeben.

Verantwortungsvolle und transparente Interessenvertretung

B.33

Ziel	Zielhorizont
Politische Interessenvertretung verantwortungsvoll für das Erreichen der nachhaltigen Geschäftsziele und zur Begleitung des Meinungsbildungsprozesses auf nationaler wie internationaler Ebene nutzen	laufend
Meilenstein: Mit politischer Interessenvertretung die nachhaltigen Geschäftsziele »Electric only« und lokal emissionsfreie Produktion unterstützen	2039
Lobbyaktivitäten anhand festgelegter Evaluationskriterien nachvollziehbar und überprüfbar machen	2022
Meilenstein: Stakeholder-Interviews fortführen sowie notwendige Maßnahmen für die künftige politische Interessenvertretung ableiten	2022

Der Schutz des Klimas und der natürlichen Ressourcen gehört zu den existenziellen Herausforderungen dieser Zeit. Je ambitionierter allerdings die von der Politik vorgegebenen Ziele werden, desto weniger können sie allein von den Unternehmen der Automobilindustrie erreicht werden. Es kommt auf die politischen Rahmenbedingungen an. Notwendig dafür ist ein partnerschaftlicher Dialog zwischen Politik, Wirtschaft und Gesellschaft – genau hier setzt die Arbeit des Bereichs Politik und Außenbeziehungen (External Affairs) der Mercedes-Benz Group an.

Als Akteur im Verkehrssektor unterstützt die Mercedes-Benz Group das Pariser Klimaabkommen: Sie ist überzeugt von den Zielen des Abkommens. Ihre politische Interessenvertretung folgt dementsprechend klar der nachhaltigen Geschäftsstrategie des Konzerns.

Mit der gesetzlich vorgeschriebenen Registrierung im deutschen Lobbyregister hat sich die Mercedes-Benz Group AG neben den eigenen Lobbying-Grundsätzen dazu verpflichtet, den Verhaltenskodex für Interessenvertretung im Rahmen des Lobbyregistergesetzes

1 Weitere Informationen IIHS: E-Klasse [iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/e-class-4-door-sedan/2023](https://www.iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/e-class-4-door-sedan/2023), GLC [iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/glc-4-door-suv/2022](https://www.iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/glc-4-door-suv/2022), GLE [iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/gle-class-4-door-suv/2023](https://www.iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/gle-class-4-door-suv/2023)
2 Weitere Informationen Testergebnisse laut Euro NCAP: EQE [euroncap.com/de/results/mercedes-benz/eqe/47133](https://www.euroncap.com/de/results/mercedes-benz/eqe/47133),
3 Weitere Informationen Car-to-X Kommunikation [euroncap.com/de/bewertungen-u-auszeichnungen/euro-ncap-sonderauszeichnungen/2022-mercedes-benz-car-to-x-communication/](https://www.euroncap.com/de/bewertungen-u-auszeichnungen/euro-ncap-sonderauszeichnungen/2022-mercedes-benz-car-to-x-communication/)
4 Weitere Informationen Testergebnisse laut Euro NCAP: T-Klasse [euroncap.com/de/results/mercedes-benz/t-class/46257](https://www.euroncap.com/de/results/mercedes-benz/t-class/46257)
5 Das System übernimmt in spezifischen Anwendungsfällen die komplette Fahraufgabe. Auch bei SAE-Level 3 muss der Fahrer nach Aufforderung jederzeit in der Lage sein, die komplette Fahraufgabe wieder zu übernehmen.

einzuhalten. Durch die freiwillige Akkreditierung ihrer politischen Repräsentantinnen und Repräsentanten im Transparenzregister des EU-Parlaments ist sie weitere Verpflichtungen eingegangen. Außerdem nutzt der Konzern den eigenen »Mercedes-Benz Group Climate Policy Report« (weitere Informationen group.mercedes-benz.com/investoren/aktie/esg/), um über seine politischen Positionen zu informieren. Darüber hinaus veröffentlicht die Mercedes-Benz Group Informationen bezüglich ihrer Haltung zu relevanten, strategischen und ihre Stakeholder betreffenden Themen auf der Konzernwebsite (weitere Informationen group.mercedes-benz.com/unternehmen/interessenvertretung/). Auch hierbei hält sie sich an Prinzipien einer transparenten Interessenvertretung.

Governance

Zentrale Koordinierungsstelle für den Dialog mit der nationalen und internationalen Politik ist der Bereich Politik und Außenbeziehungen (External Affairs). Er hat seinen Sitz in Stuttgart und gehört zum Ressort des Vorstandsvorsitzenden. External Affairs gestaltet die Beziehungen der Mercedes-Benz Group über ein weltweites Netzwerk mit Außenbüros in Berlin, Brüssel, Peking und Washington sowie über Repräsentanten in den Märkten.

Risiken, die im Zusammenhang mit der politischen Interessenvertretung stehen, adressiert die Mercedes-Benz Group in konzernweit verankerten

Compliance-Prozessen. Beschwerden und Hinweise zu Compliance-Themen nimmt das Hinweisgebersystem Business Practices Office (BPO) entgegen.

Um sicherzustellen, dass die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group die gesetzlichen Vorgaben und konzerninternen Richtlinien einhalten, führt die Mercedes-Benz Group regelmäßig verpflichtende Trainings durch. Verantwortlich für die Schulungen ist der Bereich Integrität und Recht. External Affairs unterstützt die Schulungen bei Bedarf mit seiner politischen Expertise.

Beschäftigte außerhalb von External Affairs, die in ihrer Rolle – beispielsweise als Werkleitung – Mercedes-Benz im politischen Umfeld ihres Marktes repräsentieren, werden grundsätzlich zu Beginn ihrer Tätigkeit in einem speziellen Onboarding (in Form eines persönlichen Online-Trainings) für ihre Aufgaben qualifiziert und auf relevante Richtlinien hingewiesen.

Parteispenden und politische Zuwendungen

Der verantwortungsvolle Umgang mit Zuwendungen, Parteispenden und weiteren Instrumenten zur politischen Interessenvertretung ist in der Mercedes-Benz Group Richtlinie »Lobbying und politische Zuwendungen/Parteispenden« geregelt. Ergänzend gilt die »Spenden- und Sponsoring-Richtlinie«.

B.34

Exemplarische Instrumente unseres Stakeholder-Dialogs

Information	Dialog	Partizipation
<ul style="list-style-type: none"> - Nachhaltigkeitsbericht sowie regionale Berichte - Unternehmenswebsite - Social Intranet und weitere interne Kommunikationskanäle - Presse- und Öffentlichkeitsarbeit - Blogs und Social Media - Werksführungen, Empfänge, Mercedes-Benz Museum - Umwelterklärungen der Werke - Kapitalmarktkommunikation - Climate Policy Report - Nachhaltigkeitsrankings und -ratings 	<ul style="list-style-type: none"> - Jährlicher »Sustainability Dialogue« (Deutschland/Regionen) - Lokaler Dialog mit Anwohnern und Kommunen - Interne Dialogveranstaltungen zu Integrität und Compliance - Lieferanten-Portal - Engagement in Nachhaltigkeitsinitiativen und -netzwerken - Fachtagungen zu gesellschaftlichen Themen und Debatten - Anlass- und projektbezogene Gespräche - Dialogformate zu Zukunftsfragen: Thinktanks, Hackathons, Ideenwettbewerbe - Sustainability Forum - Kapitalmarktveranstaltungen: Kapitalmarkt-tage, Investorenkonferenzen, Roadshows 	<ul style="list-style-type: none"> - Konsultation von Stakeholdern in thematischen Arbeitsgruppen - Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit - Peer-Review im Rahmen von Nachhaltigkeits-initiativen wie UN Global Compact und der Global Reporting Initiative

Die Mercedes-Benz Group AG hat im Berichtszeitraum weder in monetärer noch nichtmonetärer Form an Parteien gespendet. Die Entscheidung hierfür wurde unabhängig von aktuellen politischen oder wirtschaftlichen Ereignissen getroffen.

Dialoge und Veranstaltungen

Das Stakeholder-Engagement ist für die Mercedes-Benz Group ein Schlüssel zur nachhaltigen Transformation. In Gesprächen mit Personen, die an politischen Entscheidungen beteiligt sind, geht es vorrangig darum, nachhaltige Lösungen für gesellschaftliche Herausforderungen zu finden.

Im Rahmen einer verantwortungsvollen politischen Interessenvertretung sucht die Mercedes-Benz Group an den Standorten weltweit das Gespräch mit Vertreterinnen und Vertretern von Regierungen und Politik, so auch im Berichtsjahr. Darüber hinaus geht sie mit weiteren Interessengruppen in den Austausch – darunter mit politisch oder gesellschaftlich engagierten Gruppen, Meinungsführerinnen und Meinungsführern sowie Fachleuten, Bürgerinnen und Bürgern, Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft ebenso wie mit Nichtregierungsorganisationen (NGOs). Gemeinsam mit diesen Stakeholdern begleitet die Mercedes-Benz Group den Meinungsbildungsprozess auf nationaler wie auf internationaler Ebene, um die nachhaltigen Geschäftsziele sowie die Transformation der Automobilindustrie voranzubringen. Zudem erörtert der Konzern relevante Zukunftsfragen die über die automobilen Kernthemen hinausgehen und spiegelt diese im Rahmen der Strategiearbeit an die Konzernführung zurück.

Um offene Diskussionen mit einem breiten Spektrum von Interessengruppen zu ermöglichen, führt der Bereich External Affairs eigene Veranstaltungen auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene durch.

Im Sinn einer verantwortungsvollen Interessenvertretung und einem vorausschauenden Umgang mit Risiken tauscht sich die Mercedes-Benz Group bei der Planung neuer Projekte oder bei standortspezifischen Themen gezielt mit den Stakeholdern aus Politik und Gesellschaft aus dem lokalen Umfeld aus. Vorstandsmitglieder bringen sich ebenfalls in den lokalen Dialog ein. Durch ein Stakeholdermapping werden im Vorfeld die Positionen von relevanten Stakeholdergruppen analysiert. Oberstes Ziel dabei ist es, die Interessen der Standorte mit den Anliegen der Menschen in der Nachbarschaft in Einklang

zu bringen und für alle Seiten vorteilhafte Rahmenbedingungen zu schaffen. Weitere Informationen zu den Stakeholdern entlang der Lieferkette sind im Kapitel »Social Compliance« zu finden.

Ein langjähriges von External Affairs koordiniertes Veranstaltungsformat ist der »Regionalpolitische Dialog«: Gemeinsam mit Vertretern aus der Landes- und Kommunalpolitik wurde im Juli 2022 über Herausforderungen und Chancen der Transformation der Automobilindustrie und die aktuelle Konzernstrategie diskutiert.

Neben ihren eigenen Veranstaltungen zur politischen Interessenvertretung beteiligt sich die Mercedes-Benz Group auch an externen Formaten, um mit verschiedenen Stakeholdern in den Dialog zu treten. Der Konzern nimmt u. a. an der Plattform »Strategiedialog Automobilwirtschaft Baden-Württemberg« teil.

Neben dem direkten Austausch mit Personen aus dem politischen Betrieb und Angehörigen von Interessengruppen, die sich für eine nachhaltige Entwicklung einsetzen, engagierte sich die Mercedes-Benz Group auch im Jahr 2022 in diversen Nachhaltigkeitsinitiativen und -netzwerken. Hierzu gehören insbesondere der UN Global Compact (UNGC) sowie econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e.V. und das World Business Council for Sustainable Development.

Ergebnisse

Ihr Ziel, »Lobbyaktivitäten anhand festgelegter Evaluationskriterien nachvollziehbar und überprüfbar zu machen«, hat die Mercedes-Benz Group im Berichtsjahr erreicht: Es wurde ein Kriterienkatalog entwickelt, anhand dessen zum Beispiel die Übereinstimmung der Lobbypositionen mit der Strategie des Konzerns beurteilt werden konnte.

Ebenfalls erreichte die Mercedes-Benz Group im Jahr 2022 ihren anvisierten Meilenstein »Stakeholder-Interviews fortführen sowie notwendige Maßnahmen für die künftige politische Interessenvertretung ableiten«. Das Ergebnis der Stakeholder-Befragungen: Die Mercedes-Benz Group wird als vertrauenswürdiger politischer Akteur wahrgenommen. Gleichwohl konnten auf Grundlage der Interviews noch Verbesserungspotenziale identifiziert werden. Um diese Verbesserungspotenziale umzusetzen, veröffentlichte die Mercedes-Benz Group weitere Informationen hinsichtlich ihrer politischen Positionen zu

den wichtigsten Themen, die den Konzern und dessen Stakeholder betreffen im Internet (weitere Informationen group.mercedes-benz.com/unternehmen/interessenvertretung/).

Um ihre nachhaltigen Geschäftsziele zu erreichen, entwickelt die Mercedes-Benz Group ihr Partnerschaftenportfolio kontinuierlich weiter. Im Rahmen des »Sustainability Dialogue 2022« erarbeiteten die Beteiligten des Workshops »Partnerschaften« – darunter Vertreterinnen und Vertreter des Beirats für Integrität und Nachhaltigkeit sowie aus Politik, Wirtschaft und von NGOs – gemeinsam Kriterien für eine wirksame Partnerschaft. Dazu zählen: Eine klare Zielsetzung der Partnerschaft, ein systemischer Ansatz, die Definition von Erfolgsmessgrößen, der Aufbau von gegenseitigem Vertrauen, ein offener Wissensaustausch (»open source«) sowie die Skalierbarkeit der Lösungsansätze.

Sustainability Dialogue

Als global agierender Konzern hat sich die Mercedes-Benz Group das Ziel gesetzt, zur Erreichung der nachhaltigen Entwicklungsziele der Vereinten Nationen einen Beitrag zu leisten. Ein wichtiges Instrument zur Umsetzung ist der Austausch mit Stakeholdern in Form des »Sustainability Dialogue«. Er findet seit 2008 einmal jährlich in Stuttgart statt und bringt Stakeholder aus unterschiedlichen Bereichen mit Mitgliedern des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG und des Managements zusammen.

2022 führte die Mercedes-Benz Group den »Sustainability Dialogue« als Hybridveranstaltung durch: Mehr als 200 externe und interne Teilnehmende tauschten sich – vor Ort im Werk Sindelfingen sowie virtuell zugeschaltet – in insgesamt sieben Arbeitsgruppen zu verschiedenen Themen aus und nahmen am öffentlichen Stakeholder-Dialog teil. Zudem wurden die für Anfang 2023 terminierten Sustainability Dialogues in China und Indien organisatorisch und thematisch vorbereitet.

Beirat als wichtiger Impulsgeber

Impulsgeber für die Nachhaltigkeitsarbeit der Konzern ist seit 2012 der Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit. Seine Mitglieder sind unabhängige externe Fachleute aus Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Wirtschaft, darunter Expertinnen und Experten aus den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie Menschenrechte und Ethik. Die Beiratsmitglieder

begleiten die Mercedes-Benz Group konstruktiv-kritisch in Fragen der Integrität und Konzernverantwortung. Unter der Leitung des zuständigen Vorstandsmitglieds für Integrität und Recht trifft sich der Beirat zu mehreren Sitzungen jährlich. Eine dieser jährlichen Sitzungen dient insbesondere dem Austausch mit anderen Vorstandsmitgliedern und Mitgliedern des Aufsichtsrats. Im Rahmen der »Sustainable Strategy Week« tauschen sich außerdem Verantwortliche der jeweiligen Fachbereiche in Arbeitstreffen mit dem Beirat zu den in der nachhaltigen Geschäftsstrategie identifizierten Handlungsfeldern und Enablern aus und sprechen über Ziele, Strategien, Maßnahmen sowie deren Ergebnisse. In weiteren themenspezifischen Terminen findet zudem ein regelmäßiger Austausch des Beirats mit Führungskräften und anderen Beschäftigten statt. Um diesen Austausch weiter zu verstärken, wurden im Berichtsjahr zwei neue Arbeitsgruppen gegründet. Ziel ist es, in den Bereichen »Integrität und Beschäftigte« sowie »Klimaschutz und Ressourcenschonung« eine tiefgehende Diskussion zu fördern. Darüber hinaus setzte sich das Gremium 2022 u. a. mit der neuen Corporate Citizenship Strategie, der sozialen Dimension von Nachhaltigkeit und deren Auswirkung auf die Mercedes-Benz Group, sowie mit dem Thema Klimaneutralität auseinander.

Fellowship-Programm für junge Menschen

»beVisioneers – The Mercedes-Benz Fellowship« (weitere Information bevisioneers.world/) – unter diesem Namen hat The DO School Fellowships gGmbH (The DO School) ein Förderprogramm konzipiert. Dieses soll von der Mercedes-Benz AG durch Spenden an The DO School finanziert und vom Expertenteam der The DO School umgesetzt werden. Aufgrund ihrer Erfahrung und Expertise bei der Konzeptionierung und Umsetzung von globalen Förderprogrammen hat sich die Mercedes-Benz AG nach einem mehrstufigen Auswahlprozess für The DO School entschieden.

Das langfristige Ziel des Programms ist es, eine globale Gemeinschaft von Menschen aufzubauen, deren Nachhaltigkeitsprojekte einen positiven Einfluss auf die Umwelt haben. Die Mittel für das Programm stammen aus der Versteigerung eines Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut Coupé Baujahr 1955 im Berichtsjahr. Das Fahrzeug wurde für 135 Mio. € verkauft. Der Großteil der Versteigerungserlöse soll nach erfolgter Vorstandsentscheidung verwendet werden, um durch jährliche Spenden an die »The DO Fellowship gGmbH« die Programmfinanzierung zu sichern.

Integrität und Compliance

B.35

Ziel	Zielhorizont
Mit ihren Integritätsaktivitäten verfolgt die Mercedes-Benz Group folgende zentrale Ziele:	
<ul style="list-style-type: none">- Risiken durch Kenntnis und Einhaltung der Verhaltensrichtlinie minimieren- Alle Beschäftigten und Führungskräfte zeigen integriertes und verantwortungsvolles Verhalten- Austausch und Dialog zu aktuellen Integritätsschwerpunkten- Feedback aus Integritätsmessungen fließt in Maßnahmen zur Stärkung der Integritätskultur ein	laufend
Mit ihren Compliance-Aktivitäten verfolgt die Mercedes-Benz Group insbesondere folgende zentrale Ziele:	
<ul style="list-style-type: none">- Menschenrechte achten und wahren- Vorschriften zur Korruptionsprävention einhalten- Fairen Wettbewerb wahren und fördern- Übereinstimmung der Produkte mit technisch-regulatorischen Anforderungen sicherstellen- Datenschutzgesetze beachten- Alle anwendbaren Embargos und Sanktionen einhalten- Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung verhindern	laufend

Dauerhaft erfolgreich bleibt nur, wer ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt – das gilt insbesondere in Zeiten des Umbruchs und Wandels, wie Unternehmen sie aktuell erleben. Integrität und Compliance nehmen bei der Mercedes-Benz Group einen hohen Stellenwert ein.

Unternehmenskultur der Integrität

Die Automobilindustrie ist im Umbruch. Neue Geschäftsfelder entwickeln sich und neue Technologien werfen neue Fragen auf – ethische wie rechtliche. Zudem führte die COVID-19-Pandemie zu tiefgreifenden Veränderungen auf der ganzen Welt. In solchen Zeiten des Wandels und der Unsicherheit kommt es besonders auf wertegeleitetes Handeln an.

Entsprechend ist Integrität für die Mercedes-Benz Group ein zentrales Element der Unternehmenskultur und als Enabler fester Bestandteil ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie. Dazu gehört für den Konzern nicht nur, geltende Gesetze und Regeln einzuhalten. Ebenso richtet die Mercedes-Benz Group ihr Handeln an gemeinsamen Prinzipien aus – dazu gehören insbesondere Fairness, Verantwortung, Respekt sowie Offenheit und Transparenz.

Integrität im Geschäftsalltag

Integrität, Compliance und Recht sind in der Mercedes-Benz Group in einem Vorstandsressort gebündelt. Das Ressort »Integrität und Recht« unterstützt alle Bereiche dabei, diese Themen im Geschäftsalltag zu verankern.

Der Bereich Integrity Management & Corporate Responsibility setzt sich u. a. dafür ein, Integrität bei der Mercedes-Benz Group zu fördern, weiterzuentwickeln und ein gemeinsames Integritätsverständnis zu schaffen. Ziel ist es, möglichen Risiken, die durch unethisches Verhalten entstehen können, entgegenzuwirken, und so einen Beitrag zum langfristigen Erfolg des Unternehmens zu leisten. Die Leitung des Bereichs Integrity Management & Corporate Responsibility berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht.

Unternehmensgrundsätze und Verhaltensrichtlinie

Die Mercedes-Benz Group ermutigt und befähigt ihre Beschäftigten, konsequent für ihre Unternehmensgrundsätze einzustehen. Die konzernweit gültige Verhaltensrichtlinie gibt ihnen hierbei Orientierung, denn sie dient als gemeinsamer Wertemaßstab, legt die Leitlinien des Handelns fest und hilft dabei, richtige Entscheidungen zu treffen.

Die Verhaltensrichtlinie ist für alle Beschäftigten der Mercedes-Benz Group und der Konzerngesellschaften bindend. Beschäftigte aus verschiedenen Bereichen weltweit wirkten an ihrer Erstellung mit. Sie liegt in zehn Sprachen vor und umfasst u. a. Regelungen zur Korruptionsprävention, zur Achtung der Menschenrechte, zum Umgang mit Daten sowie zur Einhaltung technischer Produktanforderungen. Für die Beschäftigten ist die Verhaltensrichtlinie im Social Intranet mit allen wichtigen Informationen zur Anwendung abrufbar, wie zum Beispiel FAQs, Anlaufstellen sowie Ansprechpartnern.

In der Verhaltensrichtlinie formuliert die Mercedes-Benz Group auch spezielle Anforderungen an ihre Führungskräfte: Insbesondere von ihnen erwartet sie, dass die Führungskräfte durch integriertes Verhalten ihrer Vorbildfunktion gerecht werden und den Beschäftigten Orientierung geben.

Im Berichtsjahr überarbeitete sie die Verhaltensrichtlinie inhaltlich, so wurde beispielsweise der Themenkomplex Tierwohl aufgenommen. Anfang 2023 wurde die überarbeitete Verhaltensrichtlinie an die Beschäftigten kommuniziert.

Information, Dialog und Training

Zur Förderung einer integren Unternehmenskultur betreibt die Mercedes-Benz Group seit dem Jahr 2015 den »Infopunkt Integrität«. Er dient den Beschäftigten als zentrale Anlaufstelle bei Fragen zu integrem Verhalten. Der »Infopunkt Integrität« arbeitet u. a. mit Fachleuten für Rechts- und Personalthemen, Datenschutz, Compliance sowie Diversität oder Nachhaltigkeit zusammen. Er unterstützt selbst oder vermittelt die Beschäftigten an die richtigen Ansprechpartner.

Im Berichtsjahr richtete das Unternehmen die Zusammenarbeit und die Aktivitäten im »Integrity Network« neu aus. Das »Integrity Network« besteht aus Vertreterinnen und Vertreter der Geschäftseinheiten des Unternehmens und dient als gemeinsame Austauschplattform – mit dem Ziel, Integrität im Geschäftsalltag zu verankern. Dabei lag der Fokus 2022 in der Etablierung dieser Neuausrichtung. Das Integrity Management steuert das Integrity Network und stellt den Vertreterinnen und Vertretern bedarfsbezogen Inhalte, Tools und Dialog-Formate bereit.

Darüber hinaus können die Beschäftigten über das Social Intranet auf den Werkzeugkasten Integrität zugreifen. Er enthält Formate für Dialogveranstaltungen, Tools zur Selbstreflexion, Fallbeispiele und weitere Informationen rund um das Thema Integrität.

Besonderer Wert wird auf den direkten Austausch gelegt und es wurden erneut verschiedene Dialogveranstaltungen mit Beschäftigten aller Hierarchiestufen sowie mit externen Stakeholdern durchgeführt. Aufgrund der geltenden Schutzmaßnahmen in der COVID-19-Pandemie fanden die Dialogveranstaltungen im virtuellen Raum statt.

Die Beschäftigten in der Verwaltung der Mercedes-Benz Group AG und in den Konzerngesellschaften absolvieren zusätzlich regelmäßig ein verpflichtendes webbasiertes Training zu Integrität, das auf der Verhaltensrichtlinie aufbaut. Führungskräfte sind Vorbilder und übernehmen daher eine besondere Rolle in Bezug auf Compliance, Integrität, Recht und Nachhaltigkeit. Um sie dabei bestmöglich zu unterstützen, beinhaltet das Trainingsprogramm ein spezielles verpflichtendes Managementmodul.

Mitarbeiterbefragung

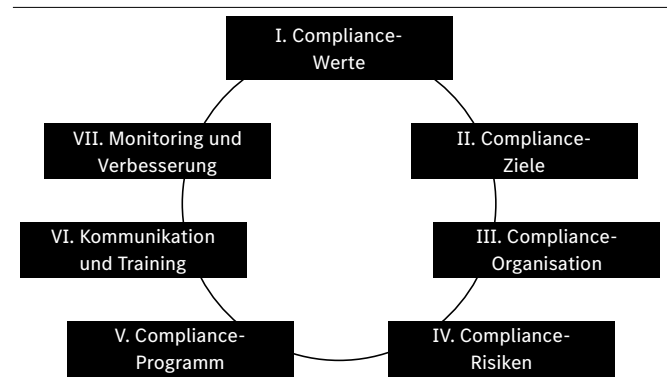
Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung aus dem Jahr 2021 zu den Themen Integrity & Compliance sind in verschiedene Folgemaßnahmen eingeflossen. Für deren Umsetzung sind die Führungskräfte der Mercedes-Benz Group verantwortlich. Um sie bei der Aufgabe zu unterstützen, bot der Bereich Integrity Management & Corporate Responsibility im Berichtsjahr Webinare an: Darin wurden die Ergebnisse der Befragung dargelegt, tiefergehend erläutert sowie Instrumente zu möglichen Folgeaktivitäten vorgestellt. Die Integritätskultur innerhalb der Mercedes-Benz Group soll 2023 erneut bewertet werden.

Wertebasiertes Compliance-Management

Wertebasierte Compliance ist ein unverzichtbarer Teil des Geschäftsalltags der Mercedes-Benz Group und als solcher fest in der Unternehmenskultur verankert. Der Konzern bekennt sich klar zu verantwortungsvollem Handeln. Er erwartet von seinen Beschäftigten, dass sie sich an Gesetze, Regeln und freiwillige Selbstverpflichtungen halten. Dies schreibt die Mercedes-Benz Group in ihrer Verhaltensrichtlinie verbindlich fest. Mit dem konzern-eigenen Compliance-Management-System (CMS) will die Mercedes-Benz Group die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen fördern. Entsprechende Maßnahmen werden von der Compliance- und Rechtsorganisation festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen.

B.36

Das Compliance-Management-System



Schwerpunkte des Compliance-Managements

Korruption bekämpfen

Die Mercedes-Benz Group hat sich verpflichtet, Korruption zu bekämpfen – denn diese unterminiert fairen Wettbewerb und schadet damit ihr und der Gesellschaft. Dabei gehen die Maßnahmen zur Korruptionsprävention über die Einhaltung nationaler Gesetze hinaus: Die Mercedes-Benz Group orientiert sich zusätzlich an der OECD-Konvention gegen Bestechung ausländischer Amtsträger (1997) sowie an der UN-Konvention gegen Korruption (2003).

Das Korruptionspräventions-Compliance-Programm der Mercedes-Benz Group basiert auf dem konzernweiten Compliance Management System (CMS). Um eine unabhängige, externe Bewertung des Korruptionspräventions-Compliance-Programms zu erhalten, beauftragte die Mercedes-Benz Group AG die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, das Compliance Management System zur Korruptionsprävention nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung wurde Ende des Jahres 2019 erfolgreich abgeschlossen.

Fairen Wettbewerb fördern

Das konzernweite Antitrust-Compliance-Programm ist an nationalen und internationalen Standards zur Wahrung des fairen Wettbewerbs ausgerichtet. Es umfasst einen weltweit gültigen Konzernstandard, der verbindlich definiert, wie kartellrechtliche Fragestellungen zu beurteilen sind. Mit einer Beratungs-Hotline, Leitfäden und Praxishilfen unterstützt die Mercedes-Benz Group AG ihre Beschäftigten weltweit dabei, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich regelkonform zu verhalten.

Zuständig für die Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen, mit denen die Mercedes-Benz Group etwaigen kartellrechtlichen Risiken begegnet, ist primär das Management der jeweiligen Konzerngesellschaft. Das Unternehmen überwacht im Rahmen der Unternehmensleitung die Tätigkeiten des Managements der jeweiligen Gesellschaft. Ergänzend dazu führen die Bereiche Compliance, Legal Product & Technology und Corporate Audit Monitoring-Maßnahmen in den Geschäftsfeldern durch.

Um eine unabhängige, externe Bewertung des Antitrust-Compliance-Programms zu erhalten, beauftragte die Mercedes-Benz Group AG die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, das Compliance Management System Antitrust gemäß dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung wurde Ende des Jahres 2021 zum zweiten Mal nach 2016 erfolgreich abgeschlossen.

Technisch-regulatorische Vorgaben einhalten

Unter Technical Compliance verstehen Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans die Einhaltung technisch-regulatorischer Gesetze, Anforderungen und Standards. Das Ziel ist es, Risiken im Produktentstehungsprozess (Produktentwicklung und Zertifizierung) frühzeitig zu erkennen und ihnen präventiv zu begegnen. Um das zu erreichen, etablierte der Konzern in seinen automobilen Geschäftsfeldern ein technical Compliance-Management-System (tCMS). Damit will die Mercedes-Benz Group sicherstellen, dass Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans alle rechtlichen und regulatorischen Vorgaben während des gesamten Produktentwicklungs- und Zertifizierungsprozesses einhalten. Das tCMS legt Werte, Prinzipien, Strukturen und Prozesse fest, die den Beschäftigten insbesondere bei anspruchsvollen Auslegungsfragen zu technischen Regelungen Sicherheit und Orientierung geben sollen.

Die zwischen dem Integrity Management und den Entwicklungsbereichen gemeinsam erarbeiteten Verhaltensprinzipien »Themen ansprechen« und »Bewusste Ermessensentscheidungen« dienen allen Beschäftigten der Entwicklungs- und Zertifizierungsbereiche als Basis für ein gemeinsames Verständnis von verantwortungsbewusstem Verhalten im Produktentstehungsprozess und werden über bereichsinterne Maßnahmen weiter verankert.

Um eine unabhängige, externe Bewertung des tCMS zu erhalten, beauftragte die Mercedes-Benz Group AG die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, das tCMS mit Schwerpunkt auf Emissionsrelevanz nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung wurde Ende des Jahres 2020 erfolgreich abgeschlossen.

Verantwortungsvoller Umgang mit Daten

Datenverantwortung ist mehr als Datenschutz. Zentrale Ziele sind eine nachhaltige Gestaltung datenbasierter Geschäftsmodelle und ein verantwortungsvoller Umgang mit Daten im Interesse der Kundinnen und Kunden, Beschäftigten und anderer Stakeholder. Um diese Ziele zu erreichen, ergriff die Mercedes-Benz Group Maßnahmen, zum Beispiel das konzernweite Data-Governance-System. Es besteht primär aus einer Data-Governance-Struktur, dem Daten-Leitbild, der Datenkultur und einem Data Compliance Management System. Das Data Compliance Management System der Mercedes-Benz Group unterstützt dabei, die Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutzvorgaben systematisch und risikobasiert zu planen, umzusetzen und regelmäßig zu kontrollieren. Es berücksichtigt dabei die jeweils geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen.

In den Geschäftsfeldern der Mercedes-Benz Group obliegt die Umsetzung der Data Governance unterschiedlichen Gremien für Daten und datenbasierte Analytik (Data Analytics). Innerhalb der Mercedes-Benz Group AG besteht zudem ein »Digital Governance Board« mit Vorstands-beteiligung, das seit Anfang 2022 die Arbeit des früheren »Data Governance Committees« fortführt. Das Gremium definiert den Rahmen zu konzernweiten Kern-themen der »Digital Governance« und unterstützt dadurch die digitale Transformation des Konzerns. Die vom Gesetz definierten Aufgaben zur Einhaltung der Datenschutzvorschriften nimmt bei der Mercedes-Benz Group der Konzernbeauftragte für den Datenschutz wahr.

Die Mercedes-Benz Group hat einen hohen Anspruch an den Umgang mit persönlichen Daten ihrer Kundinnen und Kunden. In dem 2021 eingeführten Mercedes me Daten-schutz Center verschaffen sich Kundinnen und Kunden noch schneller und einfacher einen Überblick, welche ihrer persönlichen Daten dem Unternehmen vorliegen. Sie können selbst entscheiden, wofür Mercedes-Benz diese verwenden darf. Dabei steht die Nutzerfreundlichkeit im Fokus. Kundinnen und Kunden können über intuitive Kategorien direkt zu ihren Wahlmöglichkeiten finden. Dieses Angebot unterstreicht die Prinzipien Wahl-möglichkeiten und Transparenz des Datenleitbilds und steht für einen verantwortungsvollen Umgang mit Daten. Basierend auf ihrem Daten-Leitbild und ihren Datenleit-prinzipien hat sich die Mercedes-Benz Group im Berichts-jahr schwerpunktmäßig damit auseinandergesetzt, das Vertrauen der Kundinnen und Kunden in die Datenver-arbeitung der Mercedes-Benz Group zu stärken.

Sanctions Compliance, Exportkontrolle und Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung

Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung verursachen immense Schäden – in Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen. Bereits der Vorwurf der Geldwäsche kann die Reputation des Unternehmens beeinträchtigen und sowohl für die Mercedes-Benz Group als auch für ihre Share- und Stakeholder finanzielle Folgen haben. Deshalb definiert die Mercedes-Benz Group die Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung in ihrer Verhaltensrichtlinie als ein zentrales Compliance-Ziel.

Um Geldwäsche zu verhindern und zu bekämpfen, etablierte die Mercedes-Benz Group ein sogenanntes Zwei-Säulen-Modell (Güterhandel und Mobility Services), das den unterschiedlichen regulatorischen Anforderungen im Bereich des Güterhandels einerseits und dem Bereich der Finanzdienstleistungen andererseits Rechnung tragen soll. In einem integrierten Compliance-Ansatz prüft sie anwendbare Sanktionslisten sowie güter-bezogene Restriktionen und ergreift Maßnahmen zur Prä-vention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung. Dies soll einerseits verhindern, dass supranationale und nationale Sanktionen sowie Embargos umgangen werden; andererseits sollen Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, organisierte Kriminalität und sonstige Wirtschaftskriminalität bekämpft werden.

Compliance-Organisation

Die Compliance-Organisation der Mercedes-Benz Group ist funktional, regional und entlang der Wertschöpfungs-kette aufgestellt. So kann sie effektiv unterstützen – bei-spielsweise durch Vorgaben und Beratung. Hierfür stehen funktionale und regionale Ansprechpartner zur Verfügung. Zusätzlich achtet ein weltweites Netzwerk lokaler Ansprechpartner darauf, dass die eigenen Compliance-Standards eingehalten werden. Sie unterstützen das Management der Gesellschaften dabei, das Compliance-Programm vor Ort umzusetzen.

Zudem steuert das Compliance Board übergreifende Compliance-Themen und kontrolliert, ob die Compliance-Maßnahmen des Konzerns wirksam sind. Aufgabe des Boards ist es, frühzeitig auf Veränderungen in den Geschäftsmodellen und dem 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 sowie anlassbezogen und wird durch den Chief Compliance Officer and Vice President Legal Product & Technology geleitet.

Der Chief Compliance Officer and Vice President Legal Product & Technology berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Zudem berichtet er regelmäßig und anlassbezogen an den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG – u. a. über den Status des CMS, dessen Weiterentwicklung sowie das Hinweisgebersystem BPO.

Darüber hinaus berichtet der Chief Compliance Officer and Vice President Legal Product & Technology an das Group Risk Management Committee. Durch die Ausgestaltung der Berichtslinien ist die Unabhängigkeit von den Geschäftsfeldern aus Sicht der Mercedes-Benz Group gewährleistet.

Compliance-Risiken

Jährlich untersucht und evaluiert die Mercedes-Benz Group ihre Gesellschaften und Zentralbereiche systematisch, um Compliance-Risiken zu verringern. Dabei greift sie beispielsweise auf zentral verfügbare Informationen zu den Gesellschaften zurück – u. a. auf Umsatzerlöse, Geschäftsmodelle sowie Beziehungen zu Geschäftspartnern. Wenn nötig, werden weitere lokal erhobene Informationen ergänzt. Die Analyseergebnisse sind Grundlage der Compliance-Risikosteuerung.

Compliance-Programm

Das Compliance-Programm umfasst Prinzipien und Maßnahmen, um Compliance-Risiken zu verringern und Verstößen gegen Gesetze und Regeln entgegenzuwirken. Die einzelnen Maßnahmen bauen auf den Erkenntnissen der systematischen Compliance-Risikoanalyse des Konzerns auf. Hierbei setzt die Mercedes-Benz Group u. a. nachfolgende Schwerpunkte: kontinuierliche Sensibilisierung für Compliance, die konsequente Nachverfolgung von Hinweisen auf Fehlverhalten sowie die Formulierung klarer Anforderungen an das Verhalten der Geschäftspartner – welche nachfolgend näher beschrieben sind.

Das Hinweisgebersystem BPO

Das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) ermöglicht es weltweit allen Beschäftigten sowie Geschäftspartnern und Dritten, Regelverstöße zu melden. Es nimmt rund um die Uhr Hinweise entgegen, die per E-Mail, postalisch oder über ein Meldeformular übermittelt werden können. In Brasilien, Japan, Südafrika und den USA stehen zudem externe gebührenfreie Hotlines zur Verfügung. Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung auch anonym erfolgen. In Deutschland steht Hinweisgebenden als zusätzliche Anlaufstelle ein externer neutraler Mittler zur Verfügung.

Über Hinweise an das Hinweisgebersystem BPO wird die Mercedes-Benz Group auf mögliche Risiken aufmerksam und kann Schaden vom Konzern sowie Beschäftigten und Geschäftspartnern abwenden sowie durch Fehlverhalten geschädigte Personen schützen. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie regelt das BPO-Verfahren und die entsprechenden Zuständigkeiten. Sie hat das Ziel, eine faire und transparente Vorgehensweise zu gewährleisten, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für die Betroffenen als auch den Schutz der hinweisgebenden Person berücksichtigt. Ebenso legt die Richtlinie den Maßstab fest, mit dem die Mercedes-Benz Group Regelverstöße beurteilt und über Konsequenzen entscheidet.

Wird ein Hinweis nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß mit geringem Risiko für die Mercedes-Benz Group eingestuft, übergibt das BPO den Fall an den zuständigen Bereich – zum Beispiel den Personalbereich, die Konzernsicherheit oder den Datenschutz. Der entsprechende Bereich geht dem Hinweis nach und klärt den Fall eigenverantwortlich auf. Zu Regelverstößen mit geringem Risiko 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 für die Mercedes-Benz Group bzw. für durch den Regelverstoß geschädigten Personen ein, verweist das BPO den Fall an eine Untersuchungseinheit. Das BPO begleitet die weitere Bearbeitung bis zum Abschluss des Verfahrens. Zu den Regelverstößen mit hohen Risiken zählen beispielsweise Korruptions-, Kartellrechts- und Geldwäschdelikte sowie Verstöße gegen technische Vorgaben oder

Verletzungen von Umweltvorschriften ebenso wie personenbezogene Sachverhalte, zum Beispiel sexuelle Belästigung oder Menschenrechtsverletzungen.

Um das Vertrauen in das Hinweisgebersystem BPO stetig zu erhöhen und es bei den Beschäftigten noch bekannter zu machen, setzt die Mercedes-Benz Group auf unterschiedliche Kommunikationsmaßnahmen. Dabei berücksichtigt sie auch die Erkenntnisse der vergangenen Mitarbeiterbefragung. So stellt sie Informationsmaterialien wie länderspezifische Infocards, Pocket Guides oder einen Erklärfilm bereit, der in zehn Sprachen zur Verfügung steht. In diversen Dialogveranstaltungen informiert die Mercedes-Benz Group ihre Beschäftigten über das BPO. Darüber hinaus informiert sie die Beschäftigten regelmäßig über die Art und Anzahl gemeldeter Verstöße und stellt quartalsmäßig Fallbeispiele zur Verfügung.

Vertriebspartner und Lieferanten

Die Mercedes-Benz Group erwartet nicht nur von ihren Beschäftigten, dass sie sich an Gesetze und Regeln halten. Ebenso stellt sie klare Compliance-Anforderungen an ihre Vertriebspartner und Lieferanten – denn integres und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Was sie im Einzelnen von ihren Geschäftspartnern erwartet, formuliert die Mercedes-Benz Group in den »Business Partner Standards«.

Bei der Auswahl der direkten Vertriebspartner und bei bestehenden Vertriebsgeschäftspartnern achtet sie darauf, dass die Partner Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Dies überprüft die Mercedes-Benz Group im Rahmen eines weltweit einheitlichen und risikobasierten Prozesses (»Sales Business Partner Due-Diligence Process«). Im Berichtsjahr unterzog der Konzern alle neuen Vertriebspartner einer »Due Diligence«-Prüfung. Darüber hinaus prüft es die bestehenden Vertriebspartner im Rahmen des Monitoring-Prozesses. Das Monitoring zielt darauf ab, mögliche Integritätsverstöße der Vertriebspartner zu identifizieren. Unterläuft ein Partner die Konzernstandards, behält sich die Mercedes-Benz Group vor, die Zusammenarbeit bzw. den Auswahlprozess zu beenden. Außerdem entwickelt die Mercedes-Benz Group gemeinsam mit den Einkaufsbereichen die Prozesse zur Auswahl von und Zusammenarbeit mit Lieferanten stetig weiter.

Für die Lieferanten gelten zudem die konzerneigenen »Responsible Sourcing Standards«. Sie lösten im Berichtsjahr die »Supplier Sustainability Standards« ab. Auf Basis dieser Standards und der Verhaltensrichtlinie stellt die Mercedes-Benz Group sowohl den Lieferanten als auch Vertriebspartnern Compliance-Awareness-Module zur Verfügung. Diese Module sollen für aktuelle Integritäts- und Compliance-Anforderungen wie Korruptionsprävention und Technical Compliance sensibilisieren. Damit bietet die Mercedes-Benz Group ihren Lieferanten und Vertriebspartnern auch eine Hilfestellung im Umgang mit möglichen Compliance-Risiken.

Kommunikation und Training

Auf Grundlage ihrer Verhaltensrichtlinie bietet die Mercedes-Benz Group ein umfangreiches Schulungsangebot zu Compliance-Themen an – zum Beispiel für Beschäftigte in der Verwaltung sowie für Mitglieder des Aufsichtsrats und der Geschäftsleitung von Konzerngesellschaften.

Die Trainingsinhalte und -themen orientieren sich an den Rollen und Funktionen der jeweiligen Zielgruppe. Für ihr Schulungsangebot ermittelt die Mercedes-Benz Group AG regelmäßig den Bedarf, nimmt Anpassungen sowie Erweiterungen vor und führt Evaluationen durch.

Wirksamkeit

Jährlich überprüft die Mercedes-Benz Group die Prozesse und Maßnahmen des CMS und analysiert, ob die Maßnahmen angemessen und wirksam sind. Dafür greift die Mercedes-Benz Group auf Informationen zu den Konzerngesellschaften und weitere lokal erhobene Informationen zurück. Zudem kontrolliert sie ihre Prozesse regelmäßig anhand von Leistungsindikatoren wie etwa der individuellen Prozessdauer oder -qualität. Um diese Indikatoren zu bestimmen, überprüft die Mercedes-Benz Group u. a. die Einhaltung formeller Erfordernisse und die Vollständigkeit der Inhalte. Dabei berücksichtigt sie auch die Erkenntnisse aus internen sowie unabhängigen externen Prüfungen.

Falls veränderte Risiken oder neue rechtliche Anforderungen dies verlangen, passt die Mercedes-Benz Group das CMS an. Die Gesellschaften sollen die jeweils daraus hervorgehenden Verbesserungsmaßnahmen umsetzen. Zudem sollen die Maßnahmen regelmäßig auf ihre Wirksamkeit überprüft und die zuständigen Führungsgremien über die Ergebnisse des Monitorings informiert werden.

Gemeldete Verstöße

Über das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) können weltweit alle Beschäftigten sowie Geschäftspartner und Dritte Regelverstöße melden. Im Berichtsjahr wurden 72 Fälle neu angelegt (Vorjahr: 33 Fälle). Insgesamt wurden 19 Fälle als »zutreffend« geschlossen. Bei diesen Fällen hat sich ein konkreter Anfangsverdacht bestätigt. Davon gehörten zwei Fälle in die Kategorie »Umweltverstöße«, ein Fall in die Kategorie »Datenschutz« und vier Fälle in die Kategorie »Reputationschaden«. In zehn Fällen haben sich Vorwürfe bestätigt, die sich auf unangemessenes Verhalten von Beschäftigten gegenüber Dritten bezogen, etwa »Rassismus« oder »sexuelle Belästigung«. Ein Fall entfiel auf die Kategorie »Kartellrecht«. Ein weiterer Fall entfiel auf die Kategorie »Verletzung der körperlichen Unversehrtheit«. Bei den als »zutreffend« geschlossenen Fällen entscheidet die Mercedes-Benz Group unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen. Zu den Personalmaßnahmen im Jahr 2022 gehörten u. a. Ermahnungen, Abmahnungen sowie außerordentliche Kündigungen.

Social Compliance

B.37

Ziel	Zielhorizont
Für 100 % der Produktionsmaterial-Rohstoffe der Mercedes-Benz Group, die ein erhöhtes Risiko für Menschenrechtsverletzungen bergen, Schutzmaßnahmen definieren und umsetzen	2028
Meilenstein: 70 % aller von der Mercedes-Benz Group eingesetzten Produktionsmaterial-Rohstoffe mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen überprüfen und notwendige Verbesserungsmaßnahmen definieren	2025
Meilenstein: 50 % aller von der Mercedes-Benz Group eingesetzten Produktionsmaterial-Rohstoffe mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen überprüfen und notwendige Verbesserungsmaßnahmen definieren	2023
100 % der aus Dienstleistungs-Lieferketten mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen bezogenen Warengruppen überprüfen	2026

Das Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, wirtschaftlichen Erfolg mit verantwortungsvollem Handeln gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft zu verbinden – und das entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Insbesondere mit dem Ausbau der Elektromobilität gewinnt auch das öffentliche Interesse an Menschenrechten in automobilen Lieferketten weiter an Bedeutung. Denn die Produktion von Batteriezellen erfordert Rohstoffe wie beispielsweise Lithium oder Kobalt. Sie stammen häufig aus Ländern, in denen das Risiko besteht, dass sie unter menschenrechtlich kritischen Bedingungen abgebaut werden.

Neben dem Interesse von Verbraucherinnen und Verbrauchern sowie zivilgesellschaftlichen Organisationen beobachtet die Mercedes-Benz Group auch ein steigendes Interesse am Thema Menschenrechte bei Investoren sowie Ratingagenturen. Das Thema Menschenrechte beeinflusst zunehmend Investitionsentscheidungen.

Menschenrechte zu achten, hat für die Mercedes-Benz Group zentrale Bedeutung und ist für sie Pflicht und Anspruch zugleich. Dementsprechend bindet der Konzern die Achtung der Menschenrechte als Handlungsfeld in seine nachhaltige Geschäftsstrategie ein. Darüber hinaus führte die Mercedes-Benz Group ein entsprechendes risikobasiertes System zur Wahrung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten ein. Dessen messbare Ziele und Kennzahlen sind in der nachhaltigen Geschäftsstrategie hinterlegt.

Grundsatzklärung

Die Achtung der Menschenrechte ist für die Mercedes-Benz Group ein grundlegender Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung. Ihr Anspruch ist, dass die Menschenrechte in allen Konzerngesellschaften eingehalten und auch bei ihren Partnern – entlang der gesamten Wertschöpfungskette – sowie Lieferanten geachtet werden. Die Grundsatzklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte ist Ausdruck dieser Selbstverpflichtung. Sie ergänzt und konkretisiert die Prinzipien zu Menschenrechten und guten Arbeitsbedingungen in der Verhaltensrichtlinie der Mercedes-Benz Group. Die Grundsatzklärung ist für alle Beschäftigten weltweit verbindlich.

Weitere Informationen zu den Anforderungen entlang der Lieferkette finden Sie auch im Kapitel »Nachhaltigkeit als Veränderungstreiber«.

Organisatorische Verankerung

Das Center of Competence für Menschenrechte ist die Abteilung Social Compliance. Sie arbeitet eng mit den Fachbereichen zusammen, die für die operative Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten verantwortlich sind – insbesondere den Einkaufseinheiten. Die übergreifenden Aktivitäten zum Thema Menschenrechte steuert das Vorstandsressort Integrität und Recht der Mercedes-Benz Group AG. Es verfasst die Grundsatz-erklärung und steuert menschenrechtliche Sorgfaltspflichten innerhalb der Mercedes-Benz Group über das konzerneigene Human Rights Respect System (HRRS). Das zuständige Vorstandsmitglied lässt sich regelmäßig über die Menschenrechtsaktivitäten des Konzerns informieren und erhält entsprechende Berichte. group.mercedes-benz.com/nachhaltigkeit/menschenrechte/hrrs/

Im Berichtsjahr beschloss die Mercedes-Benz Group erstmals die Ernennung eines Menschenrechtsbeauftragten. Seine Aufgabe ist es, zu überwachen, ob die Grundsatz-erklärung sowie das HRRS eingehalten werden. Der Menschenrechtsbeauftragte berichtet dem Vorstandsmitglied für Integrität und Recht. Darüber hinaus ist er Mitglied des Group Sustainability Boards und berichtet an den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG jährlich und anlassbezogen zu besonders relevanten Menschenrechtsthemen sowie zum Stand der Umsetzung der Grundsatz-erklärung. Die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten nimmt der Chief Compliance Officer wahr.

Prüfung von Menschenrechtsrisiken

Das **Human Rights Respect System (HRRS)** ist der menschenrechtliche Sorgfaltsansatz der Mercedes-Benz Group. Es umfasst den Schutz der eigenen Belegschaft durch das konzernweite Social CMS in Konzerngesellschaften sowie Prozesse zur menschenrechtlichen Sorgfalt in Lieferketten. Mit diesem Human-Rights-Due-Diligence-Ansatz überprüft die Mercedes-Benz Group sowohl die Konzerngesellschaften als auch ihre unmittelbaren Lieferanten (Tier-1) und, risikobasiert, auch mittelbare Lieferanten (über Tier-1 hinaus).

Das HRRS ist als Kreislauf zu verstehen, der im Kern aus vier Schritten besteht: 1. Risikobeurteilung, 2. Programmimplementierung, 3. Kontrolle, 4. Berichterstattung. Er zielt darauf ab, Risiken sowie mögliche und tatsächliche negative Auswirkungen des unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte frühzeitig zu erkennen, systematisch zu vermeiden und – falls erforderlich – Gegenmaßnahmen einzuleiten.

B.38

Das Human Rights Respect System (HRRS)



Die Mercedes-Benz Group baut das HRRS Schritt für Schritt weiter aus und bezieht dabei auch externe Stakeholder mit ein. Hierzu zählen Rechteinhabende wie die Beschäftigten und deren Vertreterinnen und Vertreter oder die Bevölkerung vor Ort. Zu menschenrechtlichen Risiken beim Abbau bestimmter Rohstoffe tauscht sich die Mercedes-Benz Group beispielsweise mit internationalen Nichtregierungsorganisationen (NGOs) aus.

Mit dem **Social-Compliance-Management-System** (Social CMS) identifiziert und adressiert die Mercedes-Benz Group insbesondere menschenrechtliche Risiken, die bei der Belegschaft in den eigenen Konzerngesellschaften auftreten können. Der Konzern integrierte das Thema Menschenrechte für die eigenen Konzerngesellschaften mit dem Social CMS in den zentralen, systematischen Compliance-Risikomanagementprozess. Er leitet risikospezifische Maßnahmenpakete ab, die den betroffenen Konzerngesellschaften zugeteilt und bedarfsweise angepasst werden – hierbei werden auch die Compliance-Verantwortlichen des weltweiten Compliance-Netzwerks mit einbezogen. Darauf aufbauend erstellt die Mercedes-Benz Group eine Gesamtrisikoanalyse für die Konzerngesellschaften.

Menschenrechtsrisiken in Lieferketten

Produktionsmaterial. Bei der Prüfung von Menschenrechtsrisiken entlang der Lieferkette von Produktionsmaterial liegt ein besonderes Augenmerk auf kritischen Rohstoffen.

Die auf Basis einer Vorab-Risikoanalyse identifizierten 24 kritischen Rohstoffe plant der Konzern bis 2028 schrittweise tiefergehend zu untersuchen. Diese Überprüfung besteht im Wesentlichen aus drei Schritten:

1. Die Transparenz entlang der Rohstoff-Lieferketten erhöhen – insbesondere bei bestimmten Fokusbauteilen wie der Batteriezelle. Hierfür kontaktiert die Mercedes-Benz AG beispielsweise die Lieferanten der entsprechenden Bauteile und fordert sie auf, ihre Sublieferantenstruktur in einer Selbstauskunft offenzulegen.
2. Risiko-Hotspots in diesen Lieferketten identifizieren – beispielsweise auf Basis von Länderrisiken in den einzelnen Abbauländern.
3. Maßnahmen für die Risiko-Hotspots definieren, umsetzen und überprüfen, ob diese langfristig wirksam sind.

Direkte Lieferanten von Produktionsmaterial überprüft der Einkauf der Mercedes-Benz AG auf ihre Menschenrechts-Compliance: Im Rahmen regelmäßiger Risikoanalysen führt der Einkaufsbereich neben CSR-Audits vor Ort u. a. auch eine jährliche Datenbankrecherche zu Nachhaltigkeits- und Compliance-Verstößen durch. Ziel ist es, mögliche Verstöße anhand aktueller Lieferantendaten frühzeitig zu erkennen. Kommen

Verdachtsmomente auf, veranlasst der Einkaufsbereich eine tiefergehende Überprüfung. Sofern die bemängelten Prozesse vom Lieferanten nicht ausreichend nachgebessert werden, entscheidet das Unternehmen individuell über die weiteren Schritte – in besonders schweren Fällen auch in Managementgremien. Dies kann in letzter Konsequenz auch dazu führen, dass sich die Mercedes-Benz AG von einem Lieferanten trennt.

Daneben führte die Mercedes-Benz AG im Jahr 2022 ihre Audits bei Produktionsmaterial-Lieferanten fort: Insgesamt vollzog sie 825 Vor-Ort-Überprüfungen. Bedingt durch die COVID-19-Pandemie fanden einige Audits virtuell statt.

Dienstleistungen. Auch ihre Dienstleister nimmt die Mercedes-Benz Group mit in die Verantwortung für die Achtung von Menschenrechten und weiteren Nachhaltigkeitsaspekten: International Procurement Services (IPS), zuständig für den Einkauf von Dienstleistungen, bewertet alle neuen Dienstleister in Risikoländern und kritischen Einkaufsbereichen im Hinblick auf Sozial- und Umweltstandards, Geschäftsethik sowie den Umgang mit Richtlinien.

Auf Basis einer Vorab-Risikoanalyse identifizierte der Konzern 27 Dienstleistungen, die menschenrechtlich potenziell kritisch sind. Darauf aufbauend entstand zusammen mit einem Team aus Fachleuten ein Fragenkatalog. Die Dienstleister sind aufgefordert, diesen Katalog auszufüllen. Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, dadurch mögliche höhere menschenrechtliche Risiken bestimmter Dienstleistungen und Branchen aufzudecken. So erhält sie Transparenz über mögliche Risiken, kann gezielte Status-quo-Analysen einleiten und mit relevanten Dienstleistern in den Dialog treten.

Des Weiteren unterzieht die Mercedes-Benz Group die Dienstleister einer Due-Diligence-Prüfung: Dabei achtet sie insbesondere darauf, vor allem Dienstleister aus Risikoländern zu beurteilen. Die Beurteilung ergänzt sie durch Dokumentenprüfungen und Datenbankrecherchen, um die Plausibilität der Angaben zu gewährleisten. Im Berichtsjahr haben sich aus den Vor-Ort-Überprüfungen und Lieferanten-Screenings des Einkaufsbereichs IPS bei den direkten Lieferanten der Mercedes-Benz Group keine konkreten Hinweise auf Kinder- oder Zwangsarbeit ergeben. Außerdem wurden keine Indizien für Verstöße gegen das Recht auf Kollektivverhandlungen oder die Vereinigungsfreiheit gefunden.

Sensibilisierung für Menschenrechte

Über die Verhaltensrichtlinie und die Grundsatzserklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte informiert die Mercedes-Benz Group ihre Beschäftigten zum Thema Menschenrechte und sensibilisiert sie für entsprechende Risiken. Die Bestimmungen sind für alle Beschäftigten bindend. Im Berichtsjahr wurde die Grundsatzserklärung in bestehende Trainingskonzepte integriert – beispielsweise in das verpflichtende webbasierte Basic Module Integrity@Work.

Seit 2018 führt die Mercedes-Benz Group für Produktionsmaterial-Lieferanten gemeinsam mit der Nachhaltigkeitsinitiative »Drive Sustainability« Sensibilisierungs- und Informationsmaßnahmen für Lieferanten in verschiedenen Fokusländern durch. Die jeweiligen Länder wählte sie gemeinsam mit der Initiative aus. Im Berichtsjahr fanden die für Lieferanten in Mexiko und den USA vorgesehenen Trainings aufgrund der COVID-19-Pandemie als webbasierte Veranstaltungen statt.

Beschwerdemanagement

Beschäftigten und externen Hinweisgebenden stellt der Konzern verschiedene Kanäle zur Verfügung, um auf vermutete Menschenrechtsverletzungen hinzuweisen, Regelverstöße zu melden und Abhilfe einzufordern. Diese tragen auch dazu bei, die unternehmerischen Menschenrechtsrisiken zu identifizieren und zu bewerten. Sowohl das eigene Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) als auch die Weltarbeitnehmervertretung nehmen entsprechende Hinweise entgegen.

EU-Taxonomie

Eine wichtige Zielsetzung des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums (»Sustainable Finance«) im Rahmen des europäischen »Green Deals« ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen. Vor diesem Hintergrund trat Mitte 2020 die Taxonomie-Verordnung (EU 2020/852) der EU in Kraft. Sie soll als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem festlegen, welche Wirtschaftstätigkeiten in der EU als taxonomiekonform und damit als »ökologisch nachhaltig« im Hinblick auf sechs von der Verordnung festgelegte Umweltziele gelten.

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zur Anwendung sind Unternehmen verpflichtet, die eine nichtfinanzielle Erklärung erstellen müssen. Nach Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung sind die taxonomiekonformen Anteile ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten an den Umsatzerlösen, Investitionen und Betriebsausgaben jährlich zu berichten.

Taxonomiefähigkeit

In einem ersten Schritt ist die sogenannte Taxonomiefähigkeit zu beurteilen. Diese setzt voraus, dass eine Wirtschaftstätigkeit in sogenannten delegierten Rechtsakten zur Taxonomie-Verordnung genannt und näher erläutert ist. Aktuell liegen für die ersten beiden Umweltziele (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel) Beschreibungen relevanter Aktivitäten und technischer Bewertungskriterien als delegierter Rechtsakt der EU (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139) vor. Für die Mercedes-Benz Group stellt dabei insbesondere der Klimaschutz das als relevant anzusehende Umweltziel dar.

Für den Konzern wurden ausgehend von den im delegierten Rechtsakt zum Klimaschutz enthaltenen Beschreibungen die folgenden taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten identifiziert:

- Wirtschaftstätigkeit 3.3: umfasst Herstellung CO₂-armer Verkehrstechnologien, die die Produktion von Pkw und Vans beinhaltet
- Wirtschaftstätigkeit 6.5: umfasst Leasing und Finanzierung CO₂-armer Pkw und Vans
- Wirtschaftstätigkeit 6.6: umfasst Leasing und Finanzierung CO₂-armer Trucks

In einem am 6. Oktober 2022 von der EU-Kommission final veröffentlichten Interpretationsdokument wird klargestellt, dass sich die Begrifflichkeit »CO₂-arm« lediglich auf die Prüfung der Taxonomiekonformität im Rahmen der technischen Bewertungskriterien bezieht und für die Berichterstattung der Taxonomiefähigkeit keine Relevanz hat. Insbesondere für Automobilhersteller wird dort beispielhaft ausgeführt, dass die Aktivität der »Herstellung CO₂-armer Fahrzeuge« auch Verbrennerfahrzeuge umfasst. Für die Mercedes-Benz Group bedeutet diese Klarstellung der EU-Kommission, dass die Herstellung sämtlicher Fahrzeuge des Konzerns als taxonomiefähig berichtet wird.

Die Wirtschaftstätigkeit 6.5 betrifft Leasing- und Absatzfinanzierung aller Fahrzeuge, die von Dritten angekauft werden.

Die Wirtschaftstätigkeit 6.6 bildet im Wesentlichen das bei Mercedes-Benz Mobility weiter geführte Portfolio mit Truck-Umfängen ab.

Die in der Ergänzung des delegierten Rechtsakt zu den Klimazielen aufgeführten Wirtschaftstätigkeiten in bestimmten Energiesektoren liegen bei der Mercedes-Benz Group nur in unwesentlichem Umfang vor und dienen ausschließlich der Durchführung der Wirtschaftstätigkeit 3.3.

Taxonomiekonformität

In einem weiteren Schritt ist für taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten eine Beurteilung der Taxonomiekonformität vorzunehmen. Ausschließlich taxonomiefähige Aktivitäten können bei Erfüllung bestimmter technischer Bewertungskriterien als »ökologisch nachhaltig« oder taxonomiekonform gelten. Hierfür ist hinsichtlich der relevanten Wirtschaftstätigkeiten durch die Erfüllung bestimmter technischer Bewertungskriterien ein wesentlicher Beitrag zu einem von der Taxonomie-Verordnung definierten Umweltziel zu leisten und auf Basis definierter »Do-no-significant-harm-Kriterien« (DNSH-Kriterien) eine erhebliche Beeinträchtigung eines anderen Umweltziels auszuschließen. Zudem muss die Erfüllung von Mindeststandards beispielsweise im Hinblick auf die Einhaltung von Menschenrechten oder die Bekämpfung von Korruption sichergestellt sein (»Mindestschutz«).

Erfüllung eines wesentlichen Beitrags zum Umweltziel Klimaschutz

Gemäß des delegierten Rechtsaktes leisten alle Fahrzeuge unterhalb des in den technischen Bewertungskriterien verankerten Grenzwertes von 50g CO₂/km je Fahrzeug (gemäß WLTP) einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz. Bei der Mercedes-Benz Group unterschreiten vollelektrische sowie die Mehrzahl der Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge diesen Grenzwert. Diese Fahrzeuge werden im Folgenden »CO₂-arme Fahrzeuge« genannt.

Ausschluss einer wesentlichen Beeinträchtigung auf Basis von »Do-no-significant-harm«-Kriterien

Über die Einhaltung von DNSH-Kriterien wird in einem zweiten Schritt sichergestellt, dass die Wirtschaftstätigkeiten die weiteren Umweltziele nicht wesentlich beeinträchtigen.

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 wurde die Erfüllung dieser Kriterien im Wesentlichen auf Ebene der konsolidierten Produktionsstandorte überprüft, an denen derzeit oder zukünftig CO₂-arme Fahrzeuge oder entsprechende Komponenten hergestellt werden.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 ist die Analyse der Kriterien auf Basis der jeweiligen CO₂-armen Fahrzeuge vorzunehmen.

Anpassung an den Klimawandel. Für relevante Produktionsstandorte wurde eine Klimarisikobewertung durchgeführt, um physische Klimarisiken anhand wesentlicher Klimagefahren zu analysieren. Basierend auf der identifizierten Risikoexposition wurden Anpassungsmaßnahmen bewertet. In der Analyse wurden anerkannte Szenarien des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) berücksichtigt, darunter ein Szenario, welches die größten physischen Auswirkungen repräsentiert. Es wurden verschiedene Zeithorizonte (u. a. 2040) und eine Trendanalyse betrachtet. Der Nachweis der DNSH-Kriterien für Wirtschaftstätigkeit 6.5 beruht im Wesentlichen auf der Berücksichtigung relevanter Nutzungs- und Umweltbedingungen, wie beispielsweise Hitze- und Kälteanforderungen im Rahmen der Fahrzeugentwicklung und -erprobung.

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen. Für die Herstellung CO₂-armer Fahrzeuge stellt die Mercedes-Benz Group die Einhaltung der DNSH-Kriterien im Wesentlichen auf Basis etablierter Umweltmanagementsysteme sowie der internen Umweltrisikobewertung (Environmental-Due-Diligence-Prozess) sicher. Weltweit etablierte das Unternehmen an seinen Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme nach EMAS bzw. ISO 14001, die es regelmäßig zertifizieren lässt. Im Rahmen der internen Umweltrisikobewertung werden konsolidierte Produktionsstandorte bewertet u. a. in Bezug auf Wasserqualität sowie Empfehlungen zur Risikominimierung ermittelt und entsprechende Nachverfolgung umgesetzt. Darüber hinaus nutzt der Konzern externe Datenquellen, um Standorte mit Risiken bezüglich Wasserknappheit zu identifizieren.

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft. Für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 fordert die Taxonomie-Verordnung die Bewertung und falls möglich die Anwendung von Maßnahmen, die den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft fördern, u. a. den Einsatz von Sekundärmaterial, eine hohe Haltbarkeit von Produkten und das Abfallmanagement in der Produktion. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt das Konzept der Kreislaufwirtschaft bei der Produktentwicklung von Beginn an und hat sich das übergeordnete Ziel gesetzt, den Einsatz von Sekundärmaterial zu erhöhen. Zudem sind entsprechend den Vorgaben Mercedes-Benz Pkw-Modelle und leichte Nutzfahrzeuge gemäß ISO 22628 zu 85% stofflich recyclingfähig sowie zu 95% verwertbar, was u. a. den Anforderungen der Wirtschaftstätigkeit 6.5 entspricht.

Auch in der Produktion forciert die Mercedes-Benz Group die Anstrengungen für einen geringeren Rohstoff- und Materialverbrauch. Entsprechend der Abfallhierarchie ist es das oberste Ziel des Unternehmens, Abfall zu vermeiden. Für ihre Produktionsstandorte weltweit hat sich die Mercedes-Benz Group Reduktionsziele u. a. für die Gesamtabfallmenge und die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug gesetzt. Zum anderen ist das Themenfeld Abfallwirtschaft auch ein Bestandteil der internen Umweltrisikobewertung.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung. Im Hinblick auf die DNSH-Kriterien verweist die Taxonomie-Verordnung für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 unter Anhang C des delegierten Rechtsaktes zum Klimaschutz auf die Vermeidung von Herstellung, Inverkehrbringen oder Verwendung von reglementierten Stoffen aus dem europäischen Chemikalienrecht sowie weiterer Stoffgruppen, die darüber hinausgehen (definiert unter den Punkten f) und g) des genannten Anhangs). Die Vorschriften enthalten jedoch eine Ausnahmeregelung, die von der Mercedes-Benz Group angewendet wird. Im Kontext des Chemikalienrechts sind im Konzern interne Vorgabe-, Freigabe- und Kontrollprozesse für produktions- und produktbezogene Aktivitäten etabliert. Die Mercedes-Benz Group hat zudem Vorgaben zur Substitutionsprüfung und damit zur Verwendung weniger kritischer Gefahrstoffe festgelegt.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 beziehen sich die DNSH-Kriterien auf die Einhaltung verschiedener in EU Verordnungen und Richtlinien vorgesehene produktbezogene Anforderungen u. a. zu Emissionsgrenzwerten sowie Rollwiderstandskoeffizienten und Rollgeräuschen von Reifen. Es werden aktuell nur vollelektrische Fahrzeuge im Anwendungsgebiet dieser EU-Regelungen in den taxonomiekonformen Umfängen der Wirtschaftstätigkeit 6.5 berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung eines weiteren FAQ Dokuments der EU Kommission (veröffentlicht als Draft Commission Notice vom 19. Dezember 2022) erfüllen nur solche Reifen die DNSH-Anforderungen für das jeweilige Fahrzeug, die den zwei höchsten am Markt verfügbaren Kraftstoffeffizienzklassen und gleichzeitig der höchsten am Markt verfügbaren Klasse für das externe Rollgeräusch entsprechen. Für die Analyse wurde der Zeitpunkt des Inverkehrbringens herangezogen. Zur Beurteilung der jeweiligen am Markt verfügbaren Klassen sind die Angaben der Europäischen Produktdatenbank für die

Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) zugrunde zu legen. Bei Vans wurde eine solche konkrete Prüfung der für die jeweiligen Fahrzeuge auf dem Markt verfügbaren Reifenklassen nach der EPREL Datenbank durchgeführt. Für PKW wurde stattdessen ohne einen EPREL-Abgleich auf die beiden theoretisch höchsten Klassen für die Kraftstoffeffizienz und der höchsten Klasse für das Rollgeräusch abgestellt. Auf dieser Basis wurde das gesamte Fahrzeugportfolio vollelektrischer PKW ohne Unterscheidung nach Wirtschaftstätigkeiten und somit ohne Unterscheidung nach Verkaufs- und Leasingfahrzeugen analysiert und bewertet und so ein prozentualer Anteil der PKW mit den jeweils höchsten Reifenklassen ermittelt.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme. Zum Nachweis der Vorgaben für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 bezüglich des Umweltziels Biodiversität und Ökosysteme werden zum einen im Rahmen der internen Umweltrisikobewertung ökologisch sensible Gebiete oder Schutzzonen im Umfeld von Standorten dokumentiert und berücksichtigt. Zum anderen ist die Prüfung der umgebenden Gebiete Bestandteil des Planungsprozesses von Standorten.

Erfüllung des Mindestschutzes

Eine Wirtschaftstätigkeit kann nur dann als ökologisch nachhaltig im Sinn der Taxonomie klassifiziert werden, wenn sie auch in Übereinstimmung mit bestimmten Mindeststandards ausgeführt wird, die sich entlang internationaler Rahmenwerke orientieren. Artikel 18 der Taxonomie-Verordnung führt hierzu die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, einschließlich der Grundprinzipien und Rechte aus den acht Kernübereinkommen, die in der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit festgelegt sind, sowie die Internationale Charta der Menschenrechte an. Eine weiterführende Präzisierung durch die Taxonomie-Verordnung erfolgt nicht.

Mit ihrem Bericht vom Oktober 2022 (»Final Report on Minimum Safeguards«) unterstützt die »Platform on Sustainable Finance« Unternehmen bei der Auslegung von Umfang und Anwendungsbereich der Mindeststandards. Dieser Bericht bildet die Grundlage zur Anwendung und Berichterstattung bei der Mercedes-Benz Group. Zentrale Themenbereiche sind demnach Menschen- und Arbeitnehmerrechte (siehe auch Kapitel »Social Compliance«, S. 115, und »Gesundheits- und Arbeitsschutz«, S. 101), die Verhinderung von Korruption sowie die Förderung eines fairen Wettbewerbs (siehe auch Kapitel »Das Compliance-Management-System«, S. 110, »Korruption bekämpfen«, S. 111, und »Fairen Wettbewerb fördern«, S. 111) und eine verantwortungsvolle Steuerpraxis (siehe Kapitel »Steuerpflicht«, S. 88). Im Wesentlichen beruht der Nachweis der Einhaltung auf dem Vorhandensein geeigneter konzernweiter Due-Diligence-Prozesse sowie dem Fehlen von letztinstanzlichen Gerichtsurteilen aufgrund schwerwiegender Verstöße in den genannten Bereichen.

Berichterstattung zu taxonomiekonformen Anteilen ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten

Nachfolgend werden für die Mercedes-Benz Group die Anteile an Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben im Zusammenhang mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten dargestellt.

Die einzelnen Umsätze, Investitionen und Betriebsausgaben sind dabei jeweils genau einer Wirtschaftstätigkeit und einem Umweltziel zugeordnet. Doppelzählungen sind somit ausgeschlossen.

Der Berechnung der maßgeblichen Kennzahlen liegt der Konzernabschluss gemäß IFRS zugrunde. Im Vorjahr waren aufgrund einer Erleichterungsvorschrift lediglich die Anteile taxonomiefähiger Wirtschaftstätigkeiten verpflichtend zu berichten. Im Berichtsjahr ist die Angabe von Vergleichsinformationen noch nicht gesetzlich gefordert.

Umsatzerlöse

B.39

Umsatzerlöse¹

Wirtschaftstätigkeiten	Absoluter Umsatz		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag		DNSH-Kriterien (»keine erhebliche Beeinträchtigung«)	Mindestschutz	Taxonomiekonformer Umsatzanteil in 2022	Kategorie: Ermöglichte Tätigkeit (E)/ Übergangstätigkeit (T)
	Umsatzanteil	Umsatz	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel				
	in Millionen €	in %	in %	in %	Ja/Nein	Ja/Nein	in %	E/T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN								
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)								
3.3 Herstellung CO ₂ -armer Verkehrstechnologien	14.660	10	100	0	Ja	Ja	10	E
6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	334	0	100	0	Ja	Ja	0	T ²
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)	14.994	10	100	0			10	
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)								
3.3 Herstellung CO ₂ -armer Verkehrstechnologien	108.206	72						
6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	22.773	15						
6.6 Güterbeförderung im Straßenverkehr	854	1						
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform) (A.2)	131.833	88						
Total (A.1 + A.2)	146.827	98						
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN								
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)	3.190	2						
Gesamt (A + B)	150.017	100						

1 Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»limited assurance«) unterzogen. Abweichend hierzu ist die Summe (Gesamt A + B) als Konzernkennzahl mit hinreichender Sicherheit (»reasonable assurance«) geprüft.

2 Es handelt sich nur bei den Umfängen, die auf die Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge entfallen, um eine Übergangstätigkeit.

Taxonomiefähigkeit der Umsatzerlöse

Für den Anteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse (siehe unter A in der Tabelle) werden die taxonomiefähigen Umsatzerlöse ins Verhältnis gesetzt zu den Gesamtumsätzen des Konzerns.

Dabei berücksichtigt der Nenner alle Umsatzerlöse der einzubeziehenden Konzerngesellschaften. Die in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 150.017 Mio. € (vgl. Kapitel »Konzernabschluss« in Anmerkung 5 im Konzernanhang).

Für die Erhebung des Zählers wurden die Umsatzerlöse daraufhin untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung oder dem Leasing bzw. der Finanzierung von Fahrzeugen erzielt wurden. Dies trifft auf nahezu alle von der Mercedes-Benz Group erzielten Umsatzerlöse zu. Hiervon ausgenommen sind insbesondere Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen, die vom Mercedes-Benz Konzern von Dritten angekauft wurden.

Taxonomiekonformität der Umsatzerlöse

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an Wirtschaftstätigkeiten (siehe unter A1 in der Tabelle) wurden zur Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Umsatzerlöse daraufhin untersucht, ob sie mit CO₂-armen Fahrzeugen erzielt wurden. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH-Kriterien überprüft.

Für den weit überwiegenden Teil der Umsatzerlöse, insbesondere aus dem Neu- und Gebrauchtfahrzeuggeschäft sowie aus der Leasing- und Absatzfinanzierung, erfolgt eine direkte Zurechnung von Umsatzerlösen auf CO₂-arme Fahrzeuge. Bei weiteren Umsatzbestandteilen, insbesondere bei Umsätzen aus dem Ersatzteilgeschäft, aus Service- und Wartungsverträgen oder der Zuordnung mengenabhängiger Rabatte, ist eine Zuweisung zu CO₂-armen Fahrzeugen nicht unmittelbar möglich. Daher wurden in diesen Fällen für die verschiedenen Umsatzbestandteile geeignete Schlüsselungen auf Basis aktueller bzw. historischer Fahrzeugumsätze für die im Markt befindliche Flotte bzw. Produktionsmengen herangezogen.

Bis zum Ende des Jahrzehnts will die Mercedes-Benz Group überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen, vollelektrisch sein. Mit dem strategischen Schritt zu »Electric only« beschleunigt das Unternehmen die Transformation in eine softwaregetriebene und vollelektrische Zukunft. Abgeleitet aus dieser Strategie und den auf dieser Basis geplanten Absatzzahlen für emissionsarme Fahrzeuge rechnet die Mercedes-Benz Group mit einer deutlichen Erhöhung des Anteils der Umsatzerlöse mit CO₂-armen Fahrzeugen in den nächsten Jahren. Weitere Informationen finden sich im Kapitel »Umweltbelange«.

Investitionen

B.40

Investitionen¹

Wirtschaftstätigkeiten	Absolute Investitionen in Millionen €	Investitions- anteil in %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag		DNSH- Kriterien (»keine erheb- liche Beein- trächtigung«)	Mindest- schutz	Taxonomie- konformer Investitions- anteil in 2022 in %	Kategorie: Ermögli- chende Tätigkeit (E)/ Übergangs- tätigkeit (T) E/T
			Anpassung an den Klimaschutz in %	Anpassung an den Klimawandel in %				
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN								
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)								
3.3 Herstellung CO ₂ -armer Verkehrstechnologien	3.732	20	100	0	Ja	Ja	20	E
6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	325	2	100	0	Ja	Ja	2	T ²
Investitionen ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)	4.057	22	100	0			22	
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)								
3.3 Herstellung CO ₂ -armer Verkehrstechnologien	4.092	22						
6.5 Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	10.220	56						
Investitionen taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomie- konform) (A.2)	14.312	78						
Total (A.1 + A.2)	18.369	100						
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN								
Investitionen nicht taxonomie- fähiger Tätigkeiten (B)	0	0						
Gesamt (A + B)	18.369	100						

¹ Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»limited assurance«) unterzogen. Abweichend hierzu ist die Summe (Gesamt A + B) als Konzernkennzahl mit hinreichender Sicherheit (»reasonable assurance«) geprüft.

² Es handelt sich nur bei den Umfängen, die auf die Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge entfallen, um eine Übergangstätigkeit.

Taxonomiefähigkeit der Investitionen

Für den Anteil der taxonomiefähigen Investitionen (siehe unter A in der Tabelle) werden die taxonomiefähigen Investitionen ins Verhältnis gesetzt zu den relevanten Gesamtinvestitionen des Konzerns.

Dabei werden im Nenner, der Kennzahl für die Investitionen, alle Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen sowie Zugänge zu Nutzungsrechten gemäß IFRS 16 einschließlich der Zugänge zu den genannten Vermögenswerten im Rahmen von Unternehmensakquisitionen berücksichtigt. Bei den vermieteten Gegenständen werden ausschließlich die von konzernexternen Händlern erworbenen Fahrzeuge berücksichtigt. Erworbene Firmenwerte werden in die Betrachtung nicht einbezogen. Liegt eine Veräußerungsabsicht vor, so werden Investitionen in langfristige Vermögenswerte bis zum erstmaligen Zeitpunkt der Klassifikation als zur Veräußerung oder als Ausschüttung verfügbar gemäß IFRS 5 berücksichtigt. Die relevanten Zugänge zu den einzubeziehenden Vermögenswerten betragen im Berichtsjahr insgesamt 18.369 Mio. € (vgl. Kapitel »Konzernabschluss« in Anmerkungen 11, 12 und 13 im Konzernanhang).

Nach dem oben genannten am 6. Oktober 2022 final veröffentlichten Interpretationsdokument der EU-Kommission beinhaltet die Definition einer Wirtschaftstätigkeit die Erzielung eines Outputs. Entsprechend dem Geschäftsmodell der Mercedes-Benz Group wurden daher für die Ermittlung des Zählers die Investitionen dahingehend analysiert, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrzeugen oder Beförderungslösungen für Personen oder Güter erfolgen. Dies ist für nahezu alle unsere Investitionen erfüllt.

Taxonomiekonformität der Investitionen

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an Wirtschaftstätigkeiten (siehe unter A1 in der Tabelle) wurden für die Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Investitionen daraufhin untersucht, ob Sie mit CO₂-armen Fahrzeugen im Zusammenhang stehen. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH-Kriterien überprüft.

Die folgenden Investitionen sind dabei aggregiert über die Wirtschaftstätigkeiten enthalten.

B.41

Investitionen im Jahr 2022

	Im Nenner in Mio. € (gesamte Investitionen)	Im Zähler in Mio. € (taxonomie- konforme Investitionen) ¹	taxonomie- konforme Investitionen in % ¹
Sachanlagevermögen	3.421	1.507	44
Immaterielle Vermögenswerte	3.480	1.874	54
Nutzungsrechte (IFRS 16)	923	391	42
Vermietete Gegenstände	10.545	285	3
Summe	18.369	4.057	22

¹ Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»limited assurance«) unterzogen.

Die Höhe des Anteils der taxonomiekonformen Investitionen an den Gesamtinvestitionen ist im Wesentlichen durch die Zugänge bei den vermieteten Gegenständen geprägt. Daher reflektiert dieser Anteil nur bedingt unsere Zukunftsinvestitionen in nachhaltige Produkte.

Bei einer Betrachtung der taxonomiekonformen Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (im Wesentlichen aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen) und Sachanlagen der Mercedes-Benz Group ergeben sich deutlich höhere Anteile an taxonomiekonformen Investitionen (Tabelle B.41). Im Rahmen unserer »Electric only«-Strategie beabsichtigt die Mercedes-Benz Group, diese Investitionen in den nächsten Jahren weiter zu erhöhen.

Alle im Geschäftsjahr im Zähler enthaltenen Investitionen der Mercedes-Benz Group beziehen sich auf Vermögenswerte oder Prozesse im Zusammenhang mit bereits bestehenden Technologien, die mit bereits bestehenden taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind. Für den überwiegenden Teil der Investitionen im Industriegeschäft erfolgte eine direkte Zuordnung zu voll-elektrischen oder CO₂-armen hybriden Fahrzeugprojekten. Für Investitionen in Vermögenswerte, die sowohl zur Herstellung von Verbrennerfahrzeugen als auch zur Produktion CO₂-armer Fahrzeuge genutzt werden, wurden geeignete Schlüsselungen auf Basis geplanter Absatzzahlen auf der Ebene der jeweiligen Bau-reihe bzw. der Fahrzeugplattform vorgenommen. Für Investitionen ohne direkten Bezug zum Herstellungsprozess wurden die entsprechenden Investitionen anhand geplanter Absatzzahlen CO₂-armer Fahrzeuge

geschlüsselt. Für den Finanzdienstleistungsbereich sind die Zugänge zu den vermieteten Gegenständen direkt CO₂-armen Fahrzeugen zurechenbar.

Betriebsausgaben

B.42

Betriebsausgaben¹

Wirtschaftstätigkeiten	Absolute Betriebsausgaben in Millionen €	Anteil an Betriebsausgaben in %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag		DNSH-Kriterien (»keine erhebliche Beeinträchtigung«)	Mindestschutz	Taxonomiekonformer Anteil an Betriebsausgaben in 2022 in %	Kategorie: Ermöglichte Tätigkeit (E)/ Übergangstätigkeit (T) E/T
			Klimaschutz in %	Anpassung an den Klimawandel in %				
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN								
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)								
3.3 Herstellung CO ₂ -armer Verkehrstechnologien	2.340	35	100	0	Ja	Ja	35	E
Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)	2.340	35	100	0			35	
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)								
3.3 Herstellung CO ₂ -armer Verkehrstechnologien	4.324	65						
Betriebsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform) (A.2)	4.324	65						
Total (A.1 + A.2)	6.664	100						
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN								
Betriebsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)	0	0						
Gesamt (A + B)	6.664	100						

¹ Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»limited assurance«) unterzogen.

Taxonomiefähigkeit der Betriebsausgaben

Für den Anteil der taxonomiefähigen Betriebsausgaben (siehe unter A in der Tabelle) werden die taxonomiefähigen Betriebsausgaben ins Verhältnis gesetzt zu den relevanten Betriebsausgaben des Konzerns.

Dabei stellen die im Nenner zu berücksichtigenden Betriebsausgaben eine ausschließlich im Rahmen der Taxonomieberichterstattung ermittelte Kennzahl dar. Hierzu zählen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen und Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverträgen. Darüber hinaus werden Aufwendungen aus Gebäudesanierungsmaßnahmen sowie bestimmte Wartungs- und Reparaturmaßnahmen (im Wesentlichen Arbeits- und Materialkosten sowie bezogene Leistungen) bei Vermögenswerten des Sachanlagevermögens gemäß dem delegierten Rechtsakt zu Art. 8 Taxonomie-Verordnung einbezogen. Diese Bestandteile der relevanten Betriebsausgaben wurden auf Basis von Wesentlichkeitsbetrachtungen ausschließlich bei unseren Produktionsgesellschaften erhoben. Es werden die genannten Betriebsausgaben der einzubeziehenden Konzerngesellschaften berücksichtigt, soweit diese nicht als aufgegebenen Aktivitäten gesondert in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung ausgewiesen werden.

Entsprechend der Vorgehensweise bei den Investitionen wurden auch hier für die Ermittlung des Zählers die relevanten Betriebsausgaben auf Basis der oben genannten Wesentlichkeitsbetrachtungen dahingehend untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrzeugen stehen. Dies trifft nahezu auf alle getätigten Betriebsausgaben zu.

Taxonomiekonformität der Betriebsausgaben

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an Wirtschaftstätigkeiten (siehe unter A1 in der Tabelle) wurden für die Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Betriebsausgaben daraufhin untersucht, ob sie für CO₂-arme Fahrzeuge angefallen sind. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH-Kriterien überprüft.

Die nicht aktivierten Aufwendungen für Forschung und Entwicklung können anhand der Zuordnung zu voll-elektrischen oder CO₂-armen hybriden Fahrzeugprojekten überwiegend direkt in den Zähler eingerechnet werden. Für nicht unmittelbar zuordenbare Aufwendungen für Forschung und Entwicklung (Baureihen oder Fahrzeugplattformen, die sowohl Plug-in-Hybride als auch reine Verbrennerfahrzeuge enthalten) wurden geeignete Schlüsselungen auf Basis erwarteter zukünftiger Absatzzahlen des CO₂-armen Anteils der Baureihe bzw. der Fahrzeugplattform vorgenommen. Für die weiteren Bestandteile der relevanten Betriebsausgaben konnte ebenfalls keine direkte Zurechnung zu CO₂-armen Fahrzeugen vorgenommen werden. Die Einbeziehung in den Zähler erfolgte auf Basis geeigneter Schlüsselungen anhand aktueller Produktionsumfänge.

Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

Die **Mercedes-Benz Group** schloss das Jahr 2022 trotz anhaltender Halbleiter- und Logistikengpässe, regionaler COVID-19-Maßnahmen sowie geopolitischer Herausforderungen erfolgreich ab und setzte die Transformation hin zu einer vollelektrischen und softwaregetriebenen Zukunft konsequent fort.

Der Konzern erzielte im abgelaufenen Jahr infolge des Absatzanstiegs, der erheblich verbesserten Preisdurchsetzung in Verbindung mit einem vorteilhafteren Produktmix sowie der anhaltenden Kostendisziplin ein im Vergleich zum Vorjahr um 28 % verbessertes EBIT. Insbesondere die starke Nachfrage nach Top-End- und Elektrofahrzeugen von Mercedes-Benz Cars überstieg das Angebot, das wie bereits im Vorjahr aufgrund des anhaltenden Halbleitermangels und der Logistikengpässe eingeschränkt war. In der Folge erhöhte der Konzern bereits unterjährig die Prognosen sowohl für den Umsatz, das EBIT und den Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Im Berichtsjahr betragen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Mercedes-Benz Pkw-Neuwagenflotte in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) unter Anwendung der gesetzlichen Regelungen 115 g/km¹ und bewegten sich somit auf dem gleichem Niveau wie im Vorjahr. Damit unterschritt die Mercedes-Benz Group die CO₂-Ziele von 127 g/km in Europa im Jahr 2022.

Die erheblich verbesserte Preisdurchsetzung in Verbindung mit einem vorteilhafteren Produktmix führte bei **Mercedes-Benz Cars** zu höheren Umsatzerlösen als zu Jahresbeginn erwartet. Diese Entwicklungen und die gute Margenqualität führten dazu, dass auch die Prognose für die bereinigte Umsatzrendite bereits unterjährig nach oben angehoben wurde. Infolge negativer Effekte auf das Working Capital aufgrund von halbleiterbedingter Belastungen in der Lieferkette lag die bereinigte Cash Conversion Rate unter der prognostizierten Bandbreite. Sowohl für die Sachinvestitionen als auch die Forschungs- und Entwicklungsleistungen wurden Vergleichswerte leicht über dem Vorjahresniveau erwartet. Die Sachinvestitionen bewegten sich leicht unter dem

Vorjahresniveau, da ein konsequentes Kostenmanagement in Produktprojekten betrieben wurde. Die neue BEV-Plattform-Generation mit dem damit verbundenen Batteriekonzept sowie die Fokussierung auf Digitalisierung und automatisiertes Fahren führten zu einem Anstieg der Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf ein Niveau deutlich über dem Vorjahr.

Bei **Mercedes-Benz Vans** resultierte aus einer weiterhin sehr hohen Nachfrage nach Mercedes-Benz Transportern ein Absatz deutlich über dem Vorjahr. Die positive Geschäftsentwicklung mit einer erheblich verbesserten Preisdurchsetzung und einem vorteilhafteren Produktmix führte sowohl für den Umsatz, die bereinigte Umsatzrendite als auch für die bereinigte Cash Conversion Rate zu einer deutlich positiveren Entwicklung als noch zu Jahresbeginn erwartet. Sowohl für die Sachinvestitionen als auch für die Forschungs- und Entwicklungsleistungen wurden Vergleichswerte deutlich über dem Vorjahresniveau erwartet. Zum Jahresende lagen die Sachinvestitionen auf Vorjahresniveau, da für das Jahr 2022 geplante Investitionen erwartungsgemäß teilweise im Jahr 2023 vorgenommen werden.

Mercedes-Benz Mobility schloss das Jahr 2022 trotz des Anstiegs der Kreditrisikokosten aufgrund schwächerer makroökonomischer Aussichten und rückläufiger Zinsmarge wegen steigender Zinsen erfolgreich ab. Das noch im Jahr 2022 zu transferierende Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft wurde wie geplant veräußert.

Das Neugeschäft bei Mercedes-Benz Mobility sank im Vergleich zum Vorjahr deutlich. Die ursprüngliche Prognose von einem leichten Rückgang des Neugeschäfts konnte angesichts des allgemeinen Anstiegs der Zinsen und dem damit einhergehenden Wettbewerbsdruck nicht gehalten werden. Das Vertragsvolumen lag auf dem Niveau des Vorjahres. Zu Jahresbeginn ging Mercedes-Benz Mobility noch von einem leicht rückläufigen Vertragsvolumen aus. Der Hauptgrund für die Abweichung von der Prognose waren Wechselkurseffekte, die positiver als erwartet ausfielen.

¹ Basierend auf internen Daten.

Tabelle B.43 gibt einen Überblick über die tatsächliche Entwicklung der im Geschäftsbericht 2021 prognostizierten Kennzahlen.

B.43

Vergleich Prognose für das Jahr 2022 mit der tatsächlichen Entwicklung

	Prognose für 2022	Unterjährige Anpassungen	Tatsächliche Entwicklung in 2022
Mercedes-Benz Group			
Umsatz	leicht über Vorjahresniveau	Q2: deutlich über Vorjahresniveau	150.017 Mio. € (+12%) deutlich über Vorjahresniveau
EBIT	auf Vorjahresniveau	Q2: leicht über Q3: deutlich über Vorjahresniveau	20.458 Mio. € (+28%) deutlich über Vorjahresniveau
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	leicht unter Vorjahresniveau	Q2: auf Vorjahresniveau	8.128 Mio. € (+3%) auf Vorjahresniveau
CO ₂ -Emissionen Pkw-Neuwagenflotte in Europa	auf Vorjahresniveau		115 g/km¹ (+0%) auf Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Cars			
Absatz	leicht über Vorjahresniveau		2.040.719 Fahrzeuge (+5%) leicht über Vorjahresniveau
Umsatz	leicht über Vorjahresniveau	Q2: deutlich über Vorjahresniveau	111.601 Mio. € (+15%) deutlich über Vorjahresniveau
Bereinigte Umsatzrendite	11,5–13%	Q2: 12–14 % Q3: 13–15 %	14,6%
Bereinigte Cash Conversion Rate	0,8–1,0		0,7
Sachinvestitionen	leicht über Vorjahresniveau	Q1: auf Vorjahresniveau Q2: deutlich unter Vorjahresniveau	3.265 Mio. € (-9%) leicht unter Vorjahresniveau
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	leicht über Vorjahresniveau	Q2: deutlich über Vorjahresniveau	7.986 Mio. € (+11%) deutlich über Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Vans			
Absatz	leicht über Vorjahresniveau		415.344 Fahrzeuge (+8%) deutlich über Vorjahresniveau
Umsatz	leicht über Vorjahresniveau	Q2: deutlich über Vorjahresniveau	17.217 Mio. € (+17%) deutlich über Vorjahresniveau
Bereinigte Umsatzrendite	8–10%	Q3: 9–11%	11,2%
Bereinigte Cash Conversion Rate	0,6–0,8	Q3: 0,8–1,0	1,1
Sachinvestitionen	deutlich über Vorjahresniveau		199 Mio. € (+1%) auf Vorjahresniveau
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	deutlich über Vorjahresniveau		552 Mio. € (+13%) deutlich über Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Mobility			
Neugeschäft	leicht unter Vorjahresniveau	Q1: deutlich unter Vorjahresniveau Q2: leicht unter Vorjahresniveau	58.031 Mio. € (-9%) deutlich unter Vorjahresniveau
Vertragsvolumen	leicht unter Vorjahresniveau	Q3: auf Vorjahresniveau	132.379 Mio. € (-1%) auf Vorjahresniveau
Umsatz	leicht unter Vorjahresniveau		26.954 Mio. € (-4%) leicht unter Vorjahresniveau
Bereinigte Eigenkapitalrendite	16–18%		16,8%

1 Basierend auf internen Daten.

Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

(Bericht nach §§ 315a, 289a HGB)

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital der Mercedes-Benz Group AG zum 31. Dezember 2022 beträgt rund 3.070 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.069.837.447 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils rund 2,87 €. Gemäß § 67 Abs. 2 Aktiengesetz bestehen im Verhältnis zur Gesellschaft Rechte und Pflichten aus Aktien nur für und gegen den im Aktienregister Eingetragenen. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte.

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 Aktiengesetz. 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 Aktiengesetz ist das Stimmrecht aus den betroffenen Aktien kraft Gesetzes ausgeschlossen.

Im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms von Mitarbeitern erworbene Aktien der Mercedes-Benz Group AG unterliegen bis zum Ende des auf das Erwerbsjahr folgenden Jahres einer Veräußerungssperre. Berechtigte aus den Performance-Phantom-Share-Plänen (PPSP) der Führungsebene 1 sowie berechnete Vorstandsmitglieder sind nach Maßgabe der Planbedingungen und der sogenannten Stock Ownership Guidelines verpflichtet, bis zum Erreichen eines definierten Zielvolumens aus einem Teil der Planerlöse oder aus sonstigem Privatvermögen Aktien der Gesellschaft zu erwerben und für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zum Konzern zu halten.

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

Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84 und 85 Aktiengesetz sowie des § 31 Mitbestimmungsgesetz. Gemäß § 84 Aktiengesetz werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Die erstmalige Bestellung erfolgt nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats für längstens drei Jahre. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig.

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

Der Vorstand besteht gemäß § 5 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die Zahl der Mitglieder wird vom Aufsichtsrat bestimmt. Nach § 84 Abs. 2 Aktiengesetz kann der Aufsichtsrat ein Mitglied des Vorstands zum Vorsitzenden ernennen. Fehlt ein erforderliches Vorstandsmitglied, wird das Mitglied nach § 85 Abs. 1 Aktiengesetz in dringenden Fällen auf Antrag eines Beteiligten gerichtlich bestellt. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstand und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands gemäß § 84 Abs. 3 Aktiengesetz widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Die Satzung kann gemäß § 179 Aktiengesetz nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Soweit nicht zwingende gesetzliche Vorschriften oder die Satzung etwas Abweichendes bestimmen, werden Beschlüsse der Hauptversammlung nach § 133 Aktiengesetz, § 16 Satz 1 und 2 der Satzung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen und gegebenenfalls mit einfacher Mehrheit des vertretenen Grundkapitals gefasst. Für die Abberufung eines von den Aktionären gewählten Aufsichtsratsmitglieds bedarf es gemäß § 16 Satz 3 der Satzung einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel der abgegebenen Stimmen umfasst. Für eine Änderung des Unternehmensgegenstands ist gemäß § 179 Abs. 2 Aktiengesetz ebenfalls 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 § 7 Abs. 2 der Satzung der Aufsichtsrat beschließen. Satzungsänderungen werden nach § 181 Abs. 3 Aktiengesetz mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 5. April 2018 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 4. April 2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1 Mrd. € 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 2018). Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlage zum Zweck des Unternehmenserwerbs und bei Barkapitalerhöhungen, wenn der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien nicht wesentlich unterschreitet.

Auf die Summe der nach dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre gegen Bar- und/oder Sacheinlagen ausgegebenen Aktien darf rechnerisch ein Anteil am Grundkapital von insgesamt nicht mehr als 10 % des Grundkapitals zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung entfallen. Auf diese Grenze werden Aktien angerechnet, die (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts in direkter oder entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz ausgegeben oder veräußert werden und die (ii) zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionspflichten ausgegeben werden bzw. ausgegeben werden können oder müssen, sofern die Schuldverschreibungen nach dem Wirksamwerden dieser Ermächtigung in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre ausgegeben werden.

Vom Genehmigten Kapital 2018 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens zehn Jahren zu begeben und den Inhabern beziehungsweise Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- beziehungsweise Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen die Beteiligung an anderen Unternehmen, begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- beziehungsweise Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Gesellschaft im Sinne der §§ 15 ff. Aktiengesetz verbundene Unternehmen begeben werden.

Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen. Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Ausgabe von Schuldverschreibungen gegen Sacheinlagen, insbesondere im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben, und bei Ausgabe gegen Barleistung zu einem Ausgabepreis, der den theoretischen Marktwert der Schuldverschreibung nicht wesentlich unterschreitet.

Jede Ausgabe von Schuldverschreibungen unter Ausschluss des Bezugsrechts darf unter der Ermächtigung nur erfolgen, wenn der rechnerische Anteil am Grundkapital, der auf die Summe der neuen Aktien entfällt, die aufgrund einer solchen Schuldverschreibung auszugeben sind, 10% des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt ihrer Ausnutzung nicht überschreitet. Sofern während der Laufzeit der Ermächtigung bis zu ihrer Ausnutzung von anderen Ermächtigungen zur Ausgabe oder zur Veräußerung von Aktien der Gesellschaft oder zur Ausgabe von Rechten, die den Bezug von Aktien der Gesellschaft ermöglichen oder zu ihm verpflichten, Gebrauch gemacht und dabei das Bezugsrecht ausgeschlossen wird, ist dies auf die vorgenannte 10%-Grenze anzurechnen.

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

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

Mit weiterem Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien im Umfang von bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung oder – falls dieser Wert geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre mit Zustimmung des Aufsichtsrats im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung ausgegebener Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. Aktiengesetz 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 % des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt ihrer Ausnutzung entfallen. Sofern während der Laufzeit der Ermächtigung bis zu ihrer Ausnutzung von anderen Ermächtigungen zur Ausgabe oder zur Veräußerung von Aktien der Gesellschaft oder zur Ausgabe von Rechten, die den Bezug von Aktien der Gesellschaft ermöglichen oder zu ihm verpflichten, Gebrauch gemacht und dabei das Bezugsrecht ausgeschlossen wird, ist dies auf die vorgenannte 10-%-Grenze anzurechnen.

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

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

Wesentliche Vereinbarungen unter der Bedingung eines Kontrollwechsels

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

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 11 Mrd.€, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsieht, dass (i) die Mercedes-Benz Group AG Tochtergesellschaft einer anderen Gesellschaft wird oder (ii) die Mercedes-Benz Group AG von einer oder mehreren handelnden Personen entweder einzeln oder gemeinschaftlich kontrolliert wird. Tochtergesellschaft im Sinn der syndizierten Kreditlinie bedeutet im Verhältnis zu einer Gesellschaft eine andere Gesellschaft, (i) die direkt oder indirekt von der erstgenannten Gesellschaft kontrolliert wird, (ii) bei der mehr als 50 % des gezeichneten Kapitals (oder 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 Sinn der syndizierten Kreditlinie bedeutet (i) das Recht, die Angelegenheiten einer Gesellschaft zu bestimmen, (ii) das Recht, die Zusammensetzung des Vorstands oder vergleichbarer Gremien zu kontrollieren oder (iii) das Recht, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats (soweit durch die Gesellschafter gewählt) zu kontrollieren.

- ein Master Cooperation Agreement über eine weitreichende strategische Kooperation mit Renault S. A., Renault-Nissan B. V. und Nissan Motor Co., Ltd. sowie mit Mitsubishi Motors Corporation. Im Fall eines Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ist jede der anderen Parteien berechtigt, die Vereinbarung zu kündigen. Ein Kontrollwechsel im Sinn des Master Cooperation Agreements liegt vor, wenn ein Dritter oder mehrere gemeinsam agierende Dritte rechtlich oder wirtschaftlich direkt oder indirekt mindestens 50 % der Stimmrechte der entsprechenden Partei erwerben oder berechtigt sind, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Unter dem Master Cooperation Agreement wurden mehrere Kooperationsverträge zwischen der Mercedes-Benz Group AG einerseits und Renault und/oder Nissan andererseits abgeschlossen, die für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die andere Vertragspartei vorsehen. Mit Ausnahme des Master Cooperation Agreements wurden die entsprechenden Kooperationsverträge 2019 von der damaligen Daimler AG auf die Mercedes-Benz AG übertragen.
- einen Vertrag mit der BAIC Motor Co., Ltd. über ein gemeinsames Beteiligungsunternehmen zur Herstellung und zum Vertrieb von Pkw der Marke Mercedes-Benz in China, mit dem der BAIC Motor Co., Ltd. das Recht zur Kündigung oder zur Ausübung einer Put- oder einer Call-Option für den Fall eingeräumt wird, dass eine dritte Partei ein Drittel oder mehr der Stimmrechte an der Mercedes-Benz Group AG erwirbt.
- einen Vertrag zwischen der Mercedes-Benz Group AG, der BMW AG und der Audi AG über den Erwerb der Gesellschaften der HERE-Gruppe und die damit zusammenhängende Gründung der There Holding B. V. Dieser Vertrag sieht für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei die Verpflichtung vor, ihre Anteile an der There Holding B. V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anzubieten. Ein Kontrollwechsel liegt in Bezug auf die Mercedes-Benz Group AG vor, wenn eine Person die Kontrolle über die Mercedes-Benz Group AG übernimmt, wobei Kontrolle definiert ist als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle von mehr als 50 % der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50 % der auf Hauptversammlungen ausübbareren Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel vor, wenn Wettbewerber der HERE-Gruppe beziehungsweise bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE-Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25 % an der Mercedes-Benz Group AG erwerben. Wenn keine der anderen Parteien diese Anteile übernimmt, haben die anderen Parteien das Recht, die Auflösung der There Holding B. V. zu beschließen.
- eine Vereinbarung zwischen der Mercedes-Benz Group AG und der BMW AG, die grundsätzliche Regelungen für Joint Ventures zwischen der Mercedes-Benz Mobility Services GmbH und Konzerngesellschaften der BMW AG auf dem Gebiet der Mobilitätsdienstleistungen enthält (je ein Joint Venture auf den Gebieten Ride-Hailing und Charging sowie ein Joint Venture, das als Holding für die benannten Joint Ventures aufgesetzt ist). Der Kontrollwechsel ist definiert als die Übernahme von mehr als 50 % der Stimmrechte oder der Anteile sowie der Abschluss eines Beherrschungsvertrags über die Mercedes-Benz Group AG durch eine dritte Partei. Für den Fall eines Kontrollwechsels sieht der Vertrag Mechanismen vor, die zum Alleinerwerb durch einen der beiden Gesellschafter führen können (Shoot-Out-Prozess).

Prognosebericht

Die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen basieren auf der vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats verabschiedeten Planung der Mercedes-Benz Group für das Jahr 2023. Grundlage dieser Planung sind die vom Unternehmen gesetzten Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Automobilmärkte. Dabei handelt es sich um Einschätzungen des Konzerns, die sich auf Analysen verschiedener renommierter Wirtschaftsforschungsinstitute, internationaler Organisationen und Branchenverbände sowie auf interne Marktanalysen der Vertriebsgesellschaften der Mercedes-Benz Group stützen.

Die Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Automobilmärkte sind mit hoher Unsicherheit verbunden. Die Risiken und Chancen, die sich aus Abweichungen von den im Folgenden prognostizierten Entwicklungen der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte ergeben können, sind im »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben.

Über den kontinuierlichen Planungsprozess stellt der Konzern sicher, dass sich bietende Chancen genutzt werden können und auf unerwartete Risiken entsprechend reagiert werden kann und so die Erwartungen für den Geschäftsverlauf jeweils an die aktuellen Prognosen bezüglich der Entwicklung der Automobilmärkte angepasst werden können.

Weltwirtschaft und Automobilmärkte

Weltwirtschaft

Für das Jahr 2023 geht der Konzern davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft weiter merklich verlangsamen wird. Vor allem in den ersten Monaten dürften weiterhin hohe Inflationsraten in großen Teilen der Welt zu zusätzlichen Zinserhöhungen führen. Ungünstigere Finanzierungsbedingungen, sinkende Realeinkommen und anhaltend hohe Preise für Energie und Nahrungsmittel werden voraussichtlich den privaten Verbrauch und die Unternehmenstätigkeit bremsen.

In der Eurozone, in der sich die hohen Inflationsraten als besonders hartnäckig erweisen dürften, sollten diese Entwicklungen zur Folge haben, dass die Wirtschaft ihre Schwächephase zu Jahresbeginn fortsetzt und die Wirtschaftsleistung im Gesamtjahr nur geringfügig wachsen wird. Für die Industrie wird zwar eine graduelle Verbesserung der Lieferketten erwartet; eine schwächere Nachfrage aus dem Ausland und die geldpolitische Straffung der EZB dürften jedoch eine nennenswerte Belebung verhindern.

Auch die US-Wirtschaft sollte im Jahr 2023 infolge der aggressiven Zinserhöhungen und deren Auswirkungen, insbesondere auf den bedeutenden Immobiliensektor, eine milde Rezession durchlaufen. Im Gesamtjahr erwartet die Mercedes-Benz Group aber, auch dank eines spürbaren Rückgangs der Inflation und der damit einhergehenden positiven Effekte für die Kaufkraft der privaten Haushalte, dass das Niveau des Jahres 2022 leicht übertroffen wird.

Die chinesische Volkswirtschaft sollte in diesem Jahr dank der umfassenden Lockerung der COVID-19-Restriktionen und gezielter wirtschaftlicher Unterstützungsmaßnahmen der Regierung spürbar kräftiger wachsen. Die fortgesetzte Konsolidierung des Immobiliensektors und eine schwächere Nachfrage aus dem Ausland werden das Wachstum jedoch etwas bremsen.

In Anbetracht dieser Entwicklungen dürfte die Weltwirtschaft im Jahr 2023 mit einem Wachstum von rund 2 % deutlich unter dem langfristigen Trend zurückbleiben.

Automobilmärkte

Diese ungünstigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürften die Nachfrageseite der weltweiten Automobilmärkte spürbar belasten. Auf der Angebotsseite hingegen werden sich Lieferkettenstörungen und andere Verfügbarkeitsengpässe voraussichtlich im Jahresverlauf schrittweise verbessern. In Verbindung mit den vielerorts immer noch soliden Auftragsbeständen sollten sich die meisten Märkte etwas besser entwickeln, als es der volkswirtschaftliche Ausblick erwarten lassen würde.

Vor diesem Hintergrund ist für den weltweiten **Pkw-Markt** im Vergleich zum Vorjahr mit einem leichten Zuwachs zu rechnen. Nach drei rückläufigen Jahren in Folge ist auch in Europa von einem leichten Marktanstieg auszugehen. Der US-amerikanische Markt für Pkw und als leichte Nutzfahrzeuge zugelassene Vans und SUVs dürfte ebenfalls leicht wachsen und sich damit teilweise vom Absatzrückgang des Vorjahres erholen können. Auch in China wird der Markt dank der Aufhebung der COVID-19-Restriktionen und der dadurch verbesserten wirtschaftlichen Aussichten voraussichtlich leicht zunehmen.

Auf wichtigen **Transportermärkten** ist in diesem Jahr mit einer besseren Entwicklung zu rechnen als im Vorjahr. In Europa dürfte das Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter in Summe leicht wachsen. Für das Segment der kleinen Transporter in Europa hält die Mercedes-Benz Group von sehr niedrigem Niveau kommend einen deutlichen Anstieg für wahrscheinlich. In den USA sollte das Marktsegment der großen Transporter leicht zulegen. Auf dem chinesischen Markt ist für das Segment der mittelgroßen Transporter mit einem deutlichen Zuwachs zu rechnen.

Prognose der bedeutsamsten Leistungsindikatoren

Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Cars erwartet, dass sich der **Absatz** im Jahr 2023 auf Vorjahresniveau bewegen wird. Besonderer Fokus liegt im Jahr 2023 auf den Top-End-Modellen. Zudem plant Mercedes-Benz Cars im Jahr 2023 in allen Fahrzeugsegmenten, in denen die Marke vertreten ist, vollelektrische Fahrzeuge anzubieten. Dadurch kann der Anteil elektrischer Fahrzeuge in allen Produktkategorien (Top-End, Core und Entry) gesteigert werden.

Bei einem weiterhin vorteilhaften Produktmix sowie einer guten Preisdurchsetzung, aber auch inflations- und lieferkettenbedingten Mehrkosten, rechnet Mercedes-Benz Cars auf Basis dieser Absatzentwicklung mit einer **bereinigten Umsatzrendite** zwischen 12 und 14 %.

Die **bereinigte Cash Conversion Rate** für Mercedes-Benz Cars wird sich erwartungsgemäß für das Jahr 2023 in einer Bandbreite zwischen 0,8 und 1,0 bewegen.

Die **Sachinvestitionen** bei Mercedes-Benz Cars sind im Wesentlichen geprägt durch die neuen Fahrzeugarchitekturen. Haupttreiber sind die neue E-Klasse sowie der Anlauf der MMA-Architektur. Die Sachinvestitionen von Mercedes-Benz Cars werden im Vorjahresvergleich voraussichtlich deutlich ansteigen.

Ein Großteil der Ausgaben für **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** soll bei Mercedes-Benz Cars in die Elektrifizierung des Produktportfolios, den Ausbau der Digitalisierung und das automatisierte Fahren fließen. Außerdem sind Investitionen in die Erneuerung des Produktportfolios geplant. Diese Investitionen führen dazu, dass die Forschungs- und Entwicklungsleistungen im Jahr 2023 voraussichtlich leicht ansteigen werden.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans erwartet, dass sich der **Absatz** im Jahr 2023 auf Vorjahresniveau bewegen wird. Durch die neuen vollelektrischen Modelle eCitan, EQT (WLTP: Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 18,99; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0) und den neuen eSprinter kann der Anteil vollelektrisch angetriebener Vans am Gesamtabsatz gesteigert werden.

Die geplante **bereinigte Umsatzrendite** von 9 bis 11% von Mercedes-Benz Vans stützt sich neben der Absatzprognose auf eine vorteilhafte Preisdurchsetzung bei erwartungsgemäß hohen Inflationseffekten.

Die **bereinigte Cash Conversion Rate** für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans wird in einer Bandbreite von 0,5 bis 0,7 erwartet.

Mercedes-Benz Vans erwartet im Jahr 2023 eine deutliche Erhöhung der **Sachinvestitionen**. Wesentlicher Grund für den Anstieg ist die geplante Transformation zur vollelektrischen Mercedes-Benz Van-Flotte der nächsten Generation sowie »grüne« Investitionen im Rahmen der »Ambition 2039« mit dem Ziel der bilanziellen CO₂-Neutralität.

Bei Mercedes-Benz Vans sind die Schwerpunktthemen in der Forschung und Entwicklung die elektrischen Antriebe, das automatisierte Fahren sowie die Digitalisierung. Für das Jahr 2023 erwartet Mercedes-Benz Vans deutlich steigende **Forschungs- und Entwicklungsleistungen**.

Mercedes-Benz Mobility

Mercedes-Benz Mobility rechnet für das Jahr 2023 bei leicht rückläufigem **Vertragsvolumen** mit leicht steigendem **Neugeschäft**.

Die **bereinigte Eigenkapitalrendite** wird im Jahr 2023 in einer Bandbreite zwischen 12 und 14% erwartet. Haupttreiber für den prognostizierten Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist, dass aufgrund steigender Zinssätze von einem deutlich geringeren Zinsergebnis ausgegangen wird.

Mercedes-Benz Group

Die Mercedes-Benz Group erwartet, dass sich der **Umsatz** des Konzerns im Jahr 2023 auf Vorjahresniveau bewegen wird. Der Konzern geht davon aus, dass auch der Umsatz von Mercedes-Benz Cars auf Vorjahresniveau sein wird. Für den Umsatz von Mercedes-Benz Vans wird verglichen zum Vorjahr mit einem leichten Anstieg gerechnet. Dagegen geht der Konzern für den Umsatz von Mercedes-Benz Mobility davon aus, dass er sich deutlich unter dem Vorjahresniveau bewegen wird.

In einem weiterhin anspruchsvollen Marktumfeld rechnet der Konzern auf Basis der Entwicklung der Segmente mit einem **EBIT** leicht unter dem Vorjahresniveau.

Für den **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** geht die Mercedes-Benz Group davon aus, dass dieser im Jahr 2023 auf Vorjahresniveau liegen wird. Zwar werden höhere Steuerzahlungen als im Vorjahr erwartet. Jedoch sollten diese insbesondere durch die positiven Beiträge von Mercedes-Benz Cars deutlich überkompensiert werden.

CO₂-Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in Europa

Die Mercedes-Benz Group erwartet, dass der Flottendurchschnitt der Pkw-Neuwagenflotte in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) für das Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr deutlich rückläufig sein wird. Mit dem weiteren Ausbau der Flotte an Elektrofahrzeugen ist davon auszugehen, dass die CO₂-Anforderungen in Europa auch im Jahr 2023 erfüllt werden.

Die Übersicht B.44 gibt einen Überblick über die prognostizierten Kennzahlen:

B.44

Prognostizierte Kennzahlen für das Jahr 2023

	Berichtsjahr 2022	Prognose 2023
Mercedes-Benz Group		
Umsatz ¹	150.017 Mio. €	auf Vorjahresniveau
EBIT ¹	20.458 Mio. €	leicht unter Vorjahresniveau
Free Cash Flow des Industriegeschäfts ¹	8.128 Mio. €	auf Vorjahresniveau
CO ₂ -Emissionen Pkw-Neuwagenflotte in Europa ¹	115 g/km	deutlich unter Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Cars		
Absatz ¹	2.040.700 Fahrzeuge	auf Vorjahresniveau
Umsatz	111.601 Mio. €	auf Vorjahresniveau
Bereinigte Umsatzrendite	14,6 %	12 - 14 %
Bereinigte Cash Conversion Rate	0,7	0,8 - 1,0
Sachinvestitionen ¹	3.265 Mio. €	deutlich über Vorjahresniveau
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ¹	7.986 Mio. €	leicht über Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Vans		
Absatz ¹	415.344 Fahrzeuge	auf Vorjahresniveau
Umsatz	17.217 Mio. €	leicht über Vorjahresniveau
Bereinigte Umsatzrendite	11,2 %	9 - 11 %
Bereinigte Cash Conversion Rate	1,1	0,5 - 0,7
Sachinvestitionen ¹	199 Mio. €	deutlich über Vorjahresniveau
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ¹	552 Mio. €	deutlich über Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Mobility		
Neugeschäft ¹	58.031 Mio. €	leicht über Vorjahresniveau
Vertragsvolumen	132.379 Mio. €	leicht unter Vorjahresniveau
Umsatz	26.953 Mio. €	deutlich unter Vorjahresniveau
Bereinigte Eigenkapitalrendite ¹	16,8 %	12 - 14 %

¹ Bedeutsamster Leistungsindikator.

Dividende

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

Vorstand und Aufsichtsrat werden der am 3. Mai 2023 stattfindenden Hauptversammlung vorschlagen, für das Jahr 2022 eine Dividende von 5,20 (i. V. 5,00) € pro Aktie auszuschütten. Im Vorjahr war ein Dividendenanteil des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts in Höhe von 0,70 € enthalten. Insgesamt entspricht dies einer Gesamtausschüttung von 5,6 (i. V. 5,3) Mrd. €.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Die Mercedes-Benz Group konzentriert sich auch in den kommenden Jahren auf profitables Wachstum vor allem im Markt für Luxus-Pkw und Premium-Vans sowie deren Absatzfinanzierung. Hohe Priorität hat ein reibungsloser Hochlauf der Elektromobilität. Dabei werden weiterhin hohe Vorleistungen für die notwendige Transformation in eine bilanziell CO₂-neutrale Zukunft erforderlich sein.

Dabei sieht sich das Unternehmen in nächster Zukunft weiterhin mit angespannten Lieferketten und Engpässen bei wichtigen Vorprodukten für die Automobilproduktion konfrontiert. Auch die makroökonomischen und geopolitischen Entwicklungen bergen erhebliche Unsicherheiten. Um diese Herausforderungen erfolgreich meistern zu können, werden die Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz und der damit verbundenen Senkung der Fixkosten weiter konsequent verfolgt. Die Mercedes-Benz Group und die Segmente bleiben den anspruchsvollen Margenzielen verpflichtet.

Vor diesem Hintergrund und gestützt auf die Markenstärke und Innovationskraft des Unternehmens blickt die Mercedes-Benz Group insgesamt mit Zuversicht auf das Jahr 2023.

Risiko- und Chancenbericht

Die Mercedes-Benz Group ist einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko versteht das Unternehmen die Gefahr, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Segmente daran hindern, seine beziehungsweise ihre Ziele zu erreichen. Dazu gehören monetäre sowie nicht monetäre Risiken. Gleichzeitig ist es wichtig, Chancen zu identifizieren, um die Wettbewerbsfähigkeit der Mercedes-Benz Group zu sichern und auszubauen. Als Chance bezeichnet das Unternehmen die Möglichkeit, aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele des Konzerns oder eines Segments zu sichern oder zu übertreffen.

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

B.45

Quantifizierung der Risiken und Chancen auf Basis des Erwartungswerts je Kategorie

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

Risiko- und Chancenmanagementsystem sowie Internes Kontrollsystem

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. Dies umfasst auch Risiken und Chancen aus den Bereichen Umwelt, Soziales oder Unternehmensführung (Environment, Social and Governance – ESG).

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

Das Risiko- und Chancenmanagementsystem ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem der Mercedes-Benz Group eingebettet und fester Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in den Gesellschaften, Segmenten und Konzernfunktionen. Die Verantwortung für das operative Risikomanagement 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. Die Steuerung der Risiken und Chancen findet im Unternehmen durch Maßnahmen der verantwortlichen Bereiche statt. Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme wird vor ihrer Umsetzung bewertet.

Das mögliche Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit aller Risiken und Chancen aus den einzelnen Einheiten sowie die zugehörigen, eingeleiteten Maßnahmen werden kontinuierlich überwacht. Über die Segmente werden die Informationen an das Konzernrisikomanagement für die Berichterstattung an Vorstand, Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat weitergegeben. Die Mercedes-Benz Group AG überwacht im Rahmen ihrer Rechts-, Ordnungs- und Compliance-Funktionen die Segmente bei der Umsetzung.

Im Rahmen der Planung werden Risiken und Chancen mit einem Betrachtungshorizont von bis zu fünf Jahren erfasst. Darüber hinaus werden auch strategische Risiken und Chancen im Risikomanagementprozess berücksichtigt. Die Berichterstattung von Risiken und Chancen in diesem Bericht bezieht sich grundsätzlich auf ein Jahr. Die Erfassung der Einzelrisiken und -chancen erfolgt auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und des möglichen Ausmaßes der Risiken und Chancen mit Wirkung auf die Mercedes-Benz Group. Durch Multiplikation von Eintrittswahrscheinlichkeit und möglichem Ausmaß ergibt sich der Erwartungswert, der die Grundlage für die Einordnung der Risiko- und Chancenkategorien in die Stufen »niedrig«, »mittel« oder »hoch« bildet. Auch im Rahmen der internen Risiko- und Chancenberichterstattung wird der Erwartungswert als zusätzliche Bewertungsdimension herangezogen und ausgewiesen. Grundsätzlich erfolgt die Quantifizierung der Risiken und Chancen im vorliegenden Bericht durch die zusammenfassende Darstellung der Erwartungswerte der Einzelrisiken und -chancen in Kategorien (vgl. Übersicht B.45). Die Bewertung und Berichterstattung der Risiko- und Chancenhöhe erfolgt sowohl unter Berücksichtigung geplanter als auch bereits wirksamer risikoreduzierender Maßnahmen (Nettobetrachtung) und wird, soweit nicht abweichend gekennzeichnet, in Relation zum EBIT betrachtet.

Das Risiko- und Chancenmanagement ist am Grundsatz der Vollständigkeit ausgerichtet, das heißt, alle identifizierten Risiken und Chancen fließen auf der Ebene der einzelnen Einheiten in den Risikomanagementprozess ein.

Der Konsolidierungskreis des Risiko- und Chancenmanagements entspricht grundsätzlich dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses. Der Kreis der einbezogenen Gesellschaften wird unter Risikogesichtspunkten erweitert. Es werden Risiken und Chancen der Segmente und operativen Einheiten, der bedeutenden assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie der zentralen Bereiche einbezogen.

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 der Mercedes-Benz Group als Risikodeckungsmasse gegenübergestellt.

Bei der Identifikation **nachhaltigkeitsbezogener Risiken und Chancen** orientiert sich die Mercedes-Benz Group AG an den durch die Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Themen und schließt somit die Handlungsfelder der nachhaltigen Geschäftsstrategie mit ein, welche mit konkreten Zielen belegt sind. Unter nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen aus den Bereichen Umwelt, Soziales oder Unternehmensführung (Environment, Social und Governance – ESG) verstanden, deren Eintreten sich tatsächlich oder potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie auf die Reputation der Mercedes-Benz Group auswirken kann. ESG-bezogene Risiken, die mit der Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen und den Produkten sowie Dienstleistungen verbunden sind und sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte entsprechend § 289c HGB haben können, liegen aus heutiger Sicht nicht vor.

Klimabedingte Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) sind Teil des Bereichs Umwelt und werden damit ebenfalls im Rahmen des Risikomanagementprozesses identifiziert und bewertet.

Internes Kontrollsystem

Das Interne Kontrollsystem der Mercedes-Benz Group beinhaltet neben dem rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystem auch Kontrollen zu den weiteren Geschäftsprozessen. Darüber hinaus gibt es interne Kontrollen für die unternehmensweiten Prozesse der Konzernsicherheit und das unternehmensweite Compliance-Management-System. Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte sind dabei ebenfalls Bestandteil des internen Kontrollsystems. Zudem erfolgt eine unabhängige Prüfung des Aufbaus und der Prozesse des Internen Kontrollsystems durch die **Interne Revision**.

Das Security Risk Management der **Konzernsicherheit** ist in das Risikomanagementsystem der Mercedes-Benz Group integriert. Ziel ist es, auf Basis einer risikoorientierten Betrachtung sicherheitsrelevante Risiken zu identifizieren, zu bewerten und durch mitigierende Maßnahmen zu steuern. Zu diesem Zweck implementierte die Konzernsicherheit interne Kontrollen für die Sicherheit an den weltweiten Standorten. Zudem richtete die Konzernsicherheit interne Kontrollen für die Nutzung externer Cloud-Lösungen sowie die Funktionsfähigkeit eines ganzheitlichen Informationssicherheitssystems (ISMS) ein.

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

Das **Interne Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess** hat zum Ziel, die Angemessenheit 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 Segmenten, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften. Das Kontrollsystem beinhaltet Grundsätze, Verfahren sowie präventive und aufdeckende Kontrollen.

Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems

Für die kontinuierliche Verbesserung sowie die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems (einschließlich des Compliance-Management-Systems) gemessen am Umfang der Geschäftstätigkeit und der Risikolage des Konzerns ist das **Group Risk Management Committee (GRMC)** zuständig. Das GRMC setzt sich zum 31. Dezember 2022 aus Vertretern der Bereiche Accounting & Financial Reporting, der Rechtsabteilung, Compliance, der Konzernsicherheit sowie den für Finanzen zuständigen Vorstandsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG und Mercedes-Benz Mobility AG zusammen und wird von den für die Ressorts Finanzen & Controlling/Mercedes-Benz Mobility und Integrität und Recht zuständigen Mitgliedern des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG geleitet. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

Der Vorstand, Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat werden regelmäßig sowie anlassbezogen über potenzielle wesentliche Kontrollschwächen, die Angemessenheit und Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen sowie die Risikolage informiert. Die Überwachung des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems einschließlich deren Angemessenheit und Wirksamkeit obliegt dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG sowie den Aufsichtsräten der Mercedes-Benz AG und der Mercedes-Benz Mobility 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 im Rahmen der Abschlussprüfung über wesentliche festgestellte Schwächen des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Sowohl für das interne Kontrollsystem als auch für das Risikomanagementsystem erfolgt eine fortlaufende Überwachung der Prozesse und Systeme, um identifizierte Schwächen zu beheben und eine fortlaufende

Verbesserung der Prozesse und Systeme sicherzustellen. Aufgrund der vielschichtigen Prozesslandschaft sowie der hohen Veränderungsgeschwindigkeit der gesetzlichen Anforderungen an nichtfinanzielle Informationen entspricht insbesondere der Reifegrad des internen Kontrollsystems in Bezug auf die nachhaltigkeitsbezogenen Aspekte noch nicht dem des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems. Zum Berichtszeitpunkt liegen in allen wesentlichen Belangen keine Anhaltspunkte vor, die auf eine gesamtheitliche Nichtangemessenheit und Nichtwirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems hinweisen.

Risiken und Chancen

Im Folgenden werden Risiken und Chancen beschrieben, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Mercedes-Benz Group im Folgejahr haben können. Grundsätzlich erfolgt die Berichterstattung über Risiken und Chancen bezogen auf die einzelnen Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen alle Segmente.

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

Die Tabelle B.46 gibt einen Überblick über die Erwartungswerte der einzelnen Kategorien.

B.46

Kategorie ¹	Erwartungswert für das Jahr 2023		Erwartungswert für das Jahr 2022	
	Risiken	Chancen	Risiken	Chancen
Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen				
Allgemeine Marktrisiken und -chancen	hoch	hoch	mittel	hoch
Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	hoch	niedrig	hoch	-
Beschaffungsmarktrisiken und -chancen	hoch	niedrig	niedrig	niedrig
Unternehmensspezifische Risiken/Chancen				
Risiken und Chancen aus Forschung und Entwicklung	niedrig	niedrig	niedrig	-
Produktionsrisiken und -chancen	mittel	niedrig	niedrig	-
Risiken und Chancen aus Einkauf und Logistik	hoch	niedrig	hoch	niedrig
Informationstechnische Risiken und Chancen	niedrig	niedrig	niedrig	-
Personalrisiken und -chancen	niedrig	niedrig	niedrig	-
Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen	mittel	niedrig	mittel	-
Finanzwirtschaftliche Risiken/Chancen				
Wechselkursrisiken und -chancen	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Zinsänderungsrisiken und -chancen	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Commodity-Preis-Risiken und -Chancen	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Kreditrisiken	niedrig	-	niedrig	-
Länderrisiken	hoch	-	hoch	-
Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs	niedrig	-	niedrig	-
Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen	hoch	hoch	mittel	mittel

¹ Risiken aus rechtlichen Verfahren und steuerliche Risiken werden nicht in der Tabelle ausgewiesen, da eine Vergleichbarkeit mit anderen Risikokategorien aufgrund verschiedener zugrundeliegender Bewertungsparameter nicht gegeben ist. Eine detaillierte Darstellung von Risiken aus rechtlichen Verfahren findet sich im Abschnitt »Rechtliche Risiken«.

Volkswirtschaftliche Rahmenbedingungen

Wie die Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute rechnet die Mercedes-Benz Group damit, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft im Jahr 2023 weiter merklich verlangsamen wird. Die Annahmen über die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und die Entwicklung der Automobilmärkte für das Jahr 2023 sind im Kapitel »Prognosebericht« ausführlich beschrieben.

Das volkswirtschaftliche Umfeld stellt die Rahmenbedingungen für die in den nachfolgenden Kategorien genannten Risiken und Chancen dar und fließt als Prämisse in die Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ein.

Die weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen bleiben weiterhin von außergewöhnlicher Unsicherheit geprägt. Neben unerwarteten makroökonomischen Entwicklungen können insbesondere aus geopolitischen und handelspolitischen Ereignissen Unsicherheiten für die Weltwirtschaft und die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group entstehen. Neben dem Russland-Ukraine-Krieg sind hier unter anderem eine weitere Verschärfung der Spannungen zwischen den Vereinigten Staaten und China sowie eine weitere Eintrübung der politischen Beziehungen zwischen der Europäischen Union und China zu nennen. Daneben kann wie im vergangenen Jahr der weitere Verlauf der COVID-19-Pandemie zu Störungen in den weltweiten Lieferketten führen. Zudem bleiben Verfügbarkeitsengpässe insbesondere bei Halbleitern ein großer Unsicherheitsfaktor. Auch volatile Energie- und Rohstoffpreise, anhaltend hohe oder nochmals zunehmende Inflationsraten, stark steigende Zinsen und eine noch ausgeprägtere Abschwächung des Wirtschaftswachstums können Einfluss auf die in den einzelnen Kategorien beschriebenen Risiken und Chancen haben.

Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen

Allgemeine Marktrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Automobilmärkten sind maßgeblich durch die konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft beeinflusst. Die Beurteilung marktwirtschaftlicher Risiken und Chancen ist an Annahmen und Prognosen über die Gesamtmarktentwicklung in den Regionen gekoppelt, in denen die Mercedes-Benz Group tätig ist. Die volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen bilden dabei die Grundlage der Bewertung der vorliegenden Risiken und Chancen. Die Möglichkeit, dass sich Märkte gegenüber der Planung besser oder schlechter entwickeln oder Marktbedingungen sich verändern, besteht grundsätzlich für alle Segmente des Konzerns.

Ursachen für einen möglichen rückläufigen **Absatz von Fahrzeugen** ergeben sich insbesondere aus dem zum Teil instabilen makroökonomischen Umfeld sowie im Kontext politischer oder wirtschaftlicher Unsicherheiten. Infolge der COVID-19-Pandemie bestehen weiterhin Risiken mit negativer Wirkung auf die Absatzentwicklung von Mercedes-Benz Cars. Auch steigende Energiepreise, eine anhaltend hohe Inflationsrate sowie volatile Wechselkurse können zu einer Verunsicherung der Märkte oder einem Kaufkraftverlust führen und sich negativ auf die Nachfrage im automobilen Sektor auswirken. Eine geringere Marktakzeptanz von Elektrofahrzeugen als erwartet kann darüber hinaus zu Risiken in der Absatzentwicklung führen und sich negativ auf das Ergebnis auswirken. Dadurch könnte die Erreichung bestimmter CO₂-Ziele gefährdet sein. Auch industriepolitische Maßnahmen zur Stärkung der lokalen Wertschöpfung in verschiedenen Ländern sowie staatliche Kaufanreize für lokal produzierte Elektrofahrzeuge können Wettbewerbsnachteile und einen rückläufigen Fahrzeugabsatz in den jeweiligen Märkten zur Folge haben. Die Markt-, Absatz- und Bestandsentwicklungen werden in den automobilen Geschäftsfeldern kontinuierlich analysiert und überwacht; gegebenenfalls werden spezifische Marketing- und Vertriebsprogramme aufgesetzt.

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

Der Ausfall wichtiger **Händler und Fahrzeugimporteure** kann dazu führen, dass die Kundennachfrage nicht umfassend bedient wird und die Absatzzahlen zurückgehen. Aufgrund der zum Teil angespannten wirtschaftlichen Lage einiger Händler und Fahrzeugimporteure können mögliche Ergebniseinbußen für Mercedes-Benz Cars nicht ausgeschlossen werden. Um diesen Risiken frühzeitig begegnen zu können, wird die finanzielle Situation strategisch relevanter Händler und Fahrzeugimporteure kontinuierlich überwacht.

Die Einführung neuer Produkte der Wettbewerber, eine aggressivere Preispolitik sowie eine schlechtere Preisdurchsetzung unter anderem bei Elektrofahrzeugen können einen steigenden **Wettbewerbs- und Preisdruck** in den automobilen Segmenten nach sich ziehen und sich negativ auf die Ertragslage auswirken. Auch der Wegfall oder die Reduktion staatlicher Förderungen für elektrifizierte Fahrzeuge kann deren Preisgestaltung negativ beeinflussen und die Gewinnspanne verringern. Zur frühzeitigen Erkennung der Risiken wird ein kontinuierliches Monitoring durchgeführt. Je nach Ausprägung werden produktspezifische und gegebenenfalls regional unterschiedliche Maßnahmen ergriffen, um absatzschwächere Märkte zu unterstützen. Zudem besteht das Risiko einer verzögerten Markteinführung neuer Technologien in den Fahrzeugen. Chancen bestehen insbesondere im Segment Mercedes-Benz Cars aufgrund einer besseren als geplanten Preisdurchsetzung bei den Fahrzeugen.

Im Zusammenhang mit der Veräußerung von Fahrzeugen bietet die Mercedes-Benz Group den Kunden vielfältige **Finanzierungs- und Leasingmöglichkeiten** an. Die daraus resultierenden Risiken für das Segment Mercedes-Benz Mobility 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). Die Mercedes-Benz Group begegnet den Kreditrisiken mit Bonitätsprüfungen auf Basis standardisierter Scoring- und Ratingverfahren, der Besicherung der Forderungen und einem leistungsfähigen Risikomanagement mit einem starken Augenmerk auf das Monitoring sowohl interner als auch makroökonomischer Frühwarnindikatoren.

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

Die marktwirtschaftlichen Risiken erhöhen sich im Vergleich zum Vorjahr vor allem aufgrund des unsicheren makroökonomischen Umfelds von »mittel« auf »hoch«.

Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen

Gesetzliche und politische Rahmenbedingungen haben einen nicht unerheblichen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg der Mercedes-Benz Group. Dabei spielen insbesondere Emissions-, Verbrauchs-, Sicherheits- und Zertifizierungsbestimmungen sowie Zollprozeduren für Fahrzeuge und Steuern im Zusammenhang mit dem Verkauf oder Einkauf von Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen eine wichtige Rolle.

Die Mercedes-Benz Group verfolgt ständig die Entwicklung der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen frühzeitig im Produktentstehungsprozess zu antizipieren. Insbesondere kurzfristige Änderungen der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen können mit zusätzlichen Kosten oder höheren Investitionen verbunden sein.

In vielen Märkten gelten gesetzliche Grenzwerte für den Kraftstoffverbrauch und/oder den CO₂-Ausstoß von Pkw-Flotten mit jeweils unterschiedlichen Zielwerten. Die Nichteinhaltung der einschlägigen Vorschriften in den einzelnen Märkten ist unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden und kann sogar so weit führen, dass vor allem Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb in den betroffenen Märkten nicht oder nicht mehr zugelassen werden können. Die Mercedes-Benz Group begegnet diesem Risiko mit der Transformation hin zur Elektromobilität und der damit zusammenhängenden Neuausrichtung der Produkte.

Für Mercedes-Benz Cars wie auch Mercedes-Benz Vans bestehen die beschriebenen Risiken aus Regelungen zu verbindlichen Zielvorgaben zum Flottendurchschnittsverbrauch beziehungsweise zum CO₂-Ausstoß von Neufahrzeugflotten insbesondere in den Märkten China, Europa und in den USA. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt diese Zielvorgaben in den Produktions- und Absatzplanungen und geht davon aus, dass die ambitionierten gesetzlichen Vorgaben erfüllt werden können, wobei in einigen Märkten auf die gesetzlich gewährten Zielerreichungsmodalitäten – einschließlich des Erwerbs externer Credits – zurückgegriffen werden muss. Der Markterfolg alternativer Antriebskonzepte wird neben der Akzeptanz beim Kunden maßgeblich vom regionalen Marktumfeld mitbestimmt, beispielsweise von der Ladeinfrastruktur, von staatlichen Fördermaßnahmen und von steuerlichen Rahmenbedingungen.

Die politischen Spannungen und damit verbunden die Gefahr **geopolitischer Konflikte** haben sich erhöht und sind mit weitreichenden Risiken für die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group verbunden. Eine weitere Eskalation und mögliche geografische Ausdehnung des Russland-Ukraine-Kriegs könnten sich negativ auf die Einkaufs- und Logistikprozesse und auf das Produktions- und Absatzprogramm auswirken. Ein möglicher Engpass in der Energieversorgung in der EU könnte in der Folge zu möglichen Produktionsausfällen in den Werken von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans führen. Zudem steigt auch das Risiko durch mögliche Cyberangriffe infolge politischer Spannungen. Die oben genannten Risiken werden fortlaufend überwacht und Mitigationsmaßnahmen, wie z. B. die Substitution von Gas durch andere Energieträger oder Maßnahmen zur Energieeinsparung, entsprechend initiiert; mögliche Szenarien werden laufend an die aktuelle geopolitische Lage angepasst und analysiert.

Einzelne Länder könnten bei dem Versuch, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu schützen oder zu verbessern, verstärkt zu **interventionistischen und protektionistischen Maßnahmen** greifen. Der Aufbau oder die Erweiterung von Produktionsstätten, die Steigerung des lokalen Einkaufs oder das Erfordernis lokaler Forschung und Entwicklung können beispielsweise deutlich erhöhte Investitionen oder höhere laufende Kosten nach sich ziehen. Darüber hinaus können Marktzugangsbarrieren wie beispielsweise verzögerte oder erschwerte Zertifizierungsprozesse oder sehr aufwendige Zollprozeduren die Möglichkeiten für Importe erschweren. Investitionen in diesen Ländern können die Auswirkungen protektionistischer Maßnahmen begrenzen.

Beschaffungsmarktrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen auf der Beschaffungsseite ergeben sich für die automobilen Segmente insbesondere aus Schwankungen bei **Rohstoff-, Rohmaterial- und Energiepreisen**. Für den Bau von Fahrzeugteilen und Fahrzeugen werden bestimmte Rohstoffe und Komponenten benötigt, die auf dem Weltmarkt eingekauft werden. Die Höhe der Kosten ist dabei von der Preisentwicklung der Rohstoffe, Rohmaterialien und der Energiepreise abhängig. Für das Jahr 2023 werden inflationsbedingte Steigerungen bei Rohstoff- und Energiepreisen erwartet, die mit erheblichen kosten- und ressourcenintensiven Risiken verbunden sind. Diese können sich auch in höheren Logistikkosten niederschlagen. Zudem kann ein hoher Wettbewerb um bestimmte Rohstoffe im Rahmen der Einführung neuer Technologien zu steigenden Kosten oder möglichen Knappheiten in der Lieferkette führen. Darüber hinaus können die Rohstoffmärkte von Unsicherheiten und politischen Krisen – verbunden mit möglichen Versorgungsengpässen – sowie von der volatilen Nachfrage nach vereinzelt Rohmaterialien beeinflusst werden. Generell sind der Weitergabe der Rohstoff- und Materialverteuerungen über höhere Preise für die hergestellten Fahrzeuge enge Grenzen gesetzt, da auf den internationalen Automobiliemärkten ein ausgeprägter Wettbewerbsdruck herrscht. Steigende Rohstoffpreise können sich demnach negativ auf die Marge der verkauften Fahrzeuge auswirken und dadurch zu einem sinkenden Ergebnis des jeweiligen Segments führen. Um möglichen Ergebniseinbußen entgegenzuwirken, überwacht die Mercedes-Benz Group die Entwicklung der Rohstoff- und Energiepreise fortlaufend und tritt in Verhandlungen mit Lieferanten.

Die Beschaffungsmarktrisiken erhöhen sich unter anderem infolge möglicher inflationsbedingter Preissteigerungen von »niedrig« auf »hoch«.

Unternehmensspezifische Risiken/Chancen

Risiken und Chancen aus Forschung und Entwicklung

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

Im Jahr 2020 haben Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) mit verschiedenen US-Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen, die rechtswirksam geworden sind. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu »Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen«. Mit dem Vergleich haben sich Mercedes-Benz Group AG und MBUSA unter anderem verpflichtet, zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, Servicemaßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen, erweiterte Gewährleistungen zu übernehmen, ein landesweites Mitigations-Projekt durchzuführen, bestimmte Corporate-Compliance-Maßnahmen vorzunehmen und weitere Zahlungen zu leisten. Falls die vorgenannten Verpflichtungen nicht eingehalten werden, besteht das Risiko, dass kostenintensive Maßnahmen ergriffen werden müssen und/oder erhebliche Vertragsstrafen fällig werden.

Produktionsrisiken und -chancen

Durch die steigende technische Komplexität und den Anspruch, die Qualitätsstandards für die Luxusfahrzeuge der Mercedes-Benz Group einzuhalten und stetig zu erhöhen, können in den automobilen Segmenten neben Chancen auch Risiken im Zusammenhang mit der Einführung und Fertigung der Produkte entstehen. Produktionsunterbrechungen beispielsweise durch Störungen in der Lieferkette oder durch einen Engpass in der Energieversorgung können dabei nicht ausgeschlossen werden. Auch die Auswirkungen der weiteren Entwicklung der COVID-19-Pandemie könnten sich negativ auf die Produktion auswirken. Im Rahmen der **Neueinführung von Produkten** – insbesondere im Zuge der Transformation hin zur Elektromobilität und der Integration neuer Technologien – müssen die benötigten Komponenten

und Ausstattungsumfänge sowie die erforderlichen Produktionskapazitäten verfügbar sein. Zur Reduzierung diesbezüglicher Risiken werden zugehörige Prozesse stetig evaluiert und verbessert.

Garantie- und Kulanzfälle könnten entstehen, wenn die Qualität der Produkte oder der in den Produkten eingebauten Teile trotz entsprechender Qualitätssicherungsprozesse 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. Die Mercedes-Benz Group bildet angemessene Rückstellungen für Garantie- und Kulanzfälle. Es kann trotzdem nicht ausgeschlossen werden, dass Rückrufe und Feldmaßnahmen zu finanziellen Belastungen führen. Mögliche Ansprüche werden beim Auftreten solcher Risiken geprüft und bei Bedarf notwendige Maßnahmen, bezogen auf betroffene Produkte, eingeleitet.

Die Produktionsrisiken erhöhen sich aufgrund bestehender Unsicherheiten und möglicher Produktionsunterbrechungen durch die Auswirkungen möglicher Energieengpässe von »niedrig« auf »mittel«.

Risiken und Chancen aus Einkauf und Logistik

Unterbrechungen in den weltweiten Lieferketten, Engpasssituationen bei Vorprodukten sowie Produktionsausfälle oder Unterauslastungen von Produktionskapazitäten bei Lieferanten können zu Beeinträchtigungen der Geschäftstätigkeit in den automobilen Geschäftsfeldern führen. Auch durch die zunehmende Gefahr von Cyberangriffen innerhalb der Lieferkette können Störungen in der Lieferkette und in der Folge Produktionsausfälle und Absatzverluste nicht ausgeschlossen werden. Chancen könnten sich beispielsweise durch geringere Kapitalkosten als geplant ergeben.

Unterbrechungen in den weltweiten Lieferketten, insbesondere aus Engpässen bei Elektronikbauteilen und anderen wichtigen Vorprodukten sowie möglichen Ausfällen in der Versorgung durch Energieanbieter, können bei Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans Engpässe hervorrufen. Zur Vermeidung solcher **Engpass-situationen bei Vorprodukten** wird Kapazitätsengpässen durch eine vorausschauende Planung entgegengetreten. Zur Risikoprävention besteht ein Lieferantenmanagement mit dem Ziel, Menge und Qualität der zur Fahrzeugherstellung benötigten Bauteile sicherzustellen. Fehlende Verfügbarkeit sowie Qualitätsprobleme bei bestimmten Fahrzeugteilen können zu Produktionsausfällen führen und Kosten verursachen, die sich negativ auf die Ertragslage auswirken.

Die finanzielle Situation bei einigen Lieferanten ist weiterhin angespannt. Ursachen hierfür sind weiter bestehende Unsicherheiten im Zusammenhang mit steigenden Rohstoff-, Rohmaterial- und Energiepreisen, der fehlenden Verfügbarkeit von Bauteilen oder auch den weiteren Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Daraus resultierende mögliche **Produktionsausfälle oder Unterauslastungen von Produktionskapazitäten bei Lieferanten** können ebenfalls eine Unterbrechung der Lieferkette bei den automobilen Segmenten verursachen und verhindern, dass Fahrzeuge rechtzeitig fertiggestellt und an die Kunden ausgeliefert werden. Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche finanzielle Engpässe bei Lieferanten frühzeitig zu erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten. Konkret werden in Abhängigkeit von erfassten Warnsignalen und der internen Einstufung regelmäßige Berichtstermine mit Lieferanten vereinbart, bei denen wichtige Leistungskennziffern an die Mercedes-Benz Group berichtet werden und bei Bedarf etwaige Stützungsmaßnahmen bestimmt werden können. Bei Fixkostenunterdeckungen besteht zudem das Risiko, dass Lieferanten eine Kompensationszahlung einfordern können. Auch notwendige Kapazitätserweiterungen bei Lieferanten könnten eine kostenseitige Beteiligung erfordern.

Durch die **Transformation zur Elektromobilität** und den zunehmenden Fremdbezug wichtiger Komponenten besteht darüber hinaus das Risiko, dass diese nicht rechtzeitig in der geplanten Menge und geforderten Qualität zur Verfügung stehen und damit den Produktionsstart neuer Baureihen verzögern könnten. Dies könnte negative Auswirkungen auf die Ertragslage haben.

Informationstechnische Risiken und Chancen

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

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

Für die global agierende Mercedes-Benz Group und ihre umfassenden Geschäfts- und Produktionsprozesse ist es von zentraler Bedeutung, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden können. Das interne Rahmenwerk zur IT-Sicherheit orientiert sich an internationalen Standards und greift bei Schutzmaßnahmen auch auf Industriestandards und Good Practice zurück. Neue regulatorische Anforderungen zur Cybersicherheit und zu Cyber-Security-Management-Systemen werden bei der Weiterentwicklung der Prozesse und Vorgaben berücksichtigt. Dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend müssen gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Cyberbedrohungen 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 wird durch darauf abgestimmte technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen flankiert.

Aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten hat die Mercedes-Benz Group vielfältige präventive und korrektive Maßnahmen umgesetzt, um damit verbundene Risiken, wie beispielsweise mögliche Reputationschäden, zu minimieren. Zum Beispiel vermindert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in Rechenzentren durch gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Datensicherung und hochverfügbar ausgelegte IT-Systeme. Es werden Notfallpläne erstellt, ebenso Mitarbeiter geschult und regelmäßig sensibilisiert, um handlungsfähig zu bleiben. In einem global agierenden Cyber Intelligence & Response Center werden spezifische Bedrohungen analysiert und Gegenmaßnahmen koordiniert. Der Schutz der Produkte und Dienstleistungen vor Gefährdungen durch Hackerangriffe und Cyberkriminalität wird kontinuierlich ausgebaut.

Personalrisiken und -chancen

Der Wettbewerb um hochqualifizierte Beschäftigte und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen die Mercedes-Benz Group tätig ist, nach wie vor sehr stark. Der künftige Erfolg der Mercedes-Benz Group 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. Die Beschäftigten profitieren dabei unter anderem von einer Vielzahl von Weiterbildungsangeboten und der Transparenz, die im Rahmen des Performance-Managements geschaffen wird. Um als Unternehmen erfolgreich zu sein, wird zudem die Art der Zusammenarbeit und die Führungskultur stetig weiterentwickelt.

Neben der demografischen Entwicklung erfordert auch die digitale Transformation, dass sich das Unternehmen immer weiter auf Veränderungen einstellt und Maßnahmen ableitet, wie beispielsweise einen qualifizierten Fach- und Führungskräftenachwuchs, insbesondere mit Blick auf technische Entwicklungen, zu sichern. Dies wird durch verschiedene Maßnahmen, unter anderem gezielte Qualifizierungen anzusetzen, adressiert. Konjunktur-, Markt- und Wettbewerbsschwankungen begegnet die Mercedes-Benz Group mit den etablierten Zeit- und Flexibilitätsinstrumenten, um ein situationsadäquates Reagieren zu ermöglichen.

Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen

Die Zusammenarbeit mit Partnern bei Beteiligungen und Kooperationen ist für die Mercedes-Benz Group sowohl bei der Transformation hin zur Elektromobilität und umfassenden Digitalisierung als auch im Zusammenhang mit Mobilitätslösungen von zentraler Bedeutung. Besonders bei neuen Technologien dienen Beteiligungen der Nutzung von Synergieeffekten und der Verbesserung von Kostenstrukturen, um der Wettbewerbssituation in der Automobilindustrie erfolgreich zu begegnen.

Die Mercedes-Benz Group partizipiert grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Anteilsquote an den Risiken und Chancen aus Beteiligungen und unterliegt bei entsprechender Börsennotierung auch Aktienkursrisiken und -chancen. Nach der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts gilt dies auch für die verbliebene Minderheitsbeteiligung des Konzerns an der Daimler Truck Holding AG.

Durch die Neubewertung einer Beteiligung können sich Risiken und Chancen bezogen auf den Beteiligungsbuchwert für das Segment, dem die Beteiligung zugerechnet wird, ergeben. Auch aus der laufenden Geschäftstätigkeit, insbesondere der Integration von Mitarbeitern, Technologien und Produkten, können Risiken resultieren. 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/Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen der Mercedes-Benz Group eingegangen. Diese Risiken und Chancen können sich negativ beziehungsweise positiv auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns auswirken.

Im Grundsatz können die den finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen zugrunde liegenden 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.

Die Mercedes-Benz Group ist grundsätzlich Risiken und Chancen durch 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. Die Mercedes-Benz Group steuert und überwacht systematisiert Marktpreisrisiken und -chancen vorwiegend direkt im Rahmen ihrer operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken ein, wodurch sowohl Marktpreisrisiken als auch -chancen begrenzt werden.

Ferner ist der Konzern Kredit-, Länder- und Liquiditätsrisiken, Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs sowie Risiken aus Ratingveränderungen ausgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt die Mercedes-Benz Group diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die Betrachtung der Planvermögen zur Abdeckung von Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen ist im Abschnitt »Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen« enthalten.

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 Chinesischen Renminbis, des Britischen Pfunds und anderer Währungen, wie zum Beispiel Währungen von Wachstumsmärkten, gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko beziehungsweise eine -chance entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten (Transaktionsrisiko). 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 Unsicherungen durch Exposure-Veränderungen werden diese durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Nettovermögens und deren Erträgen und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern in der Regel nicht absichert.

Zinsänderungsrisiken und -chancen

Aus Zinsänderungen können Risiken und Chancen sowohl für das operative Geschäft als auch für Finanztransaktionen entstehen. Die Mercedes-Benz Group nutzt eine Vielzahl zinssensitiver Finanzinstrumente dazu, die Liquiditätsanforderungen des laufenden Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Mercedes-Benz Mobility. Zinsänderungsrisiken und -chancen entstehen, wenn Zinsbindungsfristen zwischen der Aktiv- und der Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Durch eine auf die Laufzeiten der Finanzierungsverträge abgestimmte Refinanzierung wird das Risiko der Fristeninkongruenz sowohl unter Zins- als auch unter Liquiditätsgesichtspunkten minimiert. Verbleibende Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesteuert. Die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft werden im Konzern zentral koordiniert. Derivative Zinsinstrumente, wie zum Beispiel Zinsswaps, werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passivstrukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Commodity-Preis-Risiken und -Chancen

Wie im Abschnitt »Beschaffungsmarktrisiken und -chancen« dargestellt, ist die Mercedes-Benz Group Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken, vornehmlich aus dem Bezug von Edelmetallen, wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert.

Kreditrisiken

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

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

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

Länderrisiken

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlusts, der aus Veränderungen politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, zum Beispiel aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot. Die Mercedes-Benz Group unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Tochterunternehmen oder Kunden, Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften oder Joint Ventures sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen. Der Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (zum Beispiel für Hartwährungsportfolios von Mercedes-Benz Mobility-Gesellschaften). Außerdem verfügt die Mercedes-Benz Group über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen die Mercedes-Benz Group operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Das Länderrisiko beinhaltet auch die Risikobewertung im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten in Russland.

Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs

Liquiditätsrisiken entstehen, wenn ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann. Im normalen Geschäftsverlauf setzt die Mercedes-Benz Group Anleihen, Commercial Paper und verbrieftete Transaktionen sowie Bankdarlehen in verschiedenen Währungen ein, überwiegend mit dem Ziel, das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zu refinanzieren. Eine Verteuerung der Refinanzierung würde sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität des Finanzdienstleistungsgeschäfts auswirken, soweit die höheren Refinanzierungskosten nicht an die Kunden weitergegeben werden können; eine Begrenzung des Finanzdienstleistungsgeschäfts hätte zudem negative Absatzfolgen für das Fahrzeuggeschäft. Der Zugang zu Kapitalmärkten kann in einzelnen Ländern durch staatliche Regulierungen oder durch eine temporäre mangelnde Aufnahmefähigkeit begrenzt sein. Darüber hinaus können laufende rechtliche Verfahren sowie eigene geschäftspolitische Erwägungen und Entwicklungen den Konzern unter Umständen zeitweise davon abhalten, einen etwaigen Liquiditätsbedarf durch Mittelaufnahmen an den Kapitalmärkten zu decken. Vertraglich vereinbarte Kreditlinien stehen als Refinanzierungsinstrumente zur Verfügung.

Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen

Risiken und Chancen liegen in möglichen Herab- oder Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Credit Ratings und damit der Kreditwürdigkeit der Mercedes-Benz Group. 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 Mercedes-Benz Group AG oder einem Kauf von Anleihen, die durch die Mercedes-Benz Group AG oder von einer anderen Konzerngesellschaft emittiert werden, absehen.

Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen

Die Gesellschaften der Mercedes-Benz Group gewähren leistungsorientierte Pensionszusagen, die durch Planvermögen gedeckt sind, sowie in einem geringen Umfang Zusagen zu Gesundheitsfürsorgeleistungen. Der Saldo aus den Pensionsverpflichtungen und den Planvermögen ergibt den bilanzierten Wert beziehungsweise den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie der Ermittlung des Nettopensionsaufwands liegen Annahmen zugrunde. Selbst geringe Änderungen dieser Annahmen, insbesondere eine Änderung der Diskontierungszinssätze oder geänderte Inflationsannahmen, beeinflussen den Finanzierungsstatus und das Konzerneigenkapital des aktuellen Jahres negativ oder positiv und führen zu einer Änderung des periodenbezogenen Nettopensionsaufwands im folgenden 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 die künftige Entwicklung des Marktwerts der Planvermögen positiv oder negativ beeinflussen. Das Risikomanagement für die Planvermögen erfolgt über eine breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von unterschiedlichen Vermögensverwaltern anhand quantitativer und qualitativer Analysen sowie die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird bei der Bestimmung der Investmentstrategie für die Planvermögen berücksichtigt, um Schwankungen des Finanzierungsstatus zu reduzieren. Die Kapitalmarktvolatilitäten sind bedingt durch den Krieg in der Ukraine sowie die Zinspolitik der Notenbanken im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen, weshalb sich das Ausmaß der Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen von »mittel« auf »hoch« erhöht hat.

Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen

Weiterhin ist der Konzern rechtlichen und steuerlichen Risiken ausgesetzt. Er bildet hierfür Rückstellungen, wenn und soweit seine Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist.

Rechtliche Risiken

Risiken aus Regulierung

Die Automobilindustrie unterliegt weltweit umfassender staatlicher Regulierung. Gesetze in verschiedenen Jurisdiktionen regeln hierbei den Insassenschutz und die Umweltverträglichkeit von Automobilen, einschließlich der Emissionswerte, der Treibstoffeffizienz und der Lärmgeräusche, sowie die Emissionen der Fabriken, in denen die Automobile oder Teile davon hergestellt werden. Werden einschlägige Vorschriften in den einzelnen Regionen nicht eingehalten, kann dies unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden sein und sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht zugelassen werden. Die Kosten für die Einhaltung dieser Vorschriften sind erheblich, und Mercedes-Benz erwartet in diesem Zusammenhang weiterhin ein hohes Kostenniveau.

Risiken aus rechtlichen Verfahren allgemein

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl von Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel der Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Mercedes-Benz ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren

und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – behördliche Verfahren

Mercedes-Benz ist laufend behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren bezogen auf diverse Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen ausgesetzt.

Die entsprechenden, in der Vergangenheit bereits berichteten Aktivitäten verschiedener Behörden weltweit dauern teilweise, wie nachstehend beschrieben, fort. Diese Aktivitäten beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder die Interaktionen von Mercedes-Benz mit den entsprechenden Behörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf-, Verbraucherschutz- und Kartellrecht.

In den USA haben die Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) im dritten Quartal 2020 mit verschiedenen Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen, die rechtswirksam geworden sind.

Nach Auffassung der Behörden habe Mercedes-Benz sogenannte Auxiliary Emission Control Devices («AECDs») in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offenlegt, von denen einige unzulässige Abschaltrichtungen seien.

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

Wie bereits berichtet, hat darüber hinaus das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«) im April 2016 von Mercedes-Benz die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt. Mercedes-Benz hat eine solche interne Untersuchung in Kooperation mit der Untersuchung des DOJ durchgeführt; die Untersuchung durch das DOJ ist noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus haben weitere US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach lokalem Umwelt- und Verbraucherschutzrecht eingeleitet sowie Auskunfts- und Informationssuchen erlassen.

In Kanada führt die kanadische Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) wegen des Verdachts möglicher Verletzungen unter anderem des Canadian Environmental Protection Acts sowie nicht offengelegter AECs und Abschaltvorrichtungen eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen durch. Mercedes-Benz kooperiert weiterhin mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland erließ die Staatsanwaltschaft Stuttgart im September 2019 einen Bußgeldbescheid gegen Mercedes-Benz wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung, wodurch das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Mercedes-Benz beendet wurde. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt noch Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Mercedes-Benz unter anderem wegen des Verdachts des Betrugs durch. Im Juli 2021 erließ das Amtsgericht Böblingen Strafbefehle gegen drei Mercedes-Benz-Mitarbeiter unter anderem wegen Betrugs, die rechtskräftig geworden sind.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erließ zwischen 2018 und 2020 nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge und ordnete Rückrufe sowie zum Teil Erstzulassungsstopps an. Im Herbst 2022 erließ das KBA darüber hinaus weitere Bescheide in Bezug auf Fahrzeuge, die mit einem Dieselmotor des Typs OM607 EU6 oder EU5 ausgestattet sind. Es vertrat dabei jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien. Mercedes-Benz vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung. Gegen die vorgenannten Anordnungen und Feststellungen des KBA hat Mercedes-Benz jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt. Soweit das KBA den Widersprüchen nicht abgeholfen hat, hat Mercedes-Benz die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung vor dem zuständigen

Verwaltungsgericht zugeführt und entsprechende Klagen erhoben. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich anschließenden Klageverfahren kooperiert Mercedes-Benz weiterhin vollumfänglich mit dem KBA. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen wurden von Mercedes-Benz fertig entwickelt und vom KBA geprüft und genehmigt; die entsprechenden Rückrufe wurden eingeleitet. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu deren technischen Elementen. Darüber hinaus befindet sich Mercedes-Benz weiterhin auch mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Dialog, um die Aufarbeitung der dieselbezogenen Abgasthematik abzuschließen sowie die Abarbeitung der betroffenen Kundenfahrzeuge voranzutreiben. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und der Diskussionen mit dem Amt und dem Ministerium ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen werden. Dies gilt seit dem 1. September 2020 auch für zuständige Behörden anderer Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission, die nach der neuen europäischen Typgenehmigungsverordnung Marktüberwachungstätigkeiten durchführen und Maßnahmen ergreifen können, unabhängig vom Ort der ursprünglichen Typgenehmigung, aber auch für die britische Marktüberwachungsbehörde DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency).

Neben den vorgenannten Behörden führen im Zusammenhang mit Diesellabgasemissionen unter anderem nationale Kartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten, einschließlich des südkoreanischen Umweltministeriums (Ministry of Environment), der südkoreanischen Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission) und der Staatsanwaltschaft Seoul (Südkorea), verschiedene Untersuchungen und/oder Verfahren durch. Hierbei haben südkoreanische Behörden bestimmte Feststellungen getroffen und Sanktionen gegen Mercedes-Benz ausgesprochen. Gegen die Feststellungen und Sanktionen der Verwaltungsbehörden (Ministry of Environment und Korea Fair Trade Commission) hat Mercedes-Benz Rechtsmittel eingelegt. Die in diesem Absatz beschriebenen Verfahren dauern noch an.

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

Mercedes-Benz kann zu den noch laufenden Verfahren und Vorgängen zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage über den Ausgang treffen. In Anbetracht der Rechtsauffassungen unter anderem US-amerikanischer Regulierungsbehörden und des KBA sowie des südkoreanischen Ministry of Environment ist es nicht auszuschließen, dass neben diesen Behörden eine oder mehrere weitere Behörden weltweit zu dem Schluss kommen, dass bestimmte Pkw und/oder Vans der Marke Mercedes-Benz oder anderer Konzernmarken ebenfalls mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet sind. Auch könnten solche Behörden zu der Auffassung gelangen, dass bestimmte Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen nicht ordnungsgemäß sind und/oder nicht ordnungsgemäß offengelegt wurden. Es ist nicht auszuschließen, dass Mercedes-Benz erheblichen weiteren Geldbußen und sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen ausgesetzt wird. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Mercedes-Benz einen erheblichen Kollateralschaden zur

Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Behauptungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden – oder auch Kläger – diese Behauptungen oder Feststellungen übernehmen. Somit besteht das Risiko, dass negative Behauptungen oder Feststellungen in einem Verfahren negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben können und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Mercedes-Benz, sich in den Verfahren zu verteidigen, durch bereits abgeschlossene Verfahren und die diesen Verfahren zugrunde liegenden Vorwürfe sowie durch einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in jeder der vorangehend beschriebenen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, verwaltungs- oder strafrechtlichen Anordnungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren beeinträchtigt werden.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Diesellabgasemissionen – Zivilverfahren

Wie bereits berichtet, behauptete der US-Bundesstaat Arizona in einer im Januar 2019 eingereichten Klage, dass unter anderem die Mercedes-Benz Group AG und MBUSA Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht hätten. Im vierten Quartal 2022 haben sich die Mercedes-Benz Group AG und MBUSA rechtswirksam mit dem US-Bundesstaat Arizona auf eine einvernehmliche Beilegung des Rechtsstreits geeinigt. In einer im September 2020 durch die Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida eingereichten Klage behauptet die Klägerin, dass unter anderem die Mercedes-Benz Group AG und MBUSA kommunale Vorschriften über das Verbot der Manipulation von Fahrzeugen und sonstigen Verhaltens dadurch verletzt hätten, dass sie angeblich Vorrichtungen zur Beeinträchtigung der Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen genutzt hätten. Die Klage wurde im dritten Quartal 2022 abgewiesen. Die Klägerin hat Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt.

Mit gleichartigen Behauptungen, wie sie der US-Bundesstaat Arizona erhoben hatte, wurden Verbrauchersammelklagen im Februar 2019 in Israel gegen die Mercedes-Benz Group AG und seit Mai 2020 im

Vereinigten Königreich, in den Niederlanden, in Portugal sowie im November 2022 in Australien gegen die Mercedes-Benz Group AG und weitere Konzerngesellschaften eingereicht. Die Kläger erheben den Vorwurf, Mercedes-Benz hätte Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen.

In Deutschland hat eine Vielzahl von Kunden von Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen mit gleichartigem Vorwurf eingereicht. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die oben genannten Rückrufanordnungen des KBA. Die Entwicklung der Fallzahlen ist rückläufig, wobei ein zukünftiger Anstieg nicht ausgeschlossen werden kann. Die Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. reichte im Juli 2021 eine Musterfeststellungsklage mit gleichartigem Vorwurf beim Oberlandesgericht Stuttgart gegen die Mercedes-Benz Group AG ein. Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bestimmte Voraussetzungen vermeintlicher Ansprüche von Verbrauchern feststellen zu lassen. Die Mercedes-Benz Group AG verteidigt sich gegen die Vorwürfe des Verbands.

Darüber hinaus sind Sammelklagen wegen angeblich wettbewerbswidrigen Verhaltens bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, in Kanada anhängig. Die Verfahren in den USA wurden im Jahr 2022 rechtskräftig zugunsten der Mercedes-Benz Group AG und der MBUSA abgeschlossen.

Die Mercedes-Benz Group AG und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften halten die vorgenannten anhängigen Klagen für unbegründet und verteidigen sich weiter gegen diese.

Darüber hinaus haben Anleger aus Deutschland und dem Ausland beim Landgericht Stuttgart Klagen auf Schadensersatz wegen der angeblichen Verletzung kapitalmarktrechtlicher Publizitätsvorschriften erhoben (Ausgangsverfahren) und auch außergerichtlich Schadensersatz gefordert. Die Mercedes-Benz Group AG hält die Klagen und außergerichtlichen Forderungen für unbegründet und wird sich gegen diese verteidigen. Im Dezember 2021 hat das Oberlandesgericht Stuttgart in diesem Zusammenhang ein Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) eingeleitet. Diverse Anleger haben von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Ansprüche in einem insgesamt erheblichen Umfang zum Zweck der Verjährungshemmung zum Musterverfahren anzumelden. Die Mercedes-Benz Group AG ist unverändert der Auffassung, dass sie ihren kapitalmarktrechtlichen Publizitätspflichten ordnungsgemäß nachgekommen ist und verteidigt sich auch in dem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger.

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

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Mercedes-Benz, sich in den Gerichtsverfahren zu verteidigen, durch die Vergleiche der dieselbezogenen Klagen in den USA und in Kanada sowie durch ungünstige Behauptungen und Ergebnisse, durch einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in den vorstehend genannten behördlichen oder anderen gerichtlichen Verfahren beeinträchtigt werden.

Risiken aus sonstigen rechtlichen Verfahren

Im September 2021 haben einzelne Personen aus dem Umfeld des Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) beim Landgericht Stuttgart eine Klageschrift gegen die Mercedes-Benz AG eingereicht. Die Kläger machen einen Unterlassungsanspruch geltend und verlangen, dass die Mercedes-Benz AG ab November 2030 keine Pkw mit Verbrennungsmotor mehr in den Verkehr bringt und deren Verkauf in der Zeit davor reduziert. Das Landgericht Stuttgart hat die Klage im dritten Quartal 2022 vollumfänglich abgewiesen. Die Kläger haben Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt. Die Mercedes-Benz AG wird sich weiterhin gegen die Vorwürfe der Kläger verteidigen.

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

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

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

Weitere Informationen über rechtliche Verfahren finden sich in Kapitel »Konzernabschluss« in Anmerkung 31 des Konzernanhangs.

Steuerliche Risiken und Chancen

Die Mercedes-Benz Group 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 grenzüberschreitender Transaktionen – können mit erheblicher Unsicherheit behaftet sein. Daher ist es möglich, dass sich gebildete Rückstellungen als nicht ausreichend erweisen und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben können.

Aufgrund 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. Die Überwachung, Steuerung und Vermeidung von steuerlichen Risiken wird durch ein Tax Compliance Management System (Tax CMS) unterstützt.

Darüber hinaus besteht bei fehlendem oder zu geringem künftigen steuerlichen 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 Risiken kann es unvorhersehbare Ereignisse geben, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und die nichtfinanziellen Kennzahlen der Mercedes-Benz Group, die Reputation des Konzerns sowie auf die Gesellschaft und Umwelt auswirken können.

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

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 in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen, Rohstoffen und Energie, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Material- oder Energieengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige 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 zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

EU-Taxonomie

Die EU-Taxonomie-Verordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte sowie die ergänzenden Interpretationsdokumente der EU-Kommission enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Diese betreffen unter anderem Auslegungsfragen zur Klassifikation von Wirtschaftstätigkeiten, zu Do-no-significant-harm-Kriterien und Bewertung der wirtschaftlichen Substanz finanzieller Beteiligungen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheit behaftet.

Angaben zu Strom- und Kraftstoffverbrauch sowie CO₂-Emissionen

Der Stromverbrauch wurde auf Grundlage der VO 2017/1151/EU ermittelt. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zu den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem »Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen« entnommen werden. dat.de/fileadmin/media/LeitfadenCO2/LeitfadenCO2.pdf

Verweise in diesem 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), oder auf die Homepage der Mercedes-Benz Group oder auf andere Berichte oder Dokumente, waren diese nicht Bestandteil der externen Abschlussprüfung.

Ebenfalls nicht Bestandteil der Abschlussprüfung waren die lageberichtsfremden Angaben zur Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Kapitel »Risiko- und Chancenbericht«.



S EQ 5004E

S EQ 5004E

CORPORATE GOVERNANCE



CORPORATE GOVERNANCE

163 Bericht des Prüfungsausschusses

167 Erklärung zur Unternehmensführung

167 Entsprechenserklärung zum Deutschen
Corporate Governance Kodex

168 Vergütungsbericht, Vergütungssystem

168 Wesentliche Grundsätze und Praktiken
der Unternehmensführung

172 Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands

174 Zusammensetzung und Arbeitsweise des
Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

179 Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von
Frauen und Männern an Führungspositionen

180 Gesamthafte Anforderungsprofile für die
Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

191 Aktionäre und Hauptversammlung

Bericht des Prüfungsausschusses

Sehr geehrte
Aktionärinnen und Aktionäre,

als Vorsitzender des Prüfungsausschusses freue ich mich, Ihnen nachfolgend die Aufgabe und Tätigkeit dieses Gremiums im Geschäftsjahr 2022 vorzustellen.

Verantwortung

Auf der Grundlage der gesetzlichen Vorschriften, des Deutschen Corporate Governance Kodex und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse behandelt der Prüfungsausschuss insbesondere Fragen der Rechnungslegung, der Finanzberichterstattung sowie der nichtfinanziellen Berichterstattung. Darüber hinaus befasst er sich mit der Abschlussprüfung und überprüft die Qualität, Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner erörtert er die Wirksamkeit und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems, des internen Revisionsystems sowie des Compliance-Management-Systems. Nach Bestellung des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung beauftragt der Prüfungsausschuss den Prüfer mit der Abschlussprüfung und mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Darüber hinaus stimmt der Prüfungsausschuss die Prüfungsschwerpunkte mit dem Abschlussprüfer ab und trifft mit diesem die Honorarvereinbarung. Der Prüfungsausschuss beauftragt den Prüfer zudem mit der freiwilligen Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung als Teil des Lageberichts. Ein weiterer Schwerpunkt der Arbeit und Sitzungen des Prüfungsausschusses lag im Geschäftsjahr 2022 auf der Vorbereitung und Durchführung des Auswahl- und Vorschlagsverfahren gemäß EU-Abschlussprüferverordnung zur Ermittlung einer Empfehlung und Präferenz für die Auswahl eines neuen Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2024. Das Ausschreibungsverfahren wurde frühzeitig durchgeführt, um eine zeitgerechte und sorgfältige Mandatsüberleitung unter Einhaltung der Unabhängigkeitsanforderungen zu gewährleisten. Nach sorgfältiger Prüfung der in die engere Auswahl gezogenen Bewerber fasste der Prüfungsausschuss in seiner Sitzung im November den Beschluss, dem Aufsichtsrat zwei Prüfungsgesellschaften mit einer

Präferenz für die PricewaterhouseCoopers GmbH als Abschlussprüfer für das ausgeschriebene Prüfungsmandat für das Geschäftsjahr 2024 vorzuschlagen.

Paritätische Besetzung

Im Geschäftsjahr 2022 war auf der Seite der Anteilseigner neben Olaf Koch, Dr. Clemens Börsig bis zu seinem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat mit Beendigung der Hauptversammlung am 29. April 2022 als Vorsitzender im Prüfungsausschuss vertreten. Als Nachfolger von Dr. Clemens Börsig wurde Timotheus Höttges in den Prüfungsausschuss gewählt. Alle Genannten sind unabhängig und verfügen über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und der Abschlussprüfung einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Die Arbeitnehmer wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Michael Brecht als stellvertretenden Ausschussvorsitzenden und durch Ergun Lümalı repräsentiert.

Sitzungen und Teilnehmer

Der Prüfungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2022 siebenmal. An allen Sitzungen nahm der Vorsitzende des Aufsichtsrats als ständiger Gast teil. Weitere ständige Teilnehmer waren unter Wahrung der gesetzlichen Anforderungen der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie für Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitglieder sowie die Vertreter des Abschlussprüfers. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten informierten auch die Leiter von Fachabteilungen wie beispielsweise der Bereiche Accounting, Interne Revision, Compliance und der Rechtsabteilung. Darüber hinaus fanden regelmäßig Executive Sessions mit dem Abschlussprüfer ohne Beisein des Vorstands statt.

Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende insbesondere zur Vorbereitung von anstehenden Sitzungen regelmäßig Gespräche mit dem Abschlussprüfer sowie Einzelgespräche, unter anderem mit den vorgenannten Vorstandsmitgliedern, dem Leiter Interne Revision, dem Leiter Compliance, dem Leiter Recht sowie bei Bedarf mit den Leitern weiterer Fachabteilungen.

Information an den Aufsichtsrat

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses informierte den Aufsichtsrat in dessen jeweils folgender Sitzung über die Tätigkeit des Ausschusses sowie den Inhalt von Sitzungen und Gesprächen.

Themen im Jahr 2022

In der Sitzung am 23. Februar 2022 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2021 sowie den vorläufigen Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Nach sorgfältiger Prüfung nahm der Ausschuss die präsentierten Zahlen zustimmend zur Kenntnis, stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die vorgeschlagene Veröffentlichung bestehen, und empfahl dem im Anschluss tagenden Aufsichtsrat, sich dieser Einschätzung anzuschließen. Soweit die vorläufigen Kennzahlen nicht bereits Gegenstand der Ad-hoc-Mitteilung vom 11. Februar 2022 waren, wurden diese und der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag in der Jahrespressekonferenz am 24. Februar 2022 veröffentlicht.

In seiner Sitzung am 10. März 2022 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Group AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2021, den Vergütungsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen dabei insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen ein und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den Bestätigungsvermerken) und zum rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit der Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht

einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung, den Vergütungsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 5,00 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu billigen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2021.

Der Prüfungsausschuss beschloss in dieser Sitzung zudem die an den Aufsichtsrat beziehungsweise im weiteren Verlauf an die Hauptversammlung gerichtete Empfehlung, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als Abschlussprüfer, Konzernabschlussprüfer und Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2022 sowie zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2023 im Zeitraum bis zur ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2023 zu bestellen. Dabei wurden die Erörterung der Qualität der Abschlussprüfung und die Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung berücksichtigt, bei der keine Anhaltspunkte für Befangenheitsgründe oder für eine Gefährdung der Unabhängigkeit festgestellt worden waren. Vorbehaltlich der Wahlentscheidung der Hauptversammlung erörterte der Ausschuss auch den Vorschlag für die mit dem Prüfer für das Geschäftsjahr 2022 zu treffende Honorarvereinbarung. Darüber hinaus behandelte der Ausschuss den Bericht über die im Geschäftsjahr 2022 an den Abschlussprüfer insgesamt für Prüfungsleistungen und Nichtprüfungsleistungen gezahlten Honorare inklusive des »Non-Audit Fee Cap« und legte den Genehmigungsrahmen für die Beauftragung des Abschlussprüfers mit Nichtprüfungsleistungen fest. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss mit dem Jahresprüfplan der Internen Revision für 2022, den Berichten des Bereichs Compliance und der Rechtsabteilung sowie im Rahmen seiner Zuständigkeit mit den Tagesordnungspunkten für die ordentliche Hauptversammlung 2022.

Im Jahresverlauf 2022 erörterte der Prüfungsausschuss in den quartalsbezogenen Sitzungen mit dem Vorstand und mit dem Abschlussprüfer die Zwischenfinanzberichte sowie die Ergebnisse der prüferischen Durchsicht vor deren Veröffentlichung. Darüber hinaus nahm der Ausschuss die Berichte der Bereiche Interne Revision, Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. Der Vorstand berichtete dem Ausschuss zudem regelmäßig über den aktuellen Stand der wesentlichen rechtlichen Verfahren, einschließlich der kartellrechtlichen und im Zusammenhang mit Dieselmotorgasemissionen stehenden

Verfahren. Außerdem ließ sich der Prüfungsausschuss regelmäßig über mögliche Regelverstöße berichten, die Mitarbeiter und Externe an das unternehmenseigene Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) meldeten.

Im April 2022 behandelte der Ausschuss zunächst den Zwischenfinanzbericht für das erste Quartal 2022. Gegenstand der Tagesordnung waren sodann die Pläne zur Einstellung des Privatkundeneinlagengeschäfts bei der Mercedes-Benz Bank. Des Weiteren nahm der Prüfungsausschuss Berichte der Internen Revision, der Rechtsabteilung und des Compliance-Bereichs entgegen. Teil des Compliance-Berichts war auch ein Update zum Human Rights Respect System, bei dem insbesondere auf die Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) sowie den Vorschlag der EU-Kommission zur Corporate Sustainability Due Diligence eingegangen wurde.

In seiner Sitzung im Juni 2022 erörterte der Prüfungsausschuss Aspekte des Risikomanagementsystems und befasste sich dabei insbesondere mit der weiteren Integration von ESG-Themen sowie flankierenden Schulungsmaßnahmen zur Steigerung der Awareness. Ebenfalls besprochen wurden Methoden, Prozesse und Anpassungen des internen Kontrollsystems. Das Compliance-Management-Systems betreffend wurde unter anderem die stärkere Integration von Social Compliance-Aspekten dargestellt. Einen Schwerpunkt der Sitzung bildete zudem der Bericht über die ESG- bzw. Nachhaltigkeitsberichterstattungsaktivitäten einschließlich der Anforderungen der EU-Taxonomie und deren Umsetzung. Des Weiteren nahm der Prüfungsausschuss ausführliche Berichte der Bereiche Treasury und Tax entgegen. Gegenstand der Sitzung war ferner die Erörterung der Planung der Abschlussprüfung einschließlich der Prüfungsschwerpunkte für das Geschäftsjahr 2022. Darüber hinaus befasste sich der Ausschuss mit aktuellen Bilanzierungsthemen.

In seiner Sitzung im Juli 2022 befasste sich das Gremium mit den Ergebnissen des zweiten Quartals 2022 sowie dem Risikobericht. Des Weiteren nahm der Ausschuss die quartalsbezogenen Berichte der Bereiche Compliance, Interne Revision und der Rechtsabteilung entgegen. Hierbei wurde er ausführlich zu Maßnahmen betreffend die Themen Menschenrechte und Social Compliance sowie zu Umsetzungsmaßnahmen in Bezug auf das LkSG

informiert. Zudem diskutierte der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand den jährlichen Bericht des Konzernbeauftragten für den Datenschutz.

Im Oktober 2022 behandelte der Ausschuss den Zwischenfinanzbericht für das dritte Quartal 2022. Des Weiteren nahm das Gremium die jährliche Überprüfung der zugelassenen Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vor und befasste sich unter Einbeziehung sogenannter Audit Quality Indicators mit der Qualität der Abschlussprüfung. Gegenstand der Tagesordnung waren ferner die Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex sowie ein Bericht zu Asset- und Kreditrisiken. Schließlich nahm der Ausschuss die quartalsbezogenen Berichte des Bereichs Compliance, der Internen Revision und der Rechtsabteilung entgegen.

Im November kam der Prüfungsausschuss zu einer weiteren Sitzung zusammen. Nach sorgfältiger Prüfung fasste der Prüfungsausschuss den Beschluss, dem Aufsichtsrat zwei Prüfungsgesellschaften mit einer Präferenz für die PricewaterhouseCoopers GmbH als Abschlussprüfer für das ausgeschriebene Prüfungsmandat für das Geschäftsjahr 2024 vorzuschlagen.

Jahres- und Konzernabschluss 2022

In seiner Sitzung am 16. Februar 2023 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2022 sowie den vorläufigen Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Nach sorgfältiger Prüfung nahm der Ausschuss die präsentierten Zahlen zustimmend zur Kenntnis, stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die vorgeschlagene Veröffentlichung bestehen, und empfahl dem im Anschluss tagenden Aufsichtsrat, sich dieser Einschätzung anzuschließen. Die vorläufigen Kennzahlen und der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 17. Februar 2023 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung am 13. März 2023 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2022, den Vergütungsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten über die

Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen dabei insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen ein und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den Bestätigungsvermerken) und zum rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit der Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung, den Vergütungsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 5,20 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu billigen.

Selbstbeurteilung

Der Prüfungsausschuss führte auch im Jahr 2022 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung am 16. Februar 2023 vorgestellt und diskutiert.

Stuttgart, im März 2023

Der Prüfungsausschuss



Olaf Koch
Vorsitzender

Erklärung zur Unternehmensführung

In der Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f, 315d HGB berichten Vorstand und Aufsichtsrat über die Corporate Governance des Unternehmens im Geschäftsjahr 2022. Die Ausführungen gelten für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern, soweit nachfolgend nicht anders dargestellt. Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Erklärung zur Unternehmensführung durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die gesetzlich geforderten Angaben gemacht wurden. Die aktuelle Erklärung zur Unternehmensführung ist neben den nicht mehr aktuellen Erklärungen der vergangenen fünf Jahre auf der Internetseite der Gesellschaft unter group.mercedes-benz.com/euf verfügbar.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Mercedes-Benz Group AG entspricht den im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 mit Ausnahme der Empfehlungen C.4 und C.5 (Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten). Die Mercedes-Benz Group AG wird den Empfehlungen auch künftig mit den genannten Abweichungen entsprechen.

Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2021 hat die Mercedes-Benz Group AG den im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 20. März 2020 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 mit Ausnahme der Empfehlungen C.4 und C.5 (Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten) entsprochen.

Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten (C.4 und C.5)

Nach der Empfehlung C.4 soll ein Aufsichtsratsmitglied, das keinem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, insgesamt nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen wahrnehmen,

wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt. Nach der Empfehlung C.5 sollen Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften insgesamt nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen. Ob die Gesamtzahl der von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern wahrgenommenen Mandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften und vergleichbaren Funktionen noch angemessen erscheint, ist im Wege der Einzelfallbetrachtung sachgerechter zu bewerten als durch eine starre Obergrenze, zumal die Abgrenzung der in die Betrachtung einzubeziehenden Mandate nicht immer trennscharf möglich ist. Im Übrigen erhöht sich die individuell zu erwartende Arbeitsbelastung durch die Summe der wahrgenommenen Mandate nicht zwingend proportional zu deren Zahl.

Stuttgart, im Dezember 2022

Für den Aufsichtsrat	Für den Vorstand
Dr. Bernd Pischetsrieder	Ola Källenius
Vorsitzender	Vorsitzender

Diese Entsprechenserklärung ist neben den nicht mehr aktuellen Entsprechenserklärungen der vergangenen fünf Jahre auch auf der Internetseite der Gesellschaft unter group.mercedes-benz.com/euf verfügbar.

Vergütungsbericht, Vergütungssystem

Unter group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand ist der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 mit dem Vermerk des Abschlussprüfers gemäß §162 Aktiengesetz zugänglich. Dort kann auch das für das Geschäftsjahr 2022 geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands gemäß §87a Abs. 1 und 2 Satz 1 Aktiengesetz abgerufen werden, das von der Hauptversammlung am 8. Juli 2020 gebilligt wurde. Der von der Hauptversammlung am 31. März 2021 gefasste Beschluss gemäß §113 Abs. 3 Aktiengesetz über die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats steht unter group.mercedes-benz.com/verguetung-ar zur Verfügung.

Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmensführung

Deutscher Corporate Governance Kodex

Über die gesetzlichen Anforderungen des deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrechts hinaus entsprach und entspricht die Mercedes-Benz Group AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex («Kodex») mit den in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahmen.

Den Anregungen des Kodex entsprach und entspricht die Mercedes-Benz Group AG vollumfänglich.

Grundsätze des unternehmerischen Handelns

Die Mercedes-Benz Group richtet ihr geschäftliches Handeln an konzernweiten Standards aus, die über die Anforderungen von Gesetz und Deutschem Corporate Governance Kodex hinausgehen. Dauerhaft erfolgreich bleibt nur, wer ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt – das gilt insbesondere in Zeiten des Umbruchs und Wandels, wie gerade auch aktuell erlebbar. Integrität und Compliance nehmen bei der Mercedes-Benz Group daher einen hohen Stellenwert ein. Um auf diesem Fundament einen langfristigen und nachhaltigen Unternehmenserfolg zu erreichen, ist es ihr Ziel, dass ihre Aktivitäten im Einklang mit den Belangen der Umwelt und der Gesellschaft stehen. Denn die Mercedes-Benz Group will als einer der weltweit führenden Automobilhersteller auch in Sachen Nachhaltigkeit an der Spitze stehen. Die wichtigsten Grundsätze seines Handelns definiert das Unternehmen in seiner Verhaltensrichtlinie, die allen Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und des Konzerns Orientierung bietet und sie dabei unterstützt, auch in schwierigen Geschäftssituationen richtige Entscheidungen zu treffen.

Die Verhaltensrichtlinie

An der Erstellung der 2019 neu gefassten Verhaltensrichtlinie wirkten Beschäftigte aus verschiedenen Unternehmensbereichen weltweit mit. Die Richtlinie legt die zentralen Unternehmensgrundsätze für das Verhalten im Geschäftsalltag, den Umgang miteinander im Unternehmen, mit Geschäftspartnern und Kunden fest. Zu diesen Unternehmensgrundsätzen gehören neben der Achtung von Recht und Gesetz zum Beispiel auch Fairness, Transparenz, gelebte Vielfalt und Verantwortung. Ergänzend zu den Unternehmensgrundsätzen enthält die Verhaltensrichtlinie unter anderem Regelungen zur

Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie zum Umgang mit Interessenkonflikten und untersagt Korruption in jeder Form. Die Richtlinie gilt verbindlich für alle Unternehmen und Beschäftigten der Mercedes-Benz Group weltweit. Sie ist im Internet unter group.mercedes-benz.com/compliance/verhaltensrichtlinie zugänglich.

Zusätzlich vereinbarte das Unternehmen mit der internationalen Arbeitnehmervertretung die »Grundsätze zur sozialen Verantwortung«. Sie gelten in der Mercedes-Benz Group AG sowie im gesamten Konzern. Die Mercedes-Benz Group bekennt sich darin zu den Prinzipien des UN Global Compact inklusive der dort geregelten, international anerkannten Menschen- und Arbeitnehmerrechte, der Koalitionsfreiheit, zu nachhaltigem Umweltschutz sowie der Ächtung von Kinder- und Zwangsarbeit. Zudem verpflichtet sich das Unternehmen, die Chancengleichheit zu wahren und das Prinzip »gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit« für Beschäftigte einzuhalten.

Erwartungen an Geschäftspartner

Die Mercedes-Benz Group formuliert klare Anforderungen auch an ihre Geschäftspartner, denn integres und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Deshalb achtet sie bei der Auswahl der direkten Geschäftspartner darauf, dass sie die Gesetze einhalten, ethische Grundsätze befolgen und in diesem Sinn auch in die Zulieferkette wirken. Zu den Erwartungen der Mercedes-Benz Group an ihre Geschäftspartner siehe auch group.mercedes-benz.com/nh/ugb

Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit

Die Mercedes-Benz Group hat einen Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit eingerichtet. Seine Mitglieder sind unabhängige Expertinnen und Experten aus den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie Menschenrechte und Ethik und begleiten die Mercedes-Benz Group konstruktiv-kritisch in Fragen der Integrität, Nachhaltigkeit und Unternehmensverantwortung. Der Beirat trifft sich unter der Leitung des zuständigen Vorstandsmitglieds für Integrität und Recht zu mehreren Sitzungen jährlich. Eine dieser jährlichen Sitzungen dient insbesondere dem Austausch mit anderen Vorstandsmitgliedern und Mitgliedern des Aufsichtsrats. Bei weiteren themenspezifischen Terminen findet zudem ein regelmäßiger Austausch des Beirats mit Führungskräften und Mitarbeitern statt. Um diesen Austausch weiter zu verstärken, wurden im Berichtsjahr zwei Arbeitsgruppen gegründet. Deren Ziel ist es, in den Bereichen Integrität und Beschäftigte sowie Klimaschutz und Ressourcenschonung eine tiefer gehende Diskussion zu fördern. Darüber hinaus setzte sich das Gremium 2022 unter anderem mit der neuen Corporate-Citizenship-Strategie, der Rolle der Mercedes-Benz Group in der Gesellschaft und den Auswirkungen der geopolitischen Lage auf das Unternehmen auseinander.

Internes Kontroll-, Risiko- und Compliance-Management-System im Konzern

Die Mercedes-Benz Group verfügt über angemessene und wirksame interne Kontroll-, Risiko- und Compliance-Management-Systeme, die der Größe und globalen Präsenz des Unternehmens, dem Umfang seiner Geschäftstätigkeit sowie seiner Risikolage gerecht werden und auf das kontinuierliche und systematische Management unternehmerischer Risiken und Chancen ausgerichtet sind. Dabei werden auch mit Sozial- und Umweltfaktoren verbundene Risiken und Chancen berücksichtigt. Bei der Identifikation nachhaltigkeitsbezogener Risiken und Chancen orientiert sich die Mercedes-Benz Group AG an den durch die Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Themen und schließt somit die Handlungsfelder der nachhaltigen Geschäftsstrategie mit ein, welche mit konkreten Zielen belegt sind. Im Rahmen von thematischen Risikoassessments, beispielsweise in der Ökobilanzierung entlang des gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge oder im Human Rights Respect System, werden systematisch nachhaltigkeitsbezogene Daten erfasst und soziale und ökologische Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit identifiziert und bewertet.

Das Risikomanagementsystem ist Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann. Die Interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und der Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf angemessene Maßnahmen. Weitergehende Informationen zum Risikomanagement sind im Risiko- und Chancenbericht im Geschäftsbericht 2022 enthalten.

Das Interne Kontrollsystem beinhaltet neben dem rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsystem insbesondere auch das Compliance-Management-System sowie eine unabhängige Prüfung des Aufbaus und der Prozesse des Internen Kontrollsystems durch die Interne Revision. Weitergehende Erläuterungen zum Internen Kontrollsystem sind im Risiko- und Chancenbericht im zusammengefassten Lagebericht 2022 verfügbar.

Ziel des Compliance-Management-Systems (CMS) ist es, auf dem Fundament der Integritätskultur die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen sowie bei seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu fördern, Fehlverhalten vorzubeugen und Compliance-Risiken systematisch zu minimieren. Ausführliche Informationen zum Mercedes-Benz Compliance-Management-System stehen im Kapitel »Nichtfinanzielle Erklärung« des Geschäftsberichts 2022 zur Verfügung.

Mindestens einmal jährlich diskutiert der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des internen Revisionssystems und des Compliance-Management-Systems. Dies schließt jeweils die in diesen oder in vergleichbaren Systemen oder Prozessen abgedeckten Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen, auch unter Berücksichtigung der Handlungsfelder der nachhaltigen Geschäftsstrategie und der ökologischen und sozialen Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit der Mercedes-Benz Group AG und des Konzerns mit ein. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet dem Aufsichtsrat spätestens in der nächstfolgenden Aufsichtsratsitzung über die Arbeit des Ausschusses. Der Aufsichtsrat behandelt das Risikomanagementsystem auch anlässlich der Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats Kontakt mit dem Vorstand, insbesondere mit dem Vorsitzenden des Vorstands, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements und der Compliance zu erörtern. Zudem informiert der Vorstand Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat regelmäßig über wesentliche Risiken der Gesellschaft und des Konzerns. Der Aufsichtsratsausschuss für Rechtsangelegenheiten unterstützt den Aufsichtsrat bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben im Hinblick auf die komplexen emissions- und kartellbezogenen Verfahren, mit denen die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen konfrontiert sind.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Mercedes-Benz Group erstellt den Konzernabschluss und Zwischenfinanzberichte nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Die Mercedes-Benz Group erstellt neben dem Halbjahresfinanzbericht auch Quartalsfinanzberichte. Konzernabschluss und Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG werden von einem Abschlussprüfer geprüft, Zwischenfinanzberichte einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Der Konzernabschluss und die Konzernlageberichte sind binnen 90 Tagen, die Zwischenfinanzberichte binnen 45 Tagen nach Ende des jeweiligen Berichtszeitraums über die Homepage der Gesellschaft öffentlich zugänglich.

Gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses unterbreitet der Aufsichtsrat der Hauptversammlung einen Vorschlag für die Bestellung des Abschlussprüfers, des Konzernabschlussprüfers und des Prüfers für die prüferische Durchsicht der Zwischenfinanzberichte.

Vor Abgabe seiner Empfehlung für den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung holt der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats eine Erklärung des vorgesehenen Prüfers darüber ein, ob und gegebenenfalls welche geschäftlichen, finanziellen oder persönlichen Beziehungen zwischen dem Prüfer und seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits sowie 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 Konzern erbracht wurden beziehungsweise für das folgende Jahr vertraglich vereinbart sind.

Der Abschlussprüfer unterrichtet den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses unverzüglich über alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse, die dem Prüfer 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 Deutschen Corporate Governance Kodex ergeben.

In der ordentlichen Hauptversammlung am 29. April 2022 wurde die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer, zum Konzernabschlussprüfer und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2022 und von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2023 im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2023 bestellt. Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüft die Jahres- und Konzernabschlüsse der Mercedes-Benz Group AG seit dem Geschäftsjahr 1998; verantwortlicher Abschlussprüfer ist seit dem Geschäftsjahr 2021 Alexander Bock. Zur Einhaltung der Pflicht zur Rotation der Prüfungsgesellschaft wurde im Berichtszeitraum für die Bestellung des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2024 ein Auswahl- und Vorschlagsverfahren gemäß EU-Abschlussprüferverordnung durchgeführt. Auf dessen Grundlage beabsichtigt der Aufsichtsrat, gestützt auf die Empfehlung und Präferenz des Prüfungsausschusses sowie nach eigener Prüfung, der ordentlichen Hauptversammlung 2023 die Bestellung der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024 vorzuschlagen.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands

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

Vorstand

Gemäß Satzung der Mercedes-Benz Group AG besteht der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern. Die genaue Zahl bestimmt der Aufsichtsrat. Zum 31. Dezember 2022 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern. Für den Frauenanteil im Vorstand bestimmte der Aufsichtsrat im Dezember 2020 nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen eine Zielgröße und eine Frist für deren Erreichung. Im August 2021 trat das Zweite Führungspositionen-Gesetz (FüPoG II) in Kraft. Danach muss in paritätisch mitbestimmten börsennotierten Unternehmen mit mehr als drei Vorstandsmitgliedern mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein. Dieses Mindestbeteiligungsgebot ist seit dem 1. August 2022 bei der Bestellung einzelner oder mehrerer Vorstandsmitglieder einzuhalten. Der Festlegung einer Zielquote für den Frauenanteil im Vorstand bedarf es bei den dem Mindestanteilsgebot unterliegenden Unternehmen nicht mehr. Gleichwohl beschloss der Aufsichtsrat, dass die 2020 bestimmte Zielquote als ein Aspekt des gesamthaften Anforderungsprofils für die Besetzung des Vorstands bestehen bleiben soll.

Die Einzelheiten zur Beteiligung von Frauen im Vorstand und zum gesamthaften Anforderungsprofil sind in eigenen Abschnitten dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

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. Darüber hinaus ist jedes Vorstandsmitglied berechtigt, zu ihm wichtig erscheinenden Angelegenheiten eine vorherige Behandlung oder

Beschlussfassung im Gesamtvorstand zu verlangen. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende. Ausschüsse des Vorstands bestanden im Berichtszeitraum nicht.

Informationen über Aufgabenbereiche und Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Internetseite der Mercedes-Benz Group AG unter group.mercedes-benz.com/vorstand verfügbar.

Der Vorstand leitet die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, der Arbeitnehmer und der übrigen Stakeholder mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestimmt er die strategische Ausrichtung des Unternehmens, die neben den langfristigen wirtschaftlichen Zielen auch ökologische und soziale Ziele berücksichtigt. So sind die strategischen Handlungsfelder Klimaschutz und Luftreinheit, Ressourcenschonung, Nachhaltige urbane Mobilität, Verkehrssicherheit, Datenverantwortung sowie Menschenrechte integrierte Bestandteile der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Auch die vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossene Unternehmensplanung umfasst – neben finanziellen Zielen – entsprechende nachhaltigkeitsbezogene Ziele.

Das vom Vorstand eingerichtete, im Hinblick auf den Umfang der Geschäftstätigkeit und die Risikolage des Unternehmens angemessene und wirksame interne Kontroll- und Risikomanagementsystem deckt ebenfalls nachhaltigkeitsbezogene Ziele ab. Weitere Informationen zur Nachhaltigkeit finden sich auf der Internetseite des Unternehmens unter group.mercedes-benz.com/nachhaltigkeit.

Der Vorstand sorgt für die Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und internen Richtlinien in der Gesellschaft und wirkt darauf hin, dass sie auch von den Konzernunternehmen beachtet werden (Compliance). Er hat ein umfassendes, an der Risikolage des Unternehmens ausgerichtetes Compliance-Management-System etabliert, dessen Grundzüge im Kapitel »Nichtfinanzielle Erklärung« des Geschäftsberichts 2022 dargestellt sind. Bestandteil des Compliance-Management-Systems ist unter anderem das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office), das weltweit Mitarbeitern und externen Hinweisgebern die Möglichkeit eröffnet, Regelverstöße zu melden.

Der Vorstand stellt die Zwischenfinanzberichte des Unternehmens, den Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG, den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht mit der nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft und des Konzerns auf. Gemeinsam mit dem Aufsichtsrat erstellt er den Vergütungsbericht und gibt jährlich die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex ab.

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll zusammen. Regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert der Vorstand den Aufsichtsrat über alle für das Gesamtunternehmen relevanten Fragen der Strategie einschließlich der Nachhaltigkeitsstrategie, der Planung, der Rentabilität, der Geschäftsentwicklung, der Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance-Fragen. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt.

Für bestimmte, vom Aufsichtsrat definierte Arten von Geschäften bedarf der Vorstand der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats.

Die Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet und unterliegen während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Sie dürfen bei ihren Entscheidungen keine persönlichen Interessen verfolgen und Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, nicht für sich nutzen. Jegliches persönliche Interesse an Geschäften des Unternehmens und alle sonstigen Interessenkonflikte haben sie unverzüglich dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und dem Vorsitzenden des Vorstands offenzulegen und alle anderen Vorstandsmitglieder darüber zu informieren.

Die Vorstandsmitglieder dürfen Nebentätigkeiten nur mit Zustimmung des Präsidialausschusses des Aufsichtsrats übernehmen.

Der Vorstand hat sich eine auf der Internetseite der Gesellschaft unter group.mercedes-benz.com/corpgov/de verfügbare Geschäftsordnung gegeben, die unter anderem das bei Beschlussfassungen zu beachtende Verfahren regelt und Bestimmungen enthält, die Interessenkonflikte vermeiden sollen.

Vielfalt und Chancengleichheit

Bereits seit 2005 ist das Diversity-Management Teil der Unternehmensstrategie. Die Mercedes-Benz Group setzt auf die Vielfalt und Unterschiedlichkeit ihrer Mitarbeitenden, weil sie die Grundlage eines leistungsfähigen und erfolgreichen Unternehmens bilden. Diversity- und Inclusion-Aktivitäten haben zum Ziel, die richtigen Menschen zur Bewältigung der Herausforderungen zusammenzubringen, eine Arbeitskultur zu schaffen, welche die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit der Mitarbeitenden und Führungskräfte fördert, und zur Erschließung neuer Zielgruppen für unsere Produkte und Services beizutragen. Durch entsprechende Rahmenbedingungen sowie spezifische Maßnahmen – von Trainingsformaten für Mitarbeitende und Führungskräfte über Workshops, Konferenzen und Richtlinien bis zu zielgruppenspezifischen Sensibilisierungs- und Kommunikationsmaßnahmen – trägt das Diversity- und Inclusion-Management somit maßgeblich zur Weiterentwicklung der Unternehmenskultur bei.

Die gezielte Förderung von Frauen war bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen ein zentraler Handlungsschwerpunkt im Diversity Management. In Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben hat der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG für den Frauenanteil auf den beiden Managementebenen der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands Zielgrößen und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

Unabhängig von gesetzlichen Vorgaben hatte sich das Unternehmen bereits 2006 selbst zum Ziel gesetzt, den Anteil von Frauen an leitenden Führungspositionen im Konzern bis 2020 auf mindestens 20 % zu steigern. Dieses Ziel wurde erreicht. Im Berichtszeitraum setzte sich das Unternehmen das neue Ziel, bis 2030 leitende Führungspositionen mindestens zu 30 % mit Frauen zu besetzen. Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bei der Mercedes-Benz Group weltweit lag zum 31. Dezember 2022 bei 24,7% (bezogen auf die aktive Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte).

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG besteht nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz aus 20 Mitgliedern. Sie werden jeweils zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung und von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Lebensläufe der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder und ihre sonstigen Mandate werden im Internet unter group.mercedes-benz.com/aufsichtsrat veröffentlicht und jährlich aktualisiert.

Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sind, in dem die Gesellschaft tätig ist, und über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlich sind. Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen muss sich der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat für seine eigene Zusammensetzung ein gesamthaftes Anforderungsprofil erarbeitet, das ein Kompetenzprofil und ein Diversitätskonzept für das Gesamtgremium einschließlich einer Altersgrenze beinhaltet. Die Einzelheiten des gesamthaften Anforderungsprofils sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, streben die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufichtsrat an.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wie beispielsweise zu Änderungen rechtlicher Rahmenbedingungen und zu neuen, zukunftsweisenden Technologien nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Neue Mitglieder des Aufsichtsrats haben in einem Onboarding-Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und fachverantwortliche Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über grundsätzliche und aktuelle Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens sowie die Governance-Struktur zu verschaffen. Fester Bestandteil dieses Programms sind auch ESG (Environmental, Social, Governance) bzw. nachhaltigkeitsbezogene Themenblöcke.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. In regelmäßigen Abständen erörtert der Aufsichtsrat die Geschäftsentwicklung, die Lage des Unternehmens, die Planung und die Strategie einschließlich der Nachhaltigkeitsstrategie sowie deren Umsetzung. Der Aufsichtsrat befasst sich ferner mit dem internen Kontroll- und dem Risikomanagementsystem und der Überwachung der Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und unternehmensinternen Richtlinien (Compliance).

Die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und – zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden hat der Aufsichtsrat näher festgelegt. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat er sich Zustimmungsrechte vorbehalten.

Überwachung und Beratung durch den Aufsichtsrat umfassen insbesondere auch Nachhaltigkeitsfragen entlang der ESG-Dimensionen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat lässt sich regelmäßig vom Vorstand über den Stand der Umsetzung der integrierten nachhaltigen Unternehmensstrategie informieren und befasst sich sowohl mit aus Umwelt- und Sozialfaktoren resultierenden Chancen und Risiken für das Unternehmen als auch zunehmend mit den ökologischen und sozialen Auswirkungen der Unternehmens-tätigkeit. Darüber hinaus behandelt der Aufsichtsrat die Nachhaltigkeitsberichterstattung in Gestalt der nicht-finanziellen Erklärung im Lagebericht.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und gegebenenfalls abzuberufen. Erstbestellungen erfolgten in der Vergangenheit in der Regel und erfolgen seit 2021 stets längstens für drei Jahre.

Im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands beachtet der Aufsichtsrat die gesetzlichen Vorgaben für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Darüber hinaus verabschiedete der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthafes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept. Dessen Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst.

Der Aufsichtsrat legt auf Vorschlag des Präsidialausschusses das System der Vorstandsvergütung fest, bestimmt auf seiner Grundlage die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder und definiert die Zielvorgaben für die variablen Vergütungsbestandteile einschließlich nichtfinanzieller, nachhaltigkeitsorientierter Parameter. Er überprüft sowohl das Vergütungssystem als auch die individuellen Gesamtvergütungen regelmäßig auf ihre Angemessenheit. Das von der Hauptversammlung 2020 mit einer Mehrheit von 95,33% gebilligte Vergütungssystem des Vorstands steht unter group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand zur Verfügung. Dort wird auch der von Vorstand und Aufsichtsrat gemeinsam erstellte Vergütungsbericht nebst Vermerk des Abschlussprüfers gemäß §162 Aktiengesetz bereitgestellt.

Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss, den Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht mit nichtfinanzieller Erklärung der Gesellschaft und des Konzerns sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns. Nach Erörterung mit dem Abschlussprüfer und unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Prüfungsergebnisse des Prüfungsausschusses erklärt der Aufsichtsrat, ob nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung Einwendungen zu erheben sind. Ist dies nicht der Fall, billigt der Aufsichtsrat die Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht; mit der Billigung des Aufsichtsrats ist der Jahresabschluss festgestellt. Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse seiner eigenen Prüfung sowie über Art und Umfang der Überwachung des Vorstands während des zurückliegenden Geschäftsjahres. Der Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2022 steht im Geschäftsbericht und unter group.mercedes-benz.com/aufsichtsrat zur Verfügung.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten insbesondere die Einberufung und Vorbereitung seiner Sitzungen sowie das Prozedere der Beschlussfassung regelt und Bestimmungen enthält, die Interessenkonflikte vermeiden sollen. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist im Internet unter group.mercedes-benz.com/corpgov/de verfügbar.

Für die Sitzungen des Aufsichtsrats im Berichtszeitraum wurden erneut regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Nach dem am 1. Juli 2021 in Kraft getretenen Gesetz zur Stärkung der Finanzmarktintegrität nimmt der Vorstand insoweit nicht an Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse teil, als der Abschlussprüfer als Sachverständiger zugezogen wird, es sei denn, der Aufsichtsrat oder der Ausschuss erachtet seine Teilnahme für erforderlich. Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sollen in der Regel als Präsenzsitzung stattfinden. In begründeten Ausnahmefällen können die Sitzungen im Wege der Video- oder Telefonkonferenz oder unter Nutzung anderer vergleichbarer Telekommunikationsmittel durchgeführt werden oder einzelne Mitglieder auf diesem Wege an einer Sitzung teilnehmen. Angesichts der auch noch in den Berichtszeitraum hineinwirkenden COVID-19-Pandemie musste nochmals verstärkt von diesen Möglichkeiten Gebrauch gemacht werden.

Jedes Aufsichtsratsmitglied hat Interessenkonflikte unverzüglich gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung wird im Bericht des Aufsichtsrats informiert.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Die nächste Selbstbeurteilung ist im Jahr 2023 geplant. Unabhängig von der Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats führte der Prüfungsausschuss auch im Jahr 2022 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens ebenfalls wieder eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung des Prüfungsausschusses am 16. Februar 2023 vorgestellt und diskutiert.

Zum 31. Dezember 2022 bestehen neben dem kraft Gesetzes einzurichtenden Vermittlungsausschuss vier 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 Aufsichtsratsplenum spätestens in der nächsten Aufsichtsratsitzung, die auf die Ausschusssitzung folgt. Der Aufsichtsrat hat für alle seine Ausschüsse eigene Geschäftsordnungen erlassen. Diese stehen im Internet unter [group.mercedes-benz.com/corpgov/de](https://www.mercedes-benz.com/corpgov/de) zur Verfügung.

Präsidialausschuss

Der Präsidialausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden sowie zwei weiteren, vom Aufsichtsrat gewählten Mitgliedern. Zum 31. Dezember 2022 gehören dem Präsidialausschuss Dr. Bernd Pischetsrieder (Vorsitzender), Ergun Lümalı (stellvertretender Vorsitzender), Ben van Beurden und Roman Zitzelsberger an.

Der Präsidialausschuss gibt dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern und berücksichtigt dabei das vom Aufsichtsrat definierte gesamthafte Anforderungsprofil mit dem Diversitätskonzept einschließlich der Vorgaben für den Anteil von Frauen im Vorstand. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand und für die angemessene individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Der Präsidialausschuss ist für die

vertraglichen Angelegenheiten der Vorstandsmitglieder verantwortlich und entscheidet über die Erteilung der Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern.

Darüber hinaus berät und entscheidet der Präsidialausschuss über Fragen der Corporate Governance, zu der er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat gibt. Er unterstützt und berät den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet im Rahmen seiner Zuständigkeit die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2022 sind dies Dr. Bernd Pischetsrieder (Vorsitzender des Nominierungsausschusses), Sari Baldauf und Ben van Beurden. Der Nominierungsausschuss ist der einzige Ausschuss des Aufsichtsrats, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite. Dabei berücksichtigt er die gesetzlichen Anforderungen für die Teilhabe von Frauen und strebt die Ausfüllung des gesamthafte Anforderungsprofils für den Gesamtaufichtsrat an.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss besteht aus vier Mitgliedern, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2022 sind dies die Anteilseignervertreter Olaf Koch (Vorsitzender des Prüfungsausschusses) und Timotheus Höttges sowie die Arbeitnehmervertreter Michael Brecht (stellvertretender Vorsitzender) und Ergun Lümalı.

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sind in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, bestens vertraut.

Nach dem Aktiengesetz muss mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen. Nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex sollen der Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen und der Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen derselben bestehen. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung sollen danach auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung gehören. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll zumindest auf einem der beiden Gebiete entsprechend sachverständig sein.

Olaf Koch war im Lauf seines beruflichen Werdegangs nach Führungspositionen im Finanz- und Controllingbereich als Finanzvorstand und anschließend über viele Jahre als Vorstandsvorsitzender der Metro AG und darüber hinaus als Vorsitzender des Prüfungsausschusses der Hugo Boss AG tätig. Er verfügt daher über besondere Kenntnisse und Erfahrungen sowohl in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und von internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen als auch in der Abschlussprüfung. Dies schließt fundierte Kenntnisse der Nachhaltigkeitsberichterstattung und ihrer Prüfung ein. So führte Olaf Koch beispielsweise bei der Metro AG ein Nachhaltigkeitszielsystem und die Nachhaltigkeitsberichterstattung ein, die mit langjähriger Führerschaft der Metro AG im Dow Jones Sustainability Index honoriert wurde. Er verfolgt und begleitet die Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringt seine Expertise aktiv in den Prüfungsausschuss ein.

Aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit in leitenden Positionen im Finanzbereich, zuletzt als Finanzvorstand der Deutschen Telekom AG und seit 2014 als deren Vorstandsvorsitzender, verfügt auch Timotheus Höttges über besondere Kenntnisse und Erfahrungen sowohl in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie von internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen als auch in der Abschlussprüfung. Dies schließt auch in seiner Person vertiefte Kenntnisse der Nachhaltigkeitsberichterstattung und ihrer Prüfung ein, die auch seine hauptamtliche Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der Deutschen Telekom AG mit sich bringt. Er verfolgt und begleitet die Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringt seine Expertise aktiv in den Prüfungsausschuss ein.

Sowohl Olaf Koch, der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, als auch Timotheus Höttges als weiterer Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss sind unabhängig. Weitergehende Informationen zur Bewertung der Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder sind im Abschnitt zum gesamthaften Anforderungsprofil für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegung sowie des Rechnungslegungsprozesses und mit der Abschlussprüfung, hier insbesondere der Auswahl und Unabhängigkeit des Abschlussprüfers sowie der Qualität der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des internen Revisionsystems und des Compliance-Management-Systems. Über die Arbeit der internen Revision und der Compliance-Organisation lässt er sich regelmäßig berichten. Darüber hinaus kann jedes Mitglied des Prüfungsausschusses über den Ausschussvorsitzenden unmittelbar bei den Leitern derjenigen Zentralbereiche 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.

Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Hinweisgebersystems BPO (Business Practices Office) über Beschwerden und Informationen

zu etwaigen Regelverstößen oberster Führungskräfte und zu Verstößen sonstiger Mitarbeiter gegen einen definierten Katalog von Rechtsvorschriften entgegen. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.

Die Zwischenfinanzberichte und die Erläuterungen des Abschlussprüfers über deren prüferische Durchsicht erörtert der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer. Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lagebericht mit nichtfinanzieller Erklärung der Gesellschaft und des Konzerns und erörtert diese gemeinsam mit dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat seine Empfehlungen zur Feststellung des Jahresabschlusses der Mercedes-Benz Group AG, zur Billigung des Konzernabschlusses und zum Gewinnverwendungsvorschlag. Der Ausschuss gibt ferner Empfehlungen für den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung, Qualifikation sowie 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 stimmt die Prüfungsschwerpunkte mit dem Abschlussprüfer ab.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses tauscht sich mit dem Abschlussprüfer regelmäßig über den Fortgang der Prüfung aus und berichtet dem Ausschuss darüber. Der Prüfungsausschuss berät regelmäßig auch ohne den Vorstand mit dem Abschlussprüfer.

Der Abschlussprüfer berichtet dem Prüfungsausschuss über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über eventuelle, im Rahmen der Prüfung festgestellte wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems bezogen auf den Rechnungslegungsprozess. Der Prüfungsausschuss befasst sich darüber hinaus mit der Berichterstattung zu nichtfinanziellen Themen im Lagebericht.

Schließlich billigt der Prüfungsausschuss vorab zulässige Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die Mercedes-Benz Group AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses bzw. der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten stehen.

Geschäfte zwischen der Gesellschaft und der Gesellschaft nahestehenden Personen im Sinne von § 111b Aktiengesetz bedürfen der vorherigen Zustimmung des Prüfungsausschusses, soweit nicht nach Gesetz oder Bestimmung des Aufsichtsrats ein Zustimmungsvorbehalt des Gesamtaufichtsrats oder eines anderen Ausschusses begründet ist.

Ausschuss für Rechtsangelegenheiten

Der Ausschuss setzt sich aus sechs Mitgliedern zusammen, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Mitglieder des Ausschusses sind zum 31. Dezember 2022 die Anteilseignervertreter Olaf Koch (Vorsitzender), Liz Centoni und Dame Polly Courtice sowie die Arbeitnehmervertreter Ergun Lümali, Michael Häberle und Roman Romanowski. Der Ausschuss koordiniert die Wahrnehmung der Rechte und Pflichten des Aufsichtsrats im Hinblick auf die laufenden emissions- und kartellbezogenen Verfahren gegen die Gesellschaft und Konzerngesellschaften. Er bereitet diesbezügliche Beschlussfassungen des Aufsichtsrats vor und spricht entsprechende Empfehlung aus. Im Rahmen der im Jahr 2020 erzielten Grundsatzvereinigung mit verschiedenen US-Behörden zur Beendigung zivil- und umweltrechtlicher Verfahren im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge wurden dem Ausschuss weitere Aufgaben und Entscheidungskompetenzen im Hinblick auf die Erledigung der in der Grundsatzvereinigung übernommenen Verpflichtungen übertragen. Zu diesen weiteren Aufgaben zählen unter anderem die Steuerung und Überwachung des im Rahmen der Grundsatzvereinigung eingerichteten Post-Settlement-Audit-Teams.

Vermittlungsausschuss

Der Vermittlungsausschuss besteht kraft Gesetzes aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Bernd Pischetsrieder, dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden Ergun Lümali 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 Ben van Beurden für die Anteilseigner- und Roman Zitzelsberger für die Arbeitnehmerseite. Der Ausschuss ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz genannte Aufgabe wahrzunehmen. Wie in den Vorjahren hatte der Vermittlungsausschuss auch im Geschäftsjahr 2022 keinen Anlass, tätig zu werden.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Fassung des Zweiten Führungspositionen-Gesetzes

Die Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen sind auf Gesellschaftsebene zu erfüllen. Nachfolgende Angaben beziehen sich mithin auf den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG, zwei Managementebenen der Mercedes-Benz Group AG unterhalb ihres Vorstands sowie den Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG.

Mit Beschluss vom 3. Dezember 2020 hat der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von mindestens 25 % bis zum 31. Dezember 2025 bestimmt. Seit August 2022 gilt für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern in paritätisch mitbestimmten börsennotierten Unternehmen, deren Vorstand aus mehr als drei Personen besteht, ein gesetzliches Mindestbeteiligungsgebot von einer Frau und einem Mann. Die Pflicht zur Festlegung einer Zielquote entfiel für diese Unternehmen. Gleichwohl hält der Aufsichtsrat im Rahmen seines gesamthaften Anforderungsprofils für die Besetzung des Vorstands über das gesetzliche Mindestbeteiligungsgebot hinaus an der 2020 beschlossenen Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand fest. Mit Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen und Britta Seeger sind zum 31. Dezember 2022 drei der acht Mitglieder des Vorstands Frauen. Mit 37,5 % übertrifft der Frauenanteil im Vorstand damit die gesetzte Zielgröße.

Bei einem Frauenanteil von 11,8 % auf der ersten (zwei Frauen von insgesamt 17 Führungskräften) und 22,5 % (16 Frauen von insgesamt 71 Führungskräften) auf der zweiten Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands im Zeitpunkt der Beschlussfassung bestimmte der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG mit Beschluss vom 25. November 2020 eine Zielgröße für den Frauenanteil von mindestens 20 % für die erste und mindestens 25 % für die zweite Ebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands bis zum 31. Dezember 2025. Zum 31. Dezember 2022 besteht die erste Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands aus 13 Führungskräften, davon eine Frau, entsprechend einem prozentualen Frauenanteil von 7,6 %. Auf der zweiten

Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands sind zum 31. Dezember 2022 17 von insgesamt 50 Führungskräften Frauen, entsprechend 34 %.

Die Veränderung der Gesamtzahl der Führungskräfte der jeweiligen Managementebene der Mercedes-Benz Group AG zwischen dem 25. November 2020 und dem 31. Dezember 2022 beruht im Wesentlichen auf der zwischenzeitlichen Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts und damit verbundenen Wechsels zu Daimler Truck.

Ausgehend von der Annahme von insgesamt 13 Führungskräften der Managementebene 1 der Mercedes-Benz Group AG zum 31. Dezember 2025 ergibt sich für diese Ebene bei der gesetzten Zielquote von mindestens 20 % eine Zielgröße von 3 Frauen. Ausgehend von der Annahme von insgesamt 50 Führungskräften der Managementebene 2 der Mercedes-Benz Group AG zum 31. Dezember 2025 ermittelt sich für diese Ebene bei der gesetzten Zielquote von mindestens 25 % eine Zielgröße von 13 Frauen.

Paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen müssen sich zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen. Die Anteilseignervertreter haben in der Aufsichtsratssitzung am 27. April 2022 in Bezug auf die Wahl der Arbeitnehmervertreter 2022/2023 der Gesamterfüllung widersprochen.

Im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG sind auf Anteilseignerseite mit Sari Baldauf, Liz Centoni, Dame Polly Courtice und Professor Dr. Helene Svahn zum 31. Dezember 2022 40 % Frauen und 60 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Nadine Boguslawski, Monika Tielsch und Elke Tönjes-Werner 30 % Frauen und 70 % Männer. Aufgrund des Ausscheidens von Sari Baldauf aus dem Aufsichtsrat mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2023 befasste sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 16. Februar 2023 mit dem konkreten Wahlvorschlag für die Nachfolge und beschloss auf Empfehlung des Nominierungsausschusses, der ordentlichen Hauptversammlung 2023 vorzuschlagen, Stefan Pierer erstmals in den Aufsichtsrat zu wählen. Im Fall der Wahl des vorgeschlagenen Kandidaten bleibt die gesetzliche Frauenquote sowohl auf Anteilseignerseite als auch für den Gesamtaufichtsrat erfüllt.

Außer der Mercedes-Benz Group AG selbst unterliegen weitere Konzerngesellschaften der Mitbestimmung. Sie legten eigene Zielgrößen für den Frauenanteil in den jeweiligen Aufsichtsräten, Geschäftsleitungsorganen und auf den jeweiligen beiden Ebenen unterhalb des Geschäftsleitungsorgans sowie eine Frist für deren Erreichung fest und veröffentlichten diese entsprechend den gesetzlichen Vorgaben.

Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Mercedes-Benz Group AG verfolgt im Hinblick auf die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat neben Kompetenzprofilen Diversitätskonzepte in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Alter und Geschlecht. Diese Profile und Konzepte führte der Aufsichtsrat in den nachstehend beschriebenen gesamthaften Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat zusammen. Die Anforderungsprofile werden jährlich überprüft und dienen auch als Basis für eine langfristige Nachfolgeplanung.

Vorstand

Ziel des Anforderungsprofils für den Vorstand ist es, eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung eines führungsstarken Vorstands sicherzustellen. Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen und zugleich aufgrund unterschiedlicher persönlicher Prägungen und Kompetenzen seiner Mitglieder die Managementphilosophie des Unternehmens verkörpern. Maßgeblich für die Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Vorstand umfasste im Berichtszeitraum unverändert gegenüber dem Vorjahr die nachfolgenden Aspekte:

- Die Mitglieder des Vorstands sollen über **unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe** verfügen, wobei möglichst mindestens zwei Mitglieder einen technischen Hintergrund haben sollen. Mit Markus Schäfer und Dr. Jörg Burzer gehören dem Vorstand zum 31. Dezember 2022 zwei Diplom-Ingenieure an. Ola Källenius stellte seit Übernahme des Ressorts Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung zum 1. Januar 2017 seine technische Expertise nachhaltig unter Beweis.
- Der Aufsichtsrat legte am 3. Dezember 2020 eine Zielgröße für den **Frauenanteil** im Vorstand von mindestens 25 % bis 31. Dezember 2025 fest. Im August 2022 wurde für Vorstände börsennotierter, paritätisch mitbestimmter Unternehmen, die aus mehr als drei Personen bestehen, die vormalige gesetzliche Verpflichtung zur Festlegung einer Zielquote für den Frauenanteil durch ein gesetzliches Mindestbeteiligungsgebot von einer Frau (und einem Mann) ersetzt. Gleichwohl hält der Aufsichtsrat im Rahmen seines gesamthaften Anforderungsprofils für die Besetzung des Vorstands über das gesetzliche Mindestbeteiligungsgebot hinaus an der 2020 beschlossenen Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand fest. Mit Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen und Britta Seeger sind zum 31. Dezember 2022 drei der acht Mitglieder des Vorstands Frauen. Mit 37,5 % übertrifft der Frauenanteil im Vorstand damit die gesetzte Zielgröße.

- Für die **altersbedingt letztmögliche Bestellung bzw. Wiederbestellung** eines Vorstandsmitglieds dient in der Regel die Vollendung des 62. Lebensjahrs im Zeitpunkt des Beginns einer (neuen) Amtszeit als Orientierung. Bei Festlegung dieser Altersgrenze entschied sich der Aufsichtsrat bewusst für eine flexible Orientierungsgröße, um den notwendigen Spielraum für angemessene Einzelfallentscheidungen zu wahren. Diese Regelaltersgrenze wird zum 31. Dezember 2022 von allen acht Vorstandsmitgliedern unterschritten.
- 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. Das trifft mit Ausnahme von Sabine Kohleisen und Hubertus Troska auf alle zum 31. Dezember 2022 amtierenden Vorstandsmitglieder zu.
- Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auch auf **Internationalität** im Sinne unterschiedlicher kultureller Hintergründe oder internationaler Erfahrungen durch mehrjährige Auslandsaufenthalte geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens ein Mitglied des Vorstands internationaler Herkunft sein soll. Ungeachtet der mehrjährigen internationalen Erfahrung der überwiegenden Mehrheit der Vorstandsmitglieder ist dieses Ziel zum 31. Dezember 2022 schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Ola Källenius und Renata Jungo Brüngger und des Tätigkeitsschwerpunkts von Hubertus Troska in China erreicht.
- Vorstandsmitglieder sollen in der Regel und vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung in der jährlichen Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex **nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen** und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen. Aufsichtsratsmandate in Gemeinschaftsunternehmen, deren Wahrnehmung zur Ressortverantwortung eines Vorstandsmitglieds zählt, gelten für die Zwecke des Anforderungsprofils nicht als vergleichbare Funktionen.

Von den konzernexternen Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien, die Hubertus Troska innehat, ist allein die BAIC Motor Corporation Ltd. börsennotiert. Bei seinen übrigen konzernexternen

Mandaten handelt es sich mit Ausnahme des Mandats bei der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. um Mandate in nicht börsennotierten Gemeinschaftsunternehmen innerhalb seiner Ressortverantwortung. Diese Mandate, ebenso wie das Mandat bei der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd., die zum Daimler Truck Konzern gehört, stellen nach Einschätzung des Aufsichtsrats im Sinne des Anforderungsprofils keine mit Aufsichtsratsmandaten bei börsennotierten konzernexternen Gesellschaften vergleichbaren Anforderungen. Entsprechendes gilt auch für die konzernexternen Mandate von Markus Schäfer mit Ausnahme des Mandats bei der börsennotierten Farasis Energy (Ganzhou) Co., Ltd. Das letztgenannte Mandat wurde im Berichtszeitraum niedergelegt.

Von den konzernexternen Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien, die Britta Seeger innehat, ist allein die Deutsche Lufthansa AG börsennotiert. Bei ihren übrigen konzernexternen Mandaten handelt es sich nach Einschätzung des Aufsichtsrats um Mandate innerhalb ihrer Ressortverantwortung, die im Sinne des Anforderungsprofils keine mit einem Aufsichtsratsmandat in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft vergleichbaren Anforderungen stellen.

Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm halten jeweils zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Unternehmen, darunter die Daimler Truck Holding AG. Zugleich sind beide auch Mitglied des Aufsichtsrats der nicht börsennotierten Daimler Truck AG, einem 100 % Tochterunternehmen der Daimler Truck Holding AG. Die Anteilseignerseite der Aufsichtsräte der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG ist personenidentisch besetzt. Vor diesem Hintergrund stellt die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der Daimler Truck AG nach Einschätzung des Aufsichtsrats im Sinne des Anforderungsprofils keine mit dem Mandat bei der Daimler Truck Holding AG vergleichbaren zusätzlichen Anforderungen. Von der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex, dass Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz wahrnehmen sollen, wird ungeachtet der Bewertungen des Aufsichtsrats für die Zwecke des Anforderungsprofils in der Entsprechenserklärung 2022 eine Abweichung erklärt und begründet.

Bei der Besetzung von Vorstandspositionen sollen die Kriterien des Anforderungsprofils berücksichtigt werden. Der Präsidialausschuss erstellt auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und des Anforderungsprofils eine engere Auswahl verfügbarer Kandidaten, führt mit diesen Gespräche und unterbreitet dem Aufsichtsrat im Anschluss einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich ist dabei stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Grundlegende individuelle Eignungskriterien für eine Vorstandsposition sind aus Sicht des Aufsichtsrats insbesondere Persönlichkeit, Integrität, überzeugende Führungsqualitäten, die fachliche Qualifikation für das zu übernehmende Ressort, die bisherigen Leistungen, Kenntnisse über das Unternehmen sowie die Fähigkeit zur Anpassung von Geschäftsmodellen und Prozessen in einer sich verändernden Welt.

Gemeinsam mit dem Vorstand sorgt der Aufsichtsrat unter Berücksichtigung des Anforderungsprofils und der Umstände des Einzelfalls auch für eine langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats befasst sich regelmäßig mit Talenten und außergewöhnlichen Führungspersönlichkeiten des Unternehmens. Dabei werden die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten aktueller Vorstandsmitglieder besprochen und mögliche Nachfolger diskutiert. Anhand einer Potenzialanalyse und unter Berücksichtigung der Kriterien des Anforderungsprofils werden Führungskräfte aus der Managementebene unterhalb des Vorstands sowie besondere Potenzialträgerinnen und -träger bewertet und nächste Entwicklungsschritte gemeinsam mit dem Vorstand erörtert und festgelegt. Zum Prozess der Nachfolgeplanung gehört auch der regelmäßige Bericht des Vorstands über den Anteil und die Entwicklung der weiblichen Führungskräfte, insbesondere auf der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands. Aufgabe des Vorstands ist es, dem Aufsichtsrat eine ausreichende Anzahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten vorzuschlagen. Die Mercedes-Benz Group AG strebt an, Vorstandspositionen überwiegend mit im Unternehmen entwickelten Führungskräften zu besetzen. Gleichwohl werden fallbezogen, mit Unterstützung durch externe Personalberatungen, auch potenzielle externe Kandidatinnen und Kandidaten bewertet und in die Auswahl einbezogen.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat muss in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein.

Ziel des Anforderungsprofils für den Gesamtaufwandsrat 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. Unter Berücksichtigung der Empfehlungen des aktuellen Deutschen Corporate Governance Kodex, unter anderem im Hinblick auf die dort empfohlene Verankerung von Nachhaltigkeitskompetenz im Kompetenzprofil des Aufsichtsrats und die Offenlegung des Umsetzungsstands dieses Kompetenzprofils in Form einer Qualifikationsmatrix in der Erklärung zur Unternehmensführung aktualisierte der Aufsichtsrat sein gesamthaftes Anforderungsprofil und schärfte es nach.

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 bei Alter, Geschlecht, Internationalität und anderen persönlichen Eigenschaften als wichtige Voraussetzung für die effektive Zusammenarbeit. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das aktualisierte Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat umfasst die nachfolgenden Aspekte.

– **Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer**

Zur Wahl in den Aufsichtsrat für eine volle Amtszeit sollen in der Regel nur solche Kandidaten vorgeschlagen werden, die dem Aufsichtsrat zum Zeitpunkt ihrer (Wieder-)Wahl nicht bereits zwölf Jahre angehören. Diese Anforderung ist für alle am 31. Dezember 2022 amtierenden Aufsichtsratsmitglieder erfüllt.

– **Diversität**

- **Geschlechterverhältnis:** Kraft Gesetzes müssen mindestens 30 % der Mitglieder des Aufsichtsrats Frauen und mindestens 30 % Männer sein. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen, wenn nicht die Seite der Anteilseignervertreter oder der Arbeitnehmervertreter der Gesamterfüllung widerspricht. In diesem Fall ist der Mindestanteil für die jeweils nächste Wahl von jeder Seite getrennt zu erfüllen. Zum 31. Dezember 2022 sind auf Seiten der Anteilseigner vier und auf Seiten der Arbeitnehmervertreter drei Frauen vertreten. Damit beträgt der Frauenanteil auf Anteilseignerseite 40 % und auf Arbeitnehmerseite 30 %, für den Gesamtaufichtsrat mithin 35 %.
- **Generationenmix:** Ergänzend soll auf einen hinreichenden Generationenmix unter den Aufsichtsratsmitgliedern geachtet werden. Mindestens 30 % der Aufsichtsratsmitglieder sollen zum Zeitpunkt ihrer Wahl beziehungsweise Wiederwahl 62 Jahre alt oder jünger sein. Von den zum 31. Dezember 2022 amtierenden Aufsichtsratsmitgliedern waren außer Dr. Bernd Pischetsrieder, Dame Polly Courtice und Marco Gobbetti alle anderen, mithin 17 Mitglieder, also mehr als 30 %, zum Zeitpunkt ihrer Wahl bzw. Wiederwahl für die laufende Amtsdauer 62 Jahre alt oder jünger.
- **Internationalität:** Mindestens 30 % der Anteilseignervertreter sollen internationaler Herkunft (Staatsangehörigkeit) sein oder über internationale Erfahrung verfügen. Alle zum 31. Dezember 2022 amtierenden Anteilseignervertreter verfügen über internationale Erfahrung. Zudem ist die Zielvorgabe schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Sari Baldauf, Ben van Beurden, Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Marco Gobbetti und Prof. Dr. Helene Svahn mit sechs Anteilseignervertretern, entsprechend 60 %, übertroffen.
- **Ausbildungs-/Berufshintergrund:** Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen. Im Aufsichtsrat ist zum 31. Dezember 2022 ein breites Spektrum an Ausbildungs- und Berufshintergründen vertreten. Dr. Bernd Pischetsrieder, Ben van Beurden, Dr. Martin Bruder Müller, Liz Centoni, Prof. Dr. Helene Svahn sowie Dr. Frank Weber und Roman Zitzelsberger verfügen über Hochschulabschlüsse in Maschinenbau, Chemie, Biotechnologie bzw. Elektrotechnik.

Weitere Arbeitnehmervertreter absolvierten eine entsprechende Berufsausbildung. Mit Timotheus Höttges, Olaf Koch und Sari Baldauf auf Anteilseigner- sowie Michael Bettag auf Arbeitnehmerseite sind vier Hochschulabsolventen der Wirtschaftswissenschaften vertreten. Dame Polly Courtice und Marco Gobbetti als ausgewiesene Experten im Bereich Nachhaltigkeit bzw. im Luxussegment sowie auf Arbeitnehmerseite ein Jurist, eine Sozialökonomin und eine Prozessmanagerin runden die diversen Ausbildungs- und Berufshintergründe im Aufsichtsrat ab.

– **Formelle Eignung**

- **Unabhängigkeit:** Um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat zu gewährleisten, sollen vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung von der entsprechenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig von der Gesellschaft und dem Vorstand sein.

Ein Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat ist unabhängig von der Gesellschaft und deren Vorstand, wenn er in keiner persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder zu deren Vorstand steht, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Die Einschätzung der Unabhängigkeit obliegt den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat selbst. Zu berücksichtigen sind dabei vier Indikatoren, die auf fehlende Unabhängigkeit hindeuten können (Mitgliedschaft im Vorstand innerhalb der letzten zwei Jahre vor der Ernennung zum Mitglied des Aufsichtsrats; wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von ihr abhängigen Unternehmen, z. B. als Kunde, Lieferant, Kreditgeber oder Berater; nahe Familienangehörigkeit in Bezug auf ein Vorstandsmitglied; Mitgliedschaft im Aufsichtsrat seit mehr als zwölf Jahren – sämtliche Kriterien sowohl in Bezug auf das Aufsichtsratsmitglied selbst als auch auf seine nahen Familienangehörigen). Es ist der Anteilseignerseite aber ausdrücklich unbenommen, das betreffende Aufsichtsratsmitglied auch bei Erfüllung eines oder sogar mehrerer dieser Negativindikatoren als unabhängig anzusehen – nur soll diese Einschätzung dann in der Erklärung zur Unternehmensführung begründet werden.

Auf Grundlage der dem Aufsichtsrat bekannten Informationen sind nach Einschätzung der Anteilseignervertreter keine konkreten Anhaltspunkte für relevante persönliche oder geschäftliche Beziehungen oder Umstände, insbesondere in Bezug auf die Gesellschaft oder Mitglieder des Vorstands oder andere Aufsichtsratsmitglieder ersichtlich, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen könnten und deshalb gegen die Unabhängigkeit eines Anteilseignerververtreters im Aufsichtsrat sprechen würden. Insbesondere unterhielten die Anteilseignervertreter Ben van Beurden, Dr. Martin Bruder Müller, Liz Centoni und Timotheus Höttges im Berichtszeitraum in ihren verantwortlichen Funktionen bei konzernfremden Unternehmen keine solchermaßen wesentliche geschäftliche Beziehung zur Mercedes-Benz Group AG oder zu einem von der Mercedes-Benz Group AG abhängigen Unternehmen (etwa als Lieferant, Kunde, Kreditgeber oder Berater). Dem Aufsichtsrat gehörte im Berichtszeitraum kein ehemaliges Mitglied des Vorstands an. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus.

Ehemalige andere Mandate von Dr. Bernd Pischetsrieder waren im Berichtszeitraum nicht geeignet, einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt zu begründen.

Sari Baldauf gehört dem Aufsichtsrat seit mehr als zwölf Jahren an. Dennoch sind die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Überzeugung, dass sie im Berichtszeitraum zu jeder Zeit die notwendige kritische Distanz zum Vorstand der Mercedes-Benz Group AG sowie den erforderlichen klaren, wachen und kritischen Blick bei der Überwachung des Vorstands aufbrachte. Ihre Amtsführung belegt, dass sie ihr Amt als Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses vorbildlich ausfüllt. Hinzu kommt, dass ihre langjährige Erfahrung und Expertise von essenzieller Bedeutung für den Aufsichtsrat sind, um dessen Rolle als kritischer Überwacher sowie zugleich maßgeblicher und vertrauensvoller Ratgeber für den Vorstand gerecht zu werden.

Im Ergebnis sind deshalb nach Einschätzung der Anteilseignerseite sämtliche zum 31. Dezember 2022 amtierenden Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat als unabhängig einzuschätzen, namentlich Dr. Bernd Pischetsrieder, Sari Baldauf, Ben van Beurden,

Dr. Martin Bruder Müller, Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Marco Gobetti, Timotheus Höttges, Olaf Koch und Professor Dr. Helene Svahn.

- **Regelaltersgrenze:** Zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit sollen in der Regel nur Kandidaten vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind. Bei der Festlegung dieser Altersgrenze entschied sich der Aufsichtsrat bewusst gegen eine starre Höchstaltersgrenze und für eine flexible Regelgrenze, die den notwendigen Spielraum für eine angemessene Würdigung der Umstände des Einzelfalls erhält, den Kreis potenzieller Kandidaten hinreichend weit fasst und auch die Wiederwahl ermöglicht. Kein am 31. Dezember 2022 amtierendes Mitglied des Aufsichtsrats überschritt zum Zeitpunkt seiner Wahl die Regelaltersgrenze.

- **Kompetenzen/Erfahrungen**

- **Zwei Finanzexperten:** Mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses verfügt über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung, und mindestens ein weiteres Mitglied des Prüfungsausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung. Dabei besteht der Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen, der Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen derselben. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung sollen danach auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung zählen. Mit Olaf Koch und Timotheus Höttges gehören dem Prüfungsausschuss auf Anteilseignerseite zwei Finanzexperten an, die aufgrund ihrer aktuellen bzw. früheren einschlägigen Tätigkeiten bei anderen (börsennotierten) Unternehmen und laufender Fortbildung jeweils sowohl über besondere Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet der Rechnungslegung als auch auf dem Gebiet der Abschlussprüfung verfügen. Entsprechendes gilt auch in Bezug auf die besonderen Kenntnisse und Erfahrungen in der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Weitere Einzelheiten zur Expertise der beiden Finanzexperten sind in den Angaben zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Prüfungsausschusses in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst.

– **Weitere besondere Kompetenzfelder:** Der Aufsichtsrat soll in seiner Gesamtheit über Kompetenzen/ Erfahrungen in den für das Unternehmen besonders relevanten Bereichen verfügen. So sollen jeweils mindestens drei Mitglieder des Aufsichtsrats Kenntnisse/ Erfahrungen in den folgenden Bereichen mitbringen:

- Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risikomanagement, Abschlussprüfung, M&A)
- Strategie
- Digitalisierung/IT (z. B. Software, Prozesse, Datensicherheit)
- Transformation (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)
- Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)
- Nachhaltigkeit/ESG (insbesondere: Environment: grüne Produktion & Logistik, Klima- & Dekarbonisierungsstrategie; Social: People Plan, nachhaltige Lieferketten; Governance: nachhaltige Corporate Governance, nachhaltige Finanzen)
- Industrie (z. B. Produktion, Einkauf)
- Innovation, Forschung & Entwicklung, Technik
- Vertrieb/Marke
- Kapitalmarkt

Die beispielhafte Konkretisierung der vorstehend aufgeführten Bereiche in den Klammerzusätzen ist nicht abschließend; zugleich ist es für die Kompetenz in dem jeweiligen Bereich nicht erforderlich, dass Expertise in Bezug auf sämtliche Konkretisierungen besteht.

Gemäß Qualifikationsmatrix (Abb. C.01) erfüllt der Gesamtaufsichtsrat in seiner derzeitigen Zusammensetzung die definierten Anforderungen an seine Kompetenzen/ Erfahrungen. In jedem der oben aufgeführten Kompetenzfelder verfügen mehr als drei Aufsichtsratsmitglieder über einschlägige Kenntnisse und/oder Erfahrungen. Die nachfolgenden Erläuterungen zu namentlich genannten Aufsichtsratsmitglieder sind insofern beispielhaft zu verstehen.

Im Bereich **Finanzen** verfügen neben den beiden Finanzexperten Olaf Koch und Timotheus Höttges sowie den weiteren Mitgliedern des Prüfungsausschusses Ergun Lümali und Michael Brecht insbesondere Ben van Beurden und Dr. Martin Brudermüller über besondere Expertise.

Im Bereich **Strategie** weist insbesondere Dr. Bernd Pischetsrieder aufgrund seiner beruflichen Vorerfahrungen ausgewiesene branchenspezifische Strategiekennnisse auf. Zudem sind bei der auf Nachhaltigkeit und Luxus ausgerichteten Unternehmensstrategie die ESG-Expertise von Dame Polly Courtice und die unternehmerische Erfahrung in der Luxusgüterindustrie von Marco Gobetti hervorzuheben. Ferner verfügen insbesondere Roman Zitzelsberger aufgrund seiner Mandate in verschiedenen Aufsichtsräten und Ergun Lümali aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit im Aufsichtsrat der Gesellschaft über ausgeprägte Erfahrung in Strategiefragen.

Im Bereich **Digitalisierung/IT** bringen unter anderem Liz Centoni sowie Timotheus Höttges ihre Erfahrungen ein, die sie im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit für Cisco bzw. Deutsche Telekom erworben. Entsprechendes gilt unter anderem für Monika Tielsch aufgrund ihrer Tätigkeit als Betriebsrätin im Bereich R&D, in welchem auch die Entwicklung des Betriebssystems MB.OS verortet ist.

Im Bereich **Transformation** verfügen insbesondere Dr. Martin Brudermüller und Ben van Beurden über umfangreiche Expertise. Beide treiben die Transformation der Unternehmen, welchen sie als Vorstandsvorsitzende vorstehen, voran. Mit einschlägigem Sachverstand begleiten auch Ergun Lümali und Michael Häberle als Betriebsratsvorsitzende wichtiger Produktionsstandorte die Transformation bei der Mercedes-Benz Group.

Im Bereich **Personal** verfügt unter anderem Sari Baldauf aufgrund ihrer langjährigen beruflichen Vorerfahrungen über profunde Kenntnisse, die sie nicht zuletzt auch im Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats einbringt. Als langjähriger Vertreter der leitenden Angestellten zeichnet sich unter anderem Dr. Frank Weber durch entsprechenden Sachverstand aus. Ferner sind insbesondere die einschlägigen Kenntnisse und Erfahrungen, die seitens der IG-Metall-Vertreter Nadine Boguslawski, Roman Romanowski und Roman Zitzelsberger im Bereich Personal eingebracht werden, wertvoll für die Arbeit des Aufsichtsrats.

Im Bereich **Nachhaltigkeit/ESG** ist Dame Polly Courtice aufgrund ihrer langjährigen Tätigkeit als Direktorin des University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership eine Expertin mit Sachverstand in den unter ESG zusammengefassten Themenfeldern. Kenntnisse und Erfahrungen zu den für das Unternehmen unter »E« wie »Environment« relevanten Themen bringen insbesondere Dr. Martin Brudermüller, Ben van Beurden und Timotheus Höttges mit. Sie alle sind in den Unternehmen, welchen sie als Vorstandsvorsitzende vorstehen, ganz maßgeblich mit Nachhaltigkeitsthemen (insbesondere Klima und Dekarbonisierung) befasst. Über Sachverstand in Bezug auf die unter »S« wie »Social« fallenden besonders relevanten Themen verfügen neben Dame Polly Courtice insbesondere auch die Vertreter der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat. In Bezug auf die unter »G« wie »Governance« aufgeführten Themen bringen auch Olaf Koch und Roman Romanowski aufgrund ihrer jeweiligen beruflichen Tätigkeit Expertise in den Aufsichtsrat ein.

Im Bereich **Industrie** verfügt insbesondere Dr. Bernd Pischetsrieder über ausgewiesene branchenspezifische Kenntnisse, die er im Rahmen seiner langjährigen Tätigkeit in anderen Unternehmen der Automobilindustrie und seiner Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der Gesellschaft sammelte. Auch die langjährige Erfahrung von Dr. Martin Brudermüller in der chemischen Industrie ist hier besonders hervorzuheben. Darüber hinaus ist für das Kompetenzfeld Industrie unter anderem die Expertise von Ergun Lümali als langjährigem Vorsitzenden des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Sindelfingen zu nennen.

Im Bereich **Innovation, Forschung & Entwicklung** ist zunächst die ausgewiesene Expertise von Prof. Dr. Helene Svahn herauszustellen. Außerdem verfügt Liz Centoni aufgrund ihrer langjährigen Tätigkeit bei Cisco über besondere Kenntnisse in diesem Bereich. Schließlich bringen unter anderem auch Monika Tielsch und Michael Häberle aufgrund ihrer beruflichen Tätigkeit einschlägigen Sachverstand in den Aufsichtsrat ein.

Im Bereich **Vertrieb/Marke** sind zunächst die branchenspezifischen Kenntnisse von Dr. Bernd Pischetsrieder hervorzuheben. Zudem bringt Marco Gobbetti besondere Expertise im Bereich Marke in den Aufsichtsrat ein. Michael Bettag verfügt über langjährige berufliche Erfahrungen im Bereich Vertrieb.

Mit dem Bereich **Kapitalmarkt** sind insbesondere Dr. Bernd Pischetsrieder, Dr. Martin Brudermüller, Ben van Beurden, Olaf Koch und Timotheus Höttges als (ehemalige) Vorstandsvorsitzende börsennotierter Unternehmen bestens vertraut.

Zudem sind unter anderem Ergun Lümali und Michael Brecht zu nennen, die aufgrund ihrer langjährigen Mitgliedschaft im Aufsichtsrat ebenfalls über einschlägigen Sachverstand verfügen.

C.01

	Dr. Bernd Pischetsrieder	Sari Baldauf	Ben van Beurden	Dr. Martin Brudermüller	Liz Centoni
Zugehörigkeitsdauer					
Mitglied seit	2014	2008	2021	2021	2021
Regelgrenze Zugehörigkeit	✓	✓	✓	✓	✓
Diversität					
Geschlecht	männlich	weiblich	männlich	männlich	weiblich
Geburtsjahr	1948	1955	1958	1961	1964
Staatsangehörigkeit	deutsch	finnisch	niederländisch	deutsch	US-amerikanisch
Internationale Erfahrung ¹	✓	✓	✓	✓	✓
Ausbildungs-/Berufshintergrund	Ingenieurwesen	Business Administration	Chemie-ingenieurwesen	Chemie	Chemie/MBA/ Software-Engineering
Formelle Eignung					
Unabhängigkeit ²	✓	✓	✓	✓	✓
Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓
Kompetenzen/Erfahrung					
Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risiko-management, Abschlussprüfung, M&A)					
	✓	✓	✓	✓	✓
Strategie					
	✓	✓	✓	✓	✓
Digitalisierung/IT (z. B. Software, Prozesse, Datensicherheit)					
		✓	✓	✓	✓
Transformation (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)					
	✓	✓	✓	✓	✓
Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)					
	✓	✓	✓	✓	✓
Nachhaltigkeit/ESG⁴					
	✓	✓	✓	✓	✓
Industrie (z. B. Produktion, Einkauf)					
	✓		✓	✓	
Innovation, Forschung & Entwicklung, Technik					
	✓	✓	✓	✓	✓
Vertrieb/Marke					
	✓				✓
Kapitalmarkt					
	✓	✓	✓	✓	

1 Nur für Anteilseignervertreter relevant.

2 Im Sinne des DCGK (Deutscher Corporate Governance Kodex); nur für Anteilseignervertreter relevant.

4 Insbesondere: Environment: grüne Produktion & Logistik, Klima- & Dekarbonisierungsstrategie; Social: People Plan, nachhaltige Lieferketten; Governance: nachhaltige Corporate Governance, nachhaltige Finanzen.

	Dame Polly Courtice	Marco Gobbetti	Timotheus Höttges	Olaf Koch	Prof. Dr. Helene Svahn
Zugehörigkeitsdauer					
Mitglied seit	2022	2022	2020	2021	2021
Regelgrenze Zugehörigkeit	✓	✓	✓	✓	✓
Diversität					
Geschlecht	weiblich	männlich	männlich	männlich	weiblich
Geburtsjahr	1952	1958	1962	1970	1974
Staatsangehörigkeit	britisch/ südafrikanisch	italienisch	deutsch	deutsch	schwedisch
Internationale Erfahrung ¹	✓	✓	✓	✓	✓
Ausbildungs-/Berufshintergrund	Geschichte/ Marketing/ Nachhaltigkeit	Internationales Management/ Vertrieb	Betriebs- wirtschaftslehre/ Diplom-Kaufmann	Betriebswirtschaft	Biotechnologie/ Elektrotechnik
Formelle Eignung					
Unabhängigkeit ²	✓	✓	✓	✓	✓
Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓
Kompetenzen/Erfahrung					
Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risiko- management, Abschlussprüfung, M&A)					
		✓	✓ ³	✓ ³	✓
Strategie	✓	✓	✓	✓	✓
Digitalisierung/IT (z. B. Software, Prozesse, Datensicherheit)					
			✓	✓	
Transformation (z.B. Produkt, Arbeitsmodelle)					
	✓	✓	✓	✓	✓
Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)					
	✓	✓	✓	✓	✓
Nachhaltigkeit/ESG⁴	✓	✓	✓	✓	✓
Industrie (z.B. Produktion, Einkauf)					
					✓
Innovation, Forschung & Entwicklung, Technik					
	✓	✓	✓	✓	✓
Vertrieb/Marke	✓	✓	✓	✓	
Kapitalmarkt		✓	✓	✓	✓

1 Nur für Anteilseignervertreter relevant.

2 Im Sinne des DCGK (Deutscher Corporate Governance Kodex); nur für Anteilseignervertreter relevant.

3 Finanzexperte gem. § 100 Abs. 5 AktG, Empfehlung D.3 DCGK (Deutscher Corporate Governance Kodex).

4 Insbesondere: Environment: grüne Produktion & Logistik, Klima- & Dekarbonisierungsstrategie; Social: People Plan, nachhaltige Lieferketten; Governance: nachhaltige Corporate Governance, nachhaltige Finanzen.

	Ergun Lümalı	Michael Bettag	Nadine Boguslawski	Michael Brecht	Michael Häberle
Zugehörigkeitsdauer					
Mitglied seit	2014	2015	2021	2012	2018
Regelgrenze Zugehörigkeit	✓	✓	✓	✓	✓
Diversität					
Geschlecht	männlich	männlich	weiblich	männlich	männlich
Geburtsjahr	1962	1961	1977	1965	1969
Staatsangehörigkeit	deutsch	deutsch	deutsch	deutsch	deutsch
Ausbildungs-/Berufshintergrund	Konstruktions- mechaniker/Entgelt- und Leistungspolitik	Betriebswirtschaft	Industrie- elektronikerin	KFZ-Schlosser/ Management	Maschinenbau- techniker/ Betriebswirt
Formelle Eignung					
Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓
Kompetenzen/Erfahrung					
Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risiko- management, Abschlussprüfung, M&A)					
	✓	✓		✓	✓
Strategie					
	✓	✓	✓	✓	✓
Digitalisierung/IT (z. B. Software, Prozesse, Datensicherheit)					
Transformation (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)					
	✓	✓	✓	✓	✓
Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)					
	✓	✓	✓	✓	✓
Nachhaltigkeit/ESG⁴					
	✓	✓	✓	✓	✓
Industrie (z. B. Produktion, Einkauf)					
	✓		✓	✓	✓
Innovation, Forschung & Entwicklung, Technik					
	✓		✓		✓
Vertrieb/Marke					
		✓		✓	
Kapitalmarkt					
	✓			✓	

4 Insbesondere: Environment: grüne Produktion & Logistik, Klima- & Dekarbonisierungsstrategie; Social: People Plan, nachhaltige Lieferketten; Governance: nachhaltige Corporate Governance, nachhaltige Finanzen.

	Roman Romanowski	Monika Tielsch	Elke Tönjes-Werner	Dr. Frank Weber	Roman Zitzelsberger
Zugehörigkeitsdauer					
Mitglied seit	2021	2021	2013	2013	2015
Regelgrenze Zugehörigkeit	✓	✓	✓	✓	✓
Diversität					
Geschlecht	männlich	weiblich	weiblich	männlich	männlich
Geburtsjahr	1974	1967	1963	1961	1966
Staatsangehörigkeit	deutsch	deutsch	deutsch	deutsch	deutsch
Ausbildungs-/Berufshintergrund	Jurist	Sozialökonomie/ Mediatorin	Prozessmanagerin	Maschinenbau/ Betriebsingenieur	Maschinentechnik/ Management
Formelle Eignung					
Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓
Kompetenzen/Erfahrung					
Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risiko- management, Abschlussprüfung, M&A)					
	✓			✓	✓
Strategie					
	✓	✓	✓	✓	✓
Digitalisierung/IT (z.B. Software, Prozesse, Datensicherheit)					
	✓	✓	✓	✓	
Transformation (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)					
	✓	✓	✓	✓	✓
Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)					
	✓	✓	✓	✓	✓
Nachhaltigkeit/ESG⁴					
	✓	✓	✓	✓	✓
Industrie (z. B. Produktion, Einkauf)					
		✓	✓	✓	✓
Innovation, Forschung & Entwicklung, Technik					
		✓		✓	✓
Vertrieb/Marke					
		✓			
Kapitalmarkt					
					✓

⁴ Insbesondere: Environment: grüne Produktion & Logistik, Klima- & Dekarbonisierungsstrategie; Social: People Plan, nachhaltige Lieferketten; Governance: nachhaltige Corporate Governance, nachhaltige Finanzen.

Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, sollen die oben dargestellten Aspekte berücksichtigen und die Ausfüllung des Anforderungsprofils für das Gesamtgremium anstreben. Der Nominierungsausschuss soll auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl verfügbarer Kandidaten erstellen, mit diesen strukturierte Gespräche führen und sich dabei auch Gewissheit verschaffen, dass der vorgeschlagene Kandidat ausreichend Zeit hat, um das Mandat mit der gebotenen Sorgfalt ausüben zu können. Im Anschluss unterbreitet der Nominierungsausschuss dem Aufsichtsrat einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Der der Hauptversammlung 2023 erstmals zur Wahl vorgeschlagene Stefan Pierer erfüllt und stärkt das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat ist überzeugt, dass Stefan Pierer die Gesellschaft bei ihrer Transformation mit seinem profunden Industrie Know-how und seiner Expertise für Produkt- und Markenentwicklung maßgeblich unterstützen kann.

Die Amtszeiten der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG enden zu unterschiedlichen Zeitpunkten (»Staggered Board«). Jährlich wählt die Hauptversammlung einen oder mehrere Anteilseignervertreter. Das Staggered Board eröffnet zum einen die Möglichkeit, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats flexibler an ein sich veränderndes Umfeld anzupassen. Zum anderen erleichtert es die Suche nach geeigneten Kandidaten und Kandidatinnen, weil nicht alle Sitze der Anteilseignerseite in einer einzigen Hauptversammlung zu besetzen sind. Der Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats überprüft regelmäßig, welche Mandate zu welchem Zeitpunkt enden und ob die jeweiligen Mandatsinhaber unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien für eine weitere Amtszeit in Betracht kommen und dazu auch bereit sind. Bei der Suche nach neuen Kandidatinnen und Kandidaten nimmt der Nominierungsausschuss unabhängige externe Personalberatung in Anspruch.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre üben ihre mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Stimmrecht, in der Hauptversammlung aus. Jede Aktie der Mercedes-Benz Group AG gewährt eine Stimme. Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter group.mercedes-benz.com/hv verfügbar.

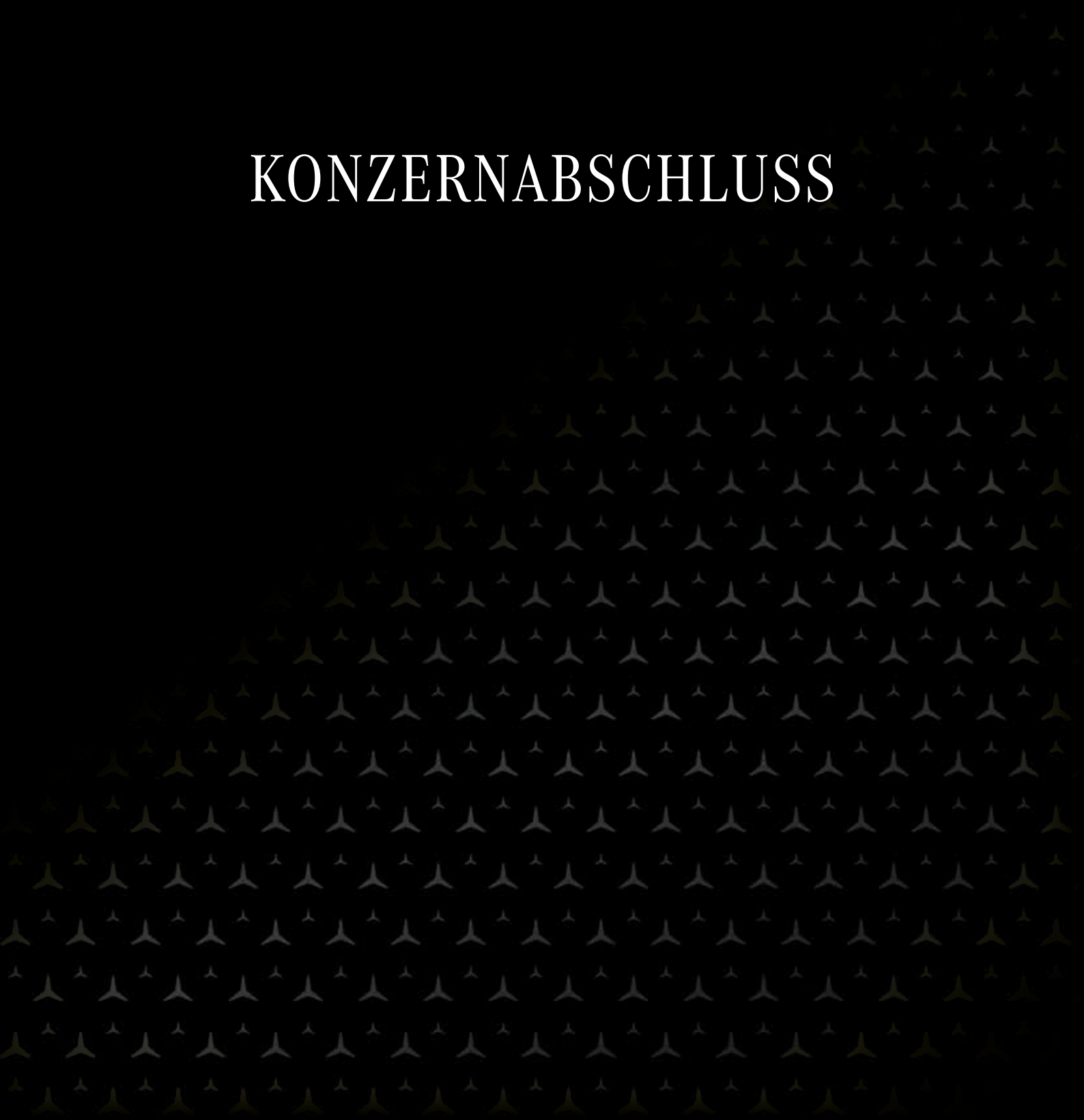
Im Rahmen unserer umfassenden Investor-Relations- und Öffentlichkeitsarbeit stehen wir in enger Verbindung mit unseren Anteilseignern. Wir unterrichten Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit umfassend und regelmäßig über die Lage des Unternehmens und informieren sie unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende ist in angemessenem Rahmen 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. Unter group.mercedes-benz.com/investoren sind alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2022 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Pressemitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen bedeutender Aktionäre, Präsentationen und Audioaufzeichnungen aus Analysten- und Investorenveranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie der Finanzkalender abrufbar. Im Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen, beispielsweise des Geschäftsberichts und der Zwischenfinanzberichte, sowie die Termine der Hauptversammlung, der Jahrespressekonferenz und der Analystenkonferenzen frühzeitig bekannt gegeben.



EQE SUV

KONZERNABSCHLUSS



KONZERNABSCHLUSS (1/2)

196 Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

197 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

198 Konzernbilanz

200 Konzern-Kapitalflussrechnung

201 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

203 Konzernanhang

- 203 1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
- 230 2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des
Managements im Rahmen der Rechnungslegung
- 233 3. Abspaltung und Ausgliederung des
Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts
- 238 4. Konsolidierungskreis
- 241 5. Umsatzerlöse
- 243 6. Funktionskosten
- 244 7. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen
- 245 8. Übriges Finanzergebnis
- 246 9. Zinserträge und Zinsaufwendungen
- 247 10. Ertragsteuern
- 251 11. Immaterielle Vermögenswerte
- 254 12. Sachanlagen
- 257 13. Vermietete Gegenstände
- 258 14. At-equity bewertete Finanzinvestitionen
- 262 15. Forderungen aus Finanzdienstleistungen
- 266 16. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen
- 266 17. Übrige finanzielle Vermögenswerte
- 267 18. Übrige Vermögenswerte
- 268 19. Vorräte

KONZERNABSCHLUSS (2/2)

268	20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
271	21. Eigenkapital
274	22. Aktienorientierte Vergütung
276	23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
282	24. Rückstellungen für sonstige Risiken
284	25. Finanzierungsverbindlichkeiten
285	26. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten
286	27. Rechnungsabgrenzungsposten
286	28. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten
287	29. Übrige Verbindlichkeiten
288	30. Konzern-Kapitalflussrechnung
290	31. Rechtliche Verfahren
295	32. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen
296	33. Finanzinstrumente
311	34. Management von Finanzrisiken
324	35. Segmentberichterstattung
330	36. Kapitalmanagement
330	37. Ergebnis je Aktie
331	38. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
334	39. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
335	40. Honorare des Abschlussprüfers
336	41. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
336	42. Zusätzliche Angaben

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

D.01

	Anmerkung	2022	2021
in Millionen €			
Umsatzerlöse	5	150.017	133.893
Umsatzkosten	6	-115.997	-103.218
Bruttoergebnis vom Umsatz		34.020	30.675
Vertriebskosten	6	-9.482	-9.194
Allgemeine Verwaltungskosten	6	-2.584	-2.808
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	6	-5.602	-5.467
Sonstige betriebliche Erträge	7	3.323	2.888
Sonstige betriebliche Aufwendungen	7	-1.289	-1.735
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	14	1.732	1.352
Übriges Finanzergebnis	8	340	317
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	35	20.458	16.028
Zinserträge	9	273	212
Zinsaufwendungen	9	-427	-429
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Steuern		20.304	15.811
Ertragsteuern	10	-5.495	-4.761
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		14.809	11.050
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern		-	12.346
Konzernergebnis		14.809	23.396
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		308	390
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Konzernergebnis		14.501	23.006
davon aus fortgeführten Aktivitäten		14.501	10.695
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		-	12.311
Ergebnis je Aktie (in €)			
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG	37		
Unverwässert		13,55	21,50
davon aus fortgeführten Aktivitäten		13,55	10,00
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		-	11,50
Verwässert		13,55	21,50
davon aus fortgeführten Aktivitäten		13,55	10,00
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		-	11,50

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

D.02

	2022	2021
in Millionen €		
Konzernergebnis	14.809	23.396
Währungsumrechnung (angepasst)	297	3.120
Fremdkapitalinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste vor Steuern	-47	-4
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	14	-
Fremdkapitalinstrumente nach Steuern	-33	-4
Derivative Finanzinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste vor Steuern	877	-1.765
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung vor Steuern	1.489	537
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	-688	362
Derivative Finanzinstrumente nach Steuern	1.678	-866
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen		
Unrealisierte Gewinne/Verluste vor Steuern	200	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste	-12	-
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen nach Steuern	188	-
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden (angepasst)	2.130	2.250
Eigenkapitalinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste vor Steuern	-440	64
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	43	-18
Eigenkapitalinstrumente nach Steuern	-397	46
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen		
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen vor Steuern	3.558	4.702
Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-1.240	-1.122
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen nach Steuern	2.318	3.580
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen		
Unrealisierte Gewinne/Verluste vor Steuern	430	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste	-144	-
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen nach Steuern	286	-
Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	2.207	3.626
Sonstiges Ergebnis nach Steuern (angepasst)	4.337	5.876
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis nach Steuern	-32	75
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am sonstigen Ergebnis nach Steuern (angepasst)	4.369	5.801
Gesamtergebnis (angepasst)	19.146	29.272
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	276	465
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Gesamtergebnis (angepasst)	18.870	28.807

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernbilanz

D.03

	Anmerkung	31. Dezember	
		2022	2021
in Millionen €			
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	11	15.869	15.005
Sachanlagen	12	27.250	27.859
Vermietete Gegenstände	13	41.552	44.471
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	14	13.530	13.588
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	48.237	46.955
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	16	823	873
Übrige finanzielle Vermögenswerte	17	4.478	3.181
Aktive latente Steuern	10	3.725	3.434
Übrige Vermögenswerte	18	1.677	1.536
Langfristige Vermögenswerte		157.141	156.902
Vorräte	19	25.621	21.466
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	8.100	7.673
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	37.312	33.670
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		17.679	23.120
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	16	6.237	6.706
Übrige finanzielle Vermögenswerte	17	3.453	3.079
Übrige Vermögenswerte	18	4.472	4.073
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	3	-	3.142
Kurzfristige Vermögenswerte		102.874	102.929
Summe Aktiva		260.015	259.831

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

	Anmerkung	31. Dezember	
		2022	2021
in Millionen €			
Passiva			
Gezeichnetes Kapital		3.070	3.070
Kapitalrücklagen		11.718	11.723
Gewinnrücklagen (angepasst)		67.695	55.926
Übrige Rücklagen (angepasst)		2.932	1.232
Den Aktionären der Mercedes-Benz Group AG zustehendes Eigenkapital		85.415	71.951
Nicht beherrschende Anteile		1.125	1.216
Eigenkapital	21	86.540	73.167
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	23	1.021	5.359
Rückstellungen für sonstige Risiken	24	6.438	7.909
Finanzierungsverbindlichkeiten	25	62.051	73.543
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	26	2.524	1.808
Passive latente Steuern	10	6.910	4.488
Rechnungsabgrenzungsposten	27	1.234	1.175
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	28	3.656	3.980
Übrige Verbindlichkeiten	29	1.238	727
Langfristige Schulden		85.072	98.989
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		12.204	10.655
Rückstellungen für sonstige Risiken	24	9.585	8.053
Finanzierungsverbindlichkeiten	25	49.786	52.300
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	26	5.404	5.997
Rechnungsabgrenzungsposten	27	1.391	1.486
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	28	6.898	5.929
Übrige Verbindlichkeiten	29	3.135	3.086
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	3	-	169
Kurzfristige Schulden		88.403	87.675
Summe Passiva		260.015	259.831

Konzern-Kapitalflussrechnung

D.04

	2022	2021
in Millionen €		
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten vor Steuern (2021: Ergebnis aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten vor Steuern)	20.304	28.775
Abschreibungen/Wertminderungen	6.521	6.980
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-1.296	-11.503
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-990	-695
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-4.111	-2.561
Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.029	1.694
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-5.327	3.879
Vermietete Fahrzeuge	3.810	1.428
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	358	-1.261
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.605	1.625
Gezahlte Ertragsteuern	-5.009	-3.812
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	16.894	24.549
Zugänge zu Sachanlagen	-3.481	-4.579
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-3.418	-2.741
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	469	826
Erwerb von Anteilsbesitz	-849	-573
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz und sonstigen Geschäftsaktivitäten	3.337	793
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-2.622	-5.694
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	3.084	4.385
Rückzahlung der Finanzierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-	6.853
Abgehende Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-	-5.489
Sonstige Ein- und Auszahlungen	27	-7
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-3.453	-6.226
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	172	1.463
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	38.429	42.196
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-51.945	-60.859
Dividendenzahlung an Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG	-5.349	-1.444
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-320	-366
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-19	-49
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-19.032	-19.059
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	88	870
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-5.503	134
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	23.182	23.048
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	17.679	23.182
Abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresende	-	62
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende (Konzernbilanz)	17.679	23.120

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

D.05

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen (angepasst)	Übrige Rücklagen	
				Unter- schieds- betrag aus Währungs- umrechnung (angepasst)	Eigenkapital- instrumente/ Fremdkapital- instrumente
Stand zum 1. Januar 2021 (angepasst)	3.070	11.551	46.948	-1.353	206
Konzernergebnis	-	-	23.006	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	4.702	3.044	61
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-1.122	-	-18
Gesamtergebnis	-	-	26.586	3.044	43
Dividenden	-	-	-1.444	-	-
Veränderung aus Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-	-	-16.253	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	172	-	-	-
Sonstiges	-	-	89	-	-47
Stand zum 31. Dezember 2021 (angepasst)	3.070	11.723	55.926	1.691	202
Stand zum 1. Januar 2022 (angepasst)	3.070	11.723	55.926	1.691	202
Konzernergebnis	-	-	14.501	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	3.991	470	-489
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-1.383	-	55
Gesamtergebnis	-	-	17.109	470	-434
Dividenden	-	-	-5.349	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Sonstiges	-	-5	9	-	-9
Stand zum 31. Dezember 2022	3.070	11.718	67.695	2.161	-241

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernabschluss

Derivative Finanz- instrumente	Den Aktionären der Mercedes- Benz Group AG zustehendes			Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital (angepasst)	
	Eigene Aktien	Eigenkapital (angepasst)				
						in Millionen €
269	-	60.691	1.557	62.248		Stand zum 1. Januar 2021 (angepasst)
-	-	23.006	390	23.396		Konzernergebnis
-1.228	-	6.579	75	6.654		Sonstiges Ergebnis vor Steuern
362	-	-778	-	-778		Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-866	-	28.807	465	29.272		Gesamtergebnis
-	-	-1.444	-366	-1.810		Dividenden
-	-	-16.253	-502	-16.755		Veränderung aus Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts
-	-48	-48	-	-48		Erwerb eigener Aktien
-	48	48	-	48		Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	172	13	185		Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-64	-	-22	49	27		Sonstiges
-661	-	71.951	1.216	73.167		Stand zum 31. Dezember 2021 (angepasst)
-661	-	71.951	1.216	73.167		Stand zum 1. Januar 2022 (angepasst)
-	-	14.501	308	14.809		Konzernergebnis
2.425	-	6.397	-32	6.365		Sonstiges Ergebnis vor Steuern
-700	-	-2.028	-	-2.028		Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
1.725	-	18.870	276	19.146		Gesamtergebnis
-	-	-5.349	-340	-5.689		Dividenden
-	-	-	-29	-29		Änderungen des Konsolidierungskreises
-	-48	-48	-	-48		Erwerb eigener Aktien
-	48	48	-	48		Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-52	-	-57	2	-55		Sonstiges
1.012	-	85.415	1.125	86.540		Stand zum 31. Dezember 2022

Konzernanhang

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Die Mercedes-Benz Group ist ein Automobilhersteller mit einem weltweiten Produktangebot von hochwertigen Personenkraftwagen. Finanzdienstleistungen und Mobilitätsangebote rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. Die Mercedes-Benz Group AG ist das Mutterunternehmen der Mercedes-Benz Group.

Nach Zustimmung der außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 wurde die ehemalige Daimler AG mit Wirkung zum 29. Januar 2022 in Mercedes-Benz Group AG umfirmiert. Die Handelsregistereintragung erfolgte am 1. Februar 2022.

Die Mercedes-Benz Group AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart, Deutschland.

Der Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils gerundet.

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG gab den Konzernabschluss am 13. März 2023 zur Veröffentlichung frei.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS

Der Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen (»Mercedes-Benz Group« oder »der Konzern«) zum 31. Dezember 2022 wurde unter Anwendung von § 315e HGB (Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) zum 31. Dezember 2022 verpflichtend anzuwenden sind.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und bereits anzuwendende IFRS

Im Jahr 2022 neu anzuwendende Standards und Interpretationen hatten im Berichtsjahr keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und noch nicht angewendete IFRS

Das IASB veröffentlichte im Mai 2017 den Standard **IFRS 17 »Insurance Contracts«**. IFRS 17 ersetzt den derzeit geltenden Standard IFRS 4 und soll die Transparenz und die Vergleichbarkeit in Bezug auf Ansatz, Bewertung, Ausweis sowie Angaben für Versicherungsverträge beim Versicherungsgeber erhöhen. IFRS 17 ist verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zwar zulässig, wird jedoch durch die Mercedes-Benz Group nicht in Anspruch genommen. Gegenwärtig erwartet der Konzern keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage durch die Anwendung von IFRS 17.

Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewendete IFRS

Im September 2022 veröffentlichte das IASB »**Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-Leaseback-Transaktion (Änderungen an IFRS 16)**«. Die Änderungen legen fest wie die Folgebewertung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit für einen Verkäufer-Leasingnehmer im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion nach IFRS 16 vorzunehmen ist. Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2024 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, in der Mercedes-Benz Group jedoch nicht vorgesehen. Es werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage erwartet.

Daneben wurden weitere Standards veröffentlicht, die voraussichtlich keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben werden.

Darstellung

Die Darstellung in der Konzernbilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden grundsätzlich als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden als langfristige Posten dargestellt.

Die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Grundsätze der Konsolidierung

Der Konzernabschluss umfasst den Abschluss der Mercedes-Benz Group AG und die Abschlüsse aller Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen (Structured Entities), auf welche die Mercedes-Benz Group AG direkt oder indirekt Beherrschung ausüben kann. Beherrschung liegt vor, wenn das Mutterunternehmen 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.

Bei strukturierten Unternehmen handelt es sich um Unternehmen, die so konzipiert wurden, dass Stimmrechte und vergleichbare Rechte für die Beherrschung nicht ausschlaggebend sind. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn sich die Stimmrechte nur auf Verwaltungsaufgaben beziehen und die maßgeblichen Tätigkeiten durch Vertragsvereinbarungen geregelt werden.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der konsolidierten Tochterunternehmen werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Abschlüsse der Mercedes-Benz Group AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Erträge und Aufwendungen sowie Zahlungsströme aus Geschäftsvorfällen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden im Rahmen der Konsolidierung vollständig eliminiert.

Unternehmenszusammenschlüsse und Anteilsveränderungen

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert. Im Rahmen eines Kontroll-erwerbs werden nicht beherrschende Anteile grundsätzlich mit dem entsprechenden Anteil des zu Zeitwerten bewerteten identifizierbaren Nettovermögens angesetzt.

Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns ohne Änderung der Beherrschung vermindert bzw. erhöht, werden als erfolgsneutrale Transaktion zwischen Eigenkapitalgebern abgebildet. Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, wird grundsätzlich die Differenz zwischen den Buchwerten der abgehenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten und der erhaltenen Gegenleistung erfolgswirksam im sonstigen betrieblichen Ertrag oder Aufwand ausgewiesen.

Anteile an assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken. Assoziierte Unternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert.

Für Unternehmen, bei denen die Mercedes-Benz Group die Führung mit einem Partner gemeinschaftlich ausübt (Joint Arrangement), ist zu unterscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Nettovermögen. Für Gemeinschaftsunternehmen ist die Equity-Methode anzuwenden. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit besteht, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In diesem Fall sind grundsätzlich die anteiligen Vermögenswerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen (quotale Konsolidierung).

Sofern die Abschlüsse von assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten nicht rechtzeitig vorliegen, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von ein bis drei Monaten, unter Berücksichtigung wesentlicher aktueller Entwicklungen und bedeutender Geschäftsvorfälle, in den Konzernabschluss einbezogen.

Zu fortgeführten Anschaffungskosten einbezogene Unternehmen

Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage einzeln und in Summe von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen.

Fremdwährungsumrechnung

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden finanzielle Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit den Stichtagskursen umgerechnet; die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung erfasst (mit Ausnahme der Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalanteilen, die direkt im sonstigen Ergebnis erfasst werden).

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Umrechnungsdifferenzen werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen. Die Posten des Eigenkapitals werden mit historischen Kursen geführt. Die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen werden mit den jeweiligen Periodendurchschnittskursen der Quartale in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse der für die Mercedes-Benz Group wesentlichsten ausländischen Währungen (US-Dollar und Chinesischer Renminbi) entwickelten sich wie in Tabelle D.06 dargestellt.

D.06**Wechselkurse**

	2022		2021	
	USD	CNY	USD	CNY
	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =
Mittelkurs am 31. Dezember	1,0666	7,3582	1,1326	7,1947
Periodendurchschnittskurse				
1. Quartal	1,1217	7,1212	1,2048	7,8080
2. Quartal	1,0647	7,0427	1,2058	7,7840
3. Quartal	1,0070	6,8982	1,1788	7,6260
4. Quartal	1,0205	7,2582	1,1435	7,3102

Hochinflation und Änderung des Ausweises des Inflationseffekts im Eigenkapital

Zur Bestimmung, ob ein Land als Hochinflationsland einzustufen ist, bezieht sich die Mercedes-Benz Group auf die Verlautbarungen der International Practices Task Force (IPTF), des Center of Audit Quality oder andere einschlägige internationale Verlautbarungen. Sofern ein Land als hochinflationär eingestuft wird, ist IAS 29 »Financial Reporting in Hyperinflationary Economies« mit Beginn der relevanten Berichtsperiode, d.h. ab dem 1. Januar des betreffenden Jahres, anzuwenden.

Neben Argentinien wird seit dem zweiten Quartal 2022 die Türkei als Hochinflationsland eingestuft. Die Effekte aus der Berücksichtigung der Geldentwertung der monetären Bilanzpositionen türkischer Tochterunternehmen werden daher beginnend mit dem zweiten Quartal 2022 ergebniswirksam abgebildet und sind in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen bzw. sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten.

Mit der erstmaligen Anwendung des IAS 29 auf die argentinischen Tochterunternehmen zum 1. Januar 2018 hatte die Mercedes-Benz Group die Effekte aus der Berücksichtigung des Inflationseffekts auf das Eigenkapital der Tochterunternehmen direkt in der Gewinnrücklage ausgewiesen.

Der Inflationseffekt kann gemäß IAS 29 als eigenständiger Effekt direkt in der Gewinnrücklage gebucht werden, separat vom Umrechnungseffekt aus der Translation gemäß IAS 21. Bei einem engen ökonomischen Zusammenhang können beide Effekte jedoch auch insgesamt als Währungseffekt nach IAS 21 dargestellt werden. In diesem Fall erfolgt eine saldierte Darstellung beider Effekte im sonstigen Ergebnis.

Im Zusammenhang mit der erstmaligen Anwendung der Hochinflationsbilanzierung auch für die türkischen Tochterunternehmen und damit einer größeren Relevanz der Hochinflationsbilanzierung wird der Inflationseffekt auf das Eigenkapital ab dem zweiten Quartal 2022 saldiert mit dem Translationseffekt ergebnisneutral im Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung ausgewiesen. Gemäß IAS 8 erfolgt die Methodenänderung retrospektiv.

Die Tabellen D.07 und D.08 zeigen die Veränderung der Posten in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals zum 1. Januar und zum 31. Dezember der Berichtsperiode und der Vorperiode infolge der Ausweisänderung. Aus Tabelle D.07 werden zudem die Auswirkungen auf die Gewinnrücklagen und die übrigen Rücklagen in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021 ersichtlich.

In Tabelle D.09 werden die Auswirkungen auf die Zeilen in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

Konzernabschluss**D.07****Auswirkung auf die Posten der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals**

	2022	2021
in Millionen €		
Gewinnrücklagen:		
Ausbuchung Inflationseffekt		
Stand zum 1. Januar vor rückwirkender Anpassung	56.190	47.111
Rückwirkende Anpassung in Zeile Sonstiges	-264	-163
Stand zum 1. Januar nach rückwirkender Anpassung	55.926	46.948
Stand zum 31. Dezember vor rückwirkender Anpassung	-	56.190
Rückwirkende Anpassung in Zeile Sonstiges	-	-264
Stand zum 31. Dezember nach rückwirkender Anpassung	-	55.926
Übrige Rücklagen:		
Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung:		
Einbuchung Inflationseffekt		
Stand zum 1. Januar vor rückwirkender Anpassung	1.427	-1.516
Rückwirkende Anpassung in Zeile Sonstiges Ergebnis vor Steuern und in Zeile Gesamtergebnis	264	163
Stand zum 1. Januar nach rückwirkender Anpassung	1.691	-1.353
Stand zum 31. Dezember vor rückwirkender Anpassung	-	1.427
Rückwirkende Anpassung in Zeile Sonstiges Ergebnis vor Steuern und in Zeile Gesamtergebnis	-	264
Stand zum 31. Dezember nach rückwirkender Anpassung	-	1.691

D.08**Auswirkung auf die Posten der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals**

	2022	2021
in Millionen €		
Den Aktionären der Mercedes-Benz Group AG zustehendes Eigenkapital		
Stand zum 1. Januar vor rückwirkender Anpassung	71.951	60.691
Rückwirkende Anpassung in Zeile Sonstiges Ergebnis vor Steuern und in Zeile Gesamtergebnis	264	163
Rückwirkende Anpassung in Zeile Sonstiges	-264	-163
Stand zum 1. Januar nach rückwirkender Anpassung	71.951	60.691
Stand zum 31. Dezember vor rückwirkender Anpassung	-	71.951
Rückwirkende Anpassung in Zeile Sonstiges Ergebnis vor Steuern und in Zeile Gesamtergebnis	-	264
Rückwirkende Anpassung in Zeile Sonstiges	-	-264
Stand zum 31. Dezember nach rückwirkender Anpassung	-	71.951
Summe Eigenkapital		
Stand zum 1. Januar vor rückwirkender Anpassung	73.167	62.248
Rückwirkende Anpassung in Zeile Sonstiges Ergebnis vor Steuern und in Zeile Gesamtergebnis	264	163
Rückwirkende Anpassung in Zeile Sonstiges	-264	-163
Stand zum 1. Januar nach rückwirkender Anpassung	73.167	62.248
Stand zum 31. Dezember vor rückwirkender Anpassung	-	73.167
Rückwirkende Anpassung in Zeile Sonstiges Ergebnis vor Steuern und in Zeile Gesamtergebnis	-	264
Rückwirkende Anpassung in Zeile Sonstiges	-	-264
Stand zum 31. Dezember nach rückwirkender Anpassung	-	73.167

D.09

Auswirkung auf die Zeilen der Konzern-Gesamtergebnisrechnung

	2022	2021
in Millionen €		
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung, vor rückwirkender Anpassung	270	3.019
Rückwirkende Anpassung	27	101
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung, nach rückwirkender Anpassung	297	3.120
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden, vor rückwirkender Anpassung	2.103	2.149
Rückwirkende Anpassung	27	101
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden, nach rückwirkender Anpassung	2.130	2.250
Sonstiges Ergebnis nach Steuern, vor rückwirkender Anpassung	4.310	5.775
Rückwirkende Anpassung	27	101
Sonstiges Ergebnis nach Steuern, nach rückwirkender Anpassung	4.337	5.876
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am sonstigen Ergebnis nach Steuern, vor rückwirkender Anpassung	4.342	5.700
Rückwirkende Anpassung	27	101
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am sonstigen Ergebnis nach Steuern, nach rückwirkender Anpassung	4.369	5.801
Gesamtergebnis vor rückwirkender Anpassung	19.119	29.171
Rückwirkende Anpassung	27	101
Gesamtergebnis nach rückwirkender Anpassung	19.146	29.272
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Gesamtergebnis, vor rückwirkender Anpassung	18.843	28.706
Rückwirkende Anpassung	27	101
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Gesamtergebnis, nach rückwirkender Anpassung	18.870	28.807

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Umsatzrealisierung

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit im Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn die Verfügungsgewalt an den Kunden übergeht. Dies ist grundsätzlich dann gegeben, wenn der Kunde Besitz an den Produkten erlangt. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt in der Regel auch die Zahlung.

Im Rahmen einer Händlerbestandsfinanzierung können Händler die Finanzierung ihres Fahrzeugbestands über Mercedes-Benz Mobility vornehmen. Zudem können Endkunden gegebenenfalls eine Finanzierung in Form eines Darlehens über Mercedes-Benz Mobility vornehmen. Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden und Händlern werden in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen. Weitere Informationen dazu können Anmerkung 15 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 die Mercedes-Benz Group zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating Leases bilanziert. Dies gilt auch bei einer Kaufoption, die der Mercedes-Benz Group das Recht zum Rückkauf einräumt;
- Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Anderenfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung seines Rechts gibt. Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem vereinbarten Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswerts oder historische Rückgabequoten.

Vereinbarungen, in denen die Mercedes-Benz Group ihren Kunden einen Mindestverkaufswert garantiert, den dieser beim Verkauf erzielen wird (Restwertgarantie), schränken den Kunden nicht in seiner Fähigkeit ein, die Nutzung des Vermögenswerts zu bestimmen und im Wesentlichen den verbleibenden Nutzen aus ihm zu ziehen. Bei Vertragsabschluss eines Verkaufs mit einer Restwertgarantie ist daher Umsatz zu erfassen, der um die erforderliche Abgrenzung für die potenzielle Ausgleichszahlung an den Kunden zu mindern ist.

Bei Materialbestellungen verkauft die Mercedes-Benz Group Vermögenswerte an einen Dienstleister und kauft im Anschluss die erstellten Produkte des Dienstleisters zurück. Sofern die Materialbestellung nicht mit dem Übergang der Verfügungsmacht auf den Dienstleister verbunden ist, werden unter IFRS 15 keine Umsatzerlöse realisiert.

Der Konzern bietet für bestimmte, von ihm verkaufte Produkte eine verlängerte, separat berechnete und über die gesetzliche Frist hinausgehende Gewährleistung sowie Service- und Wartungsverträge an. Üblich für derartige Verträge ist eine Vorabzahlung oder die Zahlung gleichbleibender Raten über die Vertragslaufzeit. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden, soweit der Kunde eine Vorauszahlung geleistet hat, abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam realisiert. Die Realisierung erfolgt grundsätzlich proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Ein zukünftiger Verlust aus diesen Verträgen wird im aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die noch zu erwartenden Kosten für vertragliche Leistungen die noch zu realisierenden Umsatzerlöse übersteigen.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder vergünstigten 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 die Mercedes-Benz Group insbesondere Preislisten unter Berücksichtigung von durchschnittlich gewährten Rabatten.

In Abhängigkeit vom Vertriebsmodell können Fahrzeuge zunächst an konzernunabhängige Händler verkauft werden. Anschließend kann sich ein Endkunde entscheiden, mit Mercedes-Benz Mobility einen Leasingvertrag über ein solches Fahrzeug abzuschließen. Das Fahrzeug wird daher vom konzernunabhängigen Händler an Mercedes-Benz Mobility verkauft und es wird davon unabhängig ein Leasingvertrag mit dem Endkunden abgeschlossen. Wenn die Verfügungsgewalt an dem Fahrzeug auf den konzernunabhängigen Händler übergeht, realisiert die Mercedes-Benz Group 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.

Die Mercedes-Benz Group passt die Höhe der zugesagten Gegenleistung nicht um die Auswirkungen aus einer signifikanten Finanzierungskomponente an, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung eines zugesagten Vermögenswerts oder einer zugesagten Dienstleistung auf den Kunden und deren Bezahlung durch den Kunden nicht mehr als ein Jahr beträgt.

Die Umsatzerlöse enthalten außerdem Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften sowie Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Mercedes-Benz Mobility. Die aus Operating Leases generierten Erlöse werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Zudem werden am Ende der Vertragslaufzeit Verwertungserlöse generiert. Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert.

In Abhängigkeit von unterschiedlichen Marktgegebenheiten in einzelnen Ländern, den jeweiligen Produktlebenszyklen und produktabhängigen Faktoren (wie z. B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden) setzt die Mercedes-Benz Group unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Die Programme umfassen finanzielle Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen, die wie folgt ausgewiesen werden:

- Die Umsatzerlöse werden abzüglich Erlösschmälerungen, wie z. B. Skonti und Preisnachlässe, ausgewiesen.
- Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der Forderungen in Höhe des Barwerts (unter Verwendung eines marktgerechten Zinssatzes) und die Umsatzerlöse werden um die gewährten Zinsvorteile gekürzt.
- Sofern subventionierte Leasinggebühren im Rahmen von Finance Leases vereinbart werden, wird der Umsatz aus dem Fahrzeugverkauf um die Höhe des gewährten Zinsvorteils gekürzt.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Intangible Assets« nicht zu aktivieren 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. Zahlungswirksame Zuwendungen der öffentlichen Hand werden im Cash Flow der Geschäftstätigkeit gezeigt.

Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

In diesem Posten werden alle Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen. Er beinhaltet, neben den anteiligen Ergebnissen der Finanzinvestitionen, auch die Ergebnisse, welche sich im Fall eines Verkaufs der Anteile oder aus der Neubewertung der Anteile bei einem Verlust des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinsamen Beherrschung ergeben. Der Anteil der Mercedes-Benz Group an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern an 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 at-equity bewerteter Finanzinvestitionen.

Übriges Finanzergebnis

Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die weder in den Zinserträgen noch in den Zinsaufwendungen bzw. bei Mercedes-Benz Mobility weder in den Umsatzerlösen noch in den Umsatzkosten enthalten sind.

Weiterhin sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis enthalten, sofern diese nicht im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen werden.

Zinserträge und Zinsaufwendungen

In den Zinserträgen und Zinsaufwendungen sind Zinserträge aus Wertpapieranlagen, 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, den zur Deckung dieser Verpflichtungen vorhandenen Planvermögen sowie Zinsen im Zusammenhang mit Ertragsteuernachzahlungen bzw. -erstattungen sind ebenfalls unter diesen Posten ausgewiesen.

Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft werden in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken sind im übrigen Finanzergebnis enthalten.

Ertragsteuern

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag als auch die latenten Steuern.

Die tatsächlichen Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen und Vorschriften des Jahres berechnet. Darüber hinaus beinhalten die im Geschäftsjahr ausgewiesenen tatsächlichen Steuern auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht endgültig veranlagte Jahre, allerdings ohne Zinszahlungen bzw. Zinserstattungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge wahrscheinlich nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), werden Steuerverbindlichkeiten gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Steuerzahlung (Erwartungswert bzw. wahrscheinlichster Wert der Steuerunsicherheit). Steuerforderungen aus unsicheren Steuerpositionen werden dann bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags oder einer ungenutzten Steuergutschrift wird keine Steuerverbindlichkeit oder Steuerforderung für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert, sondern stattdessen die aktive Latenz für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften angepasst.

Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern spiegeln sich grundsätzlich erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung in den latenten Steuern wider. Eine Ausnahme hiervon stellen die im sonstigen Ergebnis oder erfolgsneutral direkt im Eigenkapital vorzunehmenden Veränderungen dar.

Aktive und passive latente Steuern werden auf temporäre Unterschiede zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen einschließlich der Unterschiede aus der Konsolidierung sowie für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften ermittelt. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig sind oder in Kürze gelten werden. Aktive latente Steuern werden bis zu der Höhe angesetzt, in der es wahrscheinlich ist, dass ein zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können. Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen sowie Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen werden dann nicht angesetzt, wenn der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung bestimmen kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird.

Für die Ermittlung von aktiven latenten Steuern sind die künftig zu versteuernden Einkommen sowie die Zeitpunkte, zu denen die aktiven latenten Steuern realisiert werden, einzuschätzen. Dabei werden unter anderem die geplanten Ergebnisse aus der operativen Geschäftstätigkeit, die Ergebniswirkungen aus der Umkehrung von zu versteuernden temporären Differenzen sowie realisierbare Steuerstrategien mitberücksichtigt. Die Mercedes-Benz Group 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 angesetzt, wenn davon ausgegangen werden kann, die künftigen Steuervorteile mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50% realisieren zu können.

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG durch den gewogenen Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird. Da in den Jahren 2022 und 2021 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie in diesen Jahren dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Eine Änderung von einer unbegrenzten auf eine begrenzte Nutzungsdauer wird prospektiv vorgenommen.

Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien nach IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Die aktivierten Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden linear über die geplante Produktlebensdauer (maximal zehn Jahre) 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. Dabei werden auch mögliche Einflüsse aus der Transformation der Automobilindustrie, insbesondere dem Übergang hin zu elektrischen Antrieben, berücksichtigt. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderung behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung der Nutzungsdauern der immateriellen Vermögenswerte war es vor dem Hintergrund des geplanten Übergangs hin zu vollelektrischen Fahrzeugen erforderlich, die Nutzungsdauern der aktivierten Entwicklungsleistungen zum Jahresende 2021 neu einzuschätzen und für einzelne Fahrzeugprojekte anzupassen. Diese Schätzungsänderung wurde ab dem 1. Januar 2022 angewendet. Der positive Effekt auf das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) betrug 0,2 Mrd. € im Jahr 2022. Für das Jahr 2023 wird ebenfalls mit einem positiven Effekt auf das EBIT von 0,2 Mrd. € gerechnet.

Als Geschäftswert wird der Betrag, um den die Summe der übertragenen Gegenleistung im Rahmen einer Unternehmensakquisition die anteiligen Zeitwerte der einzelnen identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt, angesetzt. Geschäftswerte werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Soweit relevant, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts.

Abnutzbares Sachanlagevermögen wird um planmäßige Abschreibungen über die entsprechende Nutzungsdauer, in der Regel linear, abgeschrieben. Die Nutzungsdauern für die Sachanlagen können Tabelle D.10 entnommen werden.

D.10

Nutzungsdauer für Sachanlagen

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	5 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 30 Jahre

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

Die Schätzungsänderung wurde ab dem 1. Januar 2021 angewendet und führte im Jahr 2021 zu einem positiven Ergebniseffekt vor Zinsen und Steuern (EBIT) von 0,8 Mrd. €. Die Effekte sind im Wesentlichen in den Umsatzkosten enthalten und fast ausschließlich den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zuzuordnen. Die Auswirkungen im Jahr 2022 betragen 0,3 Mrd. €.

Leasing

Als Leasingverhältnisse gelten alle Verträge, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts für einen festgelegten Zeitraum gegen Entgelt übertragen. Dies gilt auch für Verträge, bei denen die Übertragung eines solchen Rechts nicht ausdrücklich beschrieben ist. Der Konzern nutzt als Leasingnehmer insbesondere Immobilien und vermietet als Leasinggeber seine Produkte.

Konzern als Leasingnehmer

Die Mercedes-Benz Group bilanziert als Leasingnehmer grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse einen Vermögenswert für das Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit für die ausstehenden Leasingzahlungen.

Die Mercedes-Benz Group nimmt für Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten (kurzfristige Leasingverhältnisse) sowie für Leasingverträge über geringwertige Vermögenswerte das Wahlrecht in Anspruch, auf eine Erfassung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zu verzichten. Die mit diesen Leasingverhältnissen verbundenen Leasingzahlungen werden überwiegend linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst.

Die in den Sachanlagen ausgewiesenen Nutzungsrechte werden bei der erstmaligen Bewertung zu Anschaffungskosten angesetzt. Die Anschaffungskosten des Nutzungsrechts enthalten den Betrag aus der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit, zuzüglich sämtlicher Leasingzahlungen, die zu oder vor Beginn der Laufzeit des Leasingverhältnisses getätigt werden sowie der Vertragsabschlusskosten und der geschätzten Kosten für die Demontage oder Wiederherstellung des Leasinggegenstands. Zum Abzug kommen sämtliche vom Leasinggeber bereits erhaltenen Leasinganreize.

Der erstmalige Ansatz der den Finanzierungsverbindlichkeiten zugeordneten Leasingverbindlichkeiten bestimmt sich als Barwert der noch zu leistenden Leasingzahlungen. Die Leasingverbindlichkeiten beinhalten folgende Leasingzahlungen:

- feste Zahlungen, einschließlich de facto feste Zahlungen, abzüglich vom Leasinggeber noch zu leistende 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. Die Mercedes-Benz Group 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 zugrunde liegenden 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 der Leasingverbindlichkeit aufgezinst und erfolgsneutral 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 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 ihre Ausübung hinreichend sicher ist.

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 Vermögenswert weiterhin bilanziert, und die erhaltenen Erlöse werden als finanzielle Verbindlichkeit gemäß IFRS 9 erfasst.

Wenn die Übertragung des 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.

Konzern als Leasinggeber

Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob dem Leasingnehmer (sogenannte Finance Leases) oder dem Leasinggeber (sogenannte Operating Leases) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist.

Beim Operating Lease verbleibt das wirtschaftliche Eigentum am Fahrzeug bei der Mercedes-Benz Group. Zudem kann ein Operating Lease bei einem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, zu bilanzieren sein:

- Fahrzeugverkäufe, bei denen die Mercedes-Benz Group zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating Leases bilanziert. Dies gilt auch bei einer Kaufoption, die der Mercedes-Benz Group lediglich das Recht zum Rückkauf einräumt.

– Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Anderenfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden bei Vertragsabschluss 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 Vermögenswerts oder historische Rückgabequoten.

Insbesondere bei Operating-Lease-Verträgen werden auf lokaler und zentraler Ebene regelmäßig bestimmte Annahmen über den erwarteten Restwert der Rückläufe aus Leasinggeschäften getroffen. Sollte aufgrund sich verändernder Marktentwicklungen zum Bilanzstichtag eine negative Abweichung zum erwarteten Restwert eintreten, besteht das Risiko niedrigerer Fahrzeugrestwerte. Die Maßnahmen zur Risikosenkung umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Markteinschätzung wird durch regelmäßige Vergleiche interner und externer 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 Restwert-erwartung führen entweder zu einer prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, wenn Anhaltspunkte hierfür vorliegen, zu einer Wertminderung. Die Fahrzeuge werden dem Segment zugeordnet, welches die wesentlichen Restwerttrisiken trägt.

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Fahrzeuge, im Wesentlichen Konzernprodukte, die Mercedes-Benz Mobility von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Anschaffungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Segment Mercedes-Benz Mobility ausgewiesen. Sofern diese Fahrzeuge Konzernprodukte sind und subventioniert werden und diese Subventionen im Leasingvertrag mit dem externen Kunden weitergereicht 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 Mercedes-Benz Mobility. Im Jahr 2022 betragen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Mercedes-Benz Mobility rund 9 (2021: rund 10) Mrd. €.

Im Fall von Finance Leases weist der Konzern Forderungen in Höhe der Nettoinvestition aus dem Leasingverhältnis unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen aus. Die Nettoinvestition in ein Leasingverhältnis ist dabei die Bruttoinvestition (zukünftige Leasingzahlungen und nicht garantierter Restwert) abgezinst mit dem Zinssatz, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt.

Die vermieteten Gegenstände des Segments Mercedes-Benz Mobility umfassen auch Nutzfahrzeuge (produziert von Daimler Truck), die von externen Händlern oder anderen, nicht mit der Mercedes-Benz Gruppe verbundenen Dritten bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts erworben wurden. Für diese vermieteten Gegenstände erhält Mercedes-Benz Mobility in der Regel eine Restwertgarantie von Daimler Truck im Zusammenhang mit der Verpflichtung, die jeweiligen Nutzfahrzeuge an Daimler Truck zurückzugeben. Solche vermieteten Gegenstände werden über die Vertragslaufzeit linear auf den garantierten Restwert abgeschrieben. Die Restwertgarantie hat keinen Einfluss auf die Einstufung als Operating Lease, da Daimler Truck nach der Abspaltung ein nahestehendes Unternehmen gegenüber der Mercedes-Benz Mobility darstellt.

Zusätzlich wird von Mercedes-Benz Mobility in einzelnen Märkten das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft für Nutzfahrzeuge von Daimler Trucks weitergeführt. Mercedes-Benz Mobility erwirbt zu diesem Zweck die Fahrzeuge von Daimler Truck und vermietet diese an den Endkunden. Soweit eine verpflichtende Fahrzeugrückgabe an Daimler Truck vereinbart ist, wird ein Leasingvertrag (Headlease) zwischen Mercedes-Benz Mobility und Daimler Truck abgebildet. Der Vertrag zwischen Mercedes-Benz Mobility und dem Endkunden stellt diesbezüglich einen Untermietvertrag (Sublease) dar.

Die Bilanzierung und Klassifizierung des Sublease hängt davon ab, ob die Verträge vor oder nach der rechtlichen Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts abgeschlossen wurden. Die Leasingverträge, die vor der rechtlichen Abspaltung und Ausgliederung abgeschlossen wurden, werden als Operating Lease fortgeführt. Der Headlease wird unter den vermieteten Gegenständen als Nutzungsrecht ausgewiesen, das zum Abspaltungstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert erfasst wurde und in der Folge linear abgeschrieben wird. Darüber hinaus wird eine Restwertforderung gegenüber den Gesellschaften der Daimler Truck Group erfasst. Die Leasingverträge, die nach der rechtlichen Abspaltung und Ausgliederung abgeschlossen wurden, werden hingegen als Finance Leases klassifiziert und bilanziert. Dabei entspricht die Nettoinvestition in das Leasingverhältnis dem Nutzungsrecht aus dem Headlease. Neben dem Finance Lease weist die Mercedes-Benz Mobility eine Restwertforderung in Höhe des garantierten Restwerts gegenüber der Daimler Truck Group aus. Der Headlease wird nicht separat erfasst.

Wertminderung langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte

Die Mercedes-Benz Group überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen bzw. Wertaufholungen von Vermögenswerten vorliegen. Liegen solche Anzeichen vor, nimmt die Mercedes-Benz Group eine Schätzung des erzielbaren Betrags des Vermögenswerts vor. Der erzielbare Betrag wird für jeden einzelnen Vermögenswert bestimmt, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt Zahlungsmittelzuflüsse, die nicht weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) sind.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesen Fällen wird eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durchgeführt; dabei wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht. Der erhöhte Buchwert darf jedoch den Buchwert nicht übersteigen, der ermittelt worden wäre (abzüglich planmäßiger Abschreibungen), wenn in früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

Für Geschäftswerte und für sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird mindestens einmal jährlich eine Überprüfung auf Wertminderung durchgeführt. Diese erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, die grundsätzlich den Segmenten entsprechen. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen.

Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten bestimmt die Mercedes-Benz Group den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Ist der Nutzungswert niedriger als der Buchwert, wird zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zusätzlich der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ermittelt.

Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (Cash Flows) aus der fortgeführten Nutzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Management verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. Diese Planung, welche den Zeitraum bis einschließlich 2027 umfasst, basiert auf Annahmen unter anderem im Hinblick auf zukünftige Marktanteile, die allgemeine Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie die Profitabilität der Produkte unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Transformation der Automobilindustrie. Bei der Ableitung des Nutzungswerts findet darüber hinaus eine Risikobewertung statt, die beispielsweise Marktrisiken sowie Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen umfasst. Die für die Planung herangezogenen Annahmen werden sowohl mit der historischen Entwicklung als auch mit externen Informationsquellen auf Plausibilität geprüft. Die gerundeten, spezifisch für die jeweilige zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelten, zur Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze betragen 9 % (2021: 8 %) nach Steuern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Fahrzeuggeschäfts. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Mercedes-Benz Mobility wird ein risikoangepasster Zinssatz von 10 % (2021: 9 %) nach Steuern verwendet. Während für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Mercedes-Benz Mobility der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Fahrzeuggeschäfts die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (WACC – Weighted Average Cost of Capital) zugrunde. Deren Ermittlung erfolgt auf Basis des Capital-Asset-Pricing-Modells (CAPM) unter Berücksichtigung der aktuellen Markterwartungen. Zur Ermittlung des risikoangepassten Zinssatzes für Zwecke des Werthaltigkeitstests werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Kapitalstrukturdaten sowie für den Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value) abgebildet, der keine Zuwächse umfasst. Bei der Ableitung des Terminal Value werden analog zum Detailplanungszeitraum auch Annahmen hinsichtlich der Auswirkungen der Transformation der Automobilindustrie sowie mögliche regulatorische Änderungen, beispielsweise im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten, berücksichtigt. Darüber hinaus werden Sensitivitätsanalysen durch-

geführt. Diese Sensitivitätsanalysen zeigen für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans auf, dass auch bei als möglich erachteten Änderungen wesentlicher Annahmen (z.B. Profitabilität der Produkte, Absatz und durchschnittliche gewichtete Kapitalkosten) gegenüber der ursprünglichen Planung kein Wertminderungsbedarf besteht. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Mercedes-Benz Mobility zeigen die Sensitivitätsanalysen auf, dass auch bei als möglich erachteten Änderungen wesentlicher operativer Annahmen (z.B. Profitabilität und Portfolioentwicklung) gegenüber der ursprünglichen Planung kein Wertminderungsbedarf besteht. Falls zusätzlich zu einer solchen Änderung wesentlicher operativer Annahmen die Eigenkapitalkosten um rund einen Prozentpunkt steigen würden, würde der erzielbare Betrag dem Buchwert entsprechen.

Anteile an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Die erstmalige Erfassung von Anteilen an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen erfolgt grundsätzlich zu Anschaffungskosten. Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen und bezieht es in der Folge at-equity ein, so stellt der beizulegende Zeitwert der zurückbehaltenen Anteile die Anschaffungskosten dar.

Zum Erwerbszeitpunkt wird eine positive Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens ermittelt und als Geschäftswert (»Investor Level Goodwill«) angesetzt. Der Geschäftswert wird in den Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen. Wird ein zusätzlicher Anteil an einem bereits bestehenden assoziierten Unternehmen erworben und ändert sich dadurch der maßgebliche Einfluss nicht, wird nur für den zusätzlich erworbenen Anteil ein Geschäftswert ermittelt; die bisherige Finanzinvestition wird nicht neu zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die Mercedes-Benz Group überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob objektive Hinweise auf Wertminderungen bzw. Wertaufholungen bei at-equity bilanzierten Unternehmen vorliegen. Liegen solche Hinweise vor, ermittelt der Konzern den Wertanpassungsbedarf. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung, wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Eine Wertaufholung wird dann vorgenommen, wenn objektive Hinweise auf eine Werterhöhung vorliegen. Liegt eine solche Einschätzung vor, so wird der erzielbare Betrag erneut ermittelt. Eine Zuschreibung wird in dem Umfang vorgenommen, in dem sich der erzielbare Betrag nach Vornahme der Wertminderung verändert hat und ist dabei auf den Wert begrenzt, der sich ohne Wertminderung ergeben hätte.

Zu eliminierende Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit at-equity bilanzierten Unternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet. Ergebniseffekte aus der Einbringung von Anteilen an Tochterunternehmen in bestehende Beteiligungen, die at-equity bewertet werden, werden in die Zwischenergebniseliminierung einbezogen.

Aufgegebene Aktivitäten und zur Ausschüttung oder Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen

Der Konzern weist **aufgegebene Aktivitäten** aus, wenn ein Unternehmensbestandteil zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmt ist oder bereits abgegangen ist und der Unternehmenssegmentbestandteil einen gesonderten wesentlichen Geschäftszweig oder geografischen Geschäftsbereich darstellt.

Die Mercedes-Benz Group nutzt das Wahlrecht, die Zahlungsströme aus aufgegebenen Aktivitäten nicht gesondert in der Konzern-Kapitalflussrechnung, sondern im Anhang anzugeben.

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als **zur Ausschüttung bestimmt**, wenn er sich zur Ausschüttung langfristiger Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen verpflichtet hat und ein aktiver Plan zur Durchführung der Veräußerung von der zuständigen Managementebene beschlossen und begonnen wurde und höchstwahrscheinlich zu einer Veräußerung führt.

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als **zur Veräußerung bestimmt**, wenn der Buchwert überwiegend durch einen höchstwahrscheinlichen Verkauf und nicht durch eine fortgesetzte Nutzung realisiert wird. In diesem Fall werden die Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern mit dem niedrigeren Betrag aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Unmittelbar vor der Klassifizierung als zur Veräußerung bestimmt werden die Vermögenswerte anhand der jeweils anzuwendenden Einzelregelungen auf einen Wertminderungsbedarf überprüft. Im Fall einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine Wertaufholung; diese ist auf die zuvor für den Vermögenswert oder die Veräußerungsgruppe erfasste Wertminderung begrenzt.

Vorräte

Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich aus dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich noch anfallender Kosten. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten werden grundsätzlich nach der Einzelzuordnungsmethode ermittelt und beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Bei gleichartigen Vorräten, die in einer größeren Stückzahl vorliegen und untereinander austauschbar sind, erfolgt die Zuordnung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten nach der Durchschnittsmethode.

Bei selbst erstellten unfertigen und fertigen Erzeugnissen beinhalten die Herstellungskosten auch produktionsbezogene Gemeinkosten basierend auf einer Normalauslastung.

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Als finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten erfasste Finanzinstrumente werden grundsätzlich getrennt ausgewiesen. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald die Mercedes-Benz Group Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Bei marktüblichen Käufen oder Verkäufen von finanziellen Vermögenswerten wählt die Mercedes-Benz Group 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 »Financial Instruments« aufgeführten Bewertungskategorien (finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, und finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden) zugeordnet. Dem Erwerb oder der Emission direkt zurechenbare Transaktionskosten werden bei der Ermittlung des Buchwerts berücksichtigt, wenn die Finanzinstrumente nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte beinhalten insbesondere Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten, Kassenbestände, derivative finanzielle Vermögenswerte sowie marktgängige Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen und Finanzinvestitionen. Die Klassifizierung von Finanzinstrumenten basiert auf dem Geschäftsmodell, in welchem die Instrumente gehalten werden, sowie der Zusammensetzung der vertraglichen Zahlungsströme.

Die Festlegung des Geschäftsmodells erfolgt auf Portfolioebene und richtet sich nach der Intention des Managements sowie den Transaktionsmustern der Vergangenheit. Die Prüfung der Zahlungsströme erfolgt auf Basis der einzelnen Instrumente.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen finanzielle Vermögenswerte, deren Zahlungsströme nicht ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen. Daneben sind auch finanzielle Vermögenswerte hier enthalten, die weder dem Geschäftsmodell »Halten« noch dem Geschäftsmodell »Halten und Veräußern« zugeordnet wurden.

Ebenfalls hier enthalten sind zu Handelszwecken gehaltene Derivate (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sowie Aktien oder verzinsliche Wertpapiere, die mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben wurden. Gewinne oder Verluste aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden erfolgswirksam erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, wie z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (Geschäftsmodell »Halten«). Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen insbesondere Kassenbestände, Schecks, Sichteinlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagenzertifikate mit einer Restlaufzeit zum Anschaffungszeitpunkt von bis zu drei Monaten, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stimmen mit dem Zahlungsmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung überein.

Nach dem erstmaligen Ansatz werden diese finanziellen Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich Wertminderungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen wertgemindert oder ausgebucht werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode sowie Effekte aus der Währungsumrechnung werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die sowohl mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, als auch Verkäufe zu tätigen, z.B. 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 angesetzt, 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 Überfälligkeitsinformationen 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.

Die Mercedes-Benz Group wendet die Ausnahme von der Stufenzuordnung für finanzielle Vermögenswerte mit niedrigem Kreditrisiko auf Schuldinstrumente an, die an Börsen notiert sowie ein Investment-Grade-Rating besitzen und ordnet diese stets der Stufe 1 zu.

In den Stufen 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;
- c) angemessene und belastbare Informationen (sofern diese ohne unangemessenen Kosten- und Zeitaufwand zur Verfügung stehen) zum Abschlussstichtag über vergangene Ereignisse, gegenwärtige Umstände und Vorhersagen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

Erwartete Kreditverluste werden 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 Szenarioanalyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Die Ermittlung der Wertberichtigung für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfolgt überwiegend auf kollektiver Basis.

Ein Finanzinstrument wird ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung nicht davon auszugehen ist, dass ein finanzieller Vermögenswert ganz oder teilweise realisierbar ist, z.B. nach Beendigung des Insolvenzverfahrens oder nach gerichtlichen Entscheidungen.

Wesentliche Modifikationen (beispielsweise bei Veränderung des Barwerts der vertraglichen Zahlungsströme von 10 %) finanzieller Vermögenswerte 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, wird der Bruttobuchwert des Vertrags neu berechnet und jede Differenz im Gewinn oder Verlust erfasst.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden saldiert und der Nettobetrag in der Konzernbilanz berichtet, sofern zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein durchsetzbarer Rechtsanspruch besteht, die erfassten Beträge miteinander zu verrechnen, und beabsichtigt ist, entweder den Ausgleich auf Nettobasis herbeizuführen oder gleichzeitig mit der Verwertung des betreffenden Vermögenswerts die dazugehörige Verbindlichkeit abzulösen.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, derivative finanzielle Verbindlichkeiten und andere Verbindlichkeiten.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Soweit die Mercedes-Benz Group Reverse-Factoring-Vereinbarungen eingeht, bei denen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen des Lieferanten an einen Finanzintermediär übertragen werden, kann dies Ausweisänderungen der ursprünglichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen begründen. Das wäre der Fall, wenn sich diese Verbindlichkeiten nach Art und Funktion von anderen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen unterscheiden. Infolgedessen würde ein separater Ausweis dieser Verbindlichkeiten erfolgen.

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 der Mercedes-Benz Group ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Verträge zum Kauf oder Verkauf nicht-finanzieller Posten werden regelmäßig als Eigenverbrauchsverträge qualifiziert und daher als schwebende Transaktionen behandelt, obgleich sie die Definition eines Derivates erfüllen. Erfüllen solche Verträge nicht die Kriterien für Eigenverbrauchsverträge, so erfolgt eine Erfassung als Derivat. Die Bewertung dieser Derivate erfolgt erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert, wobei sich der Zeitwert aus der Differenz der vertraglich vereinbarten Preise und den aktuellen Erwartungen für die zukünftigen Marktpreise im Bezugszeitpunkt ableitet. Diese Bewertungseffekte werden in den Umsatzkosten ausgewiesen, soweit sie aus Einkaufsverträgen mit Produktionsbezug resultieren.

Eingebettete Derivate werden grundsätzlich vom Basisvertrag getrennt und separat erfasst. Eine Trennung unterbleibt, wenn der Basisvertrag ein finanzieller Vermögenswert ist, wenn der gesamte hybride Vertrag erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird oder wenn das eingebettete Derivat mit dem Basisvertrag eng verbunden ist.

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert börsennotierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet, wie z. B. Discounted Cash Flow- oder Optionspreismodelle. Derivate werden als Vermögenswert ausgewiesen, wenn deren beizulegender Zeitwert positiv ist, und als Verbindlichkeit, wenn deren beizulegender Zeitwert negativ ist.

Wenn die Vorgaben des IFRS 9 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert die Mercedes-Benz Group die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt als Fair Value Hedge, als Cash Flow Hedge oder Absicherung von Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb. Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts 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 derivativer Finanzinstrumente, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst im sonstigen Ergebnis berücksichtigt.

Der Ausweis von Effekten aus Sicherungsgeschäften erfolgt in der Zeile der Gewinn- und Verlustrechnung, in der sich das Grundgeschäft auswirkt.

Unter IFRS 9 können im Rahmen von Cash Flow Hedges für hochwahrscheinlich erwartete Einkaufsgeschäfte abgrenzbare Risikokomponenten als Grundgeschäfte designiert werden.

Unter IFRS 9 werden bei Cash Flow Hedges Beträge, die als effektive Sicherungsgewinne/-verluste aus den Sicherungsgeschäften im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente entnommen und direkt den Anschaffungskosten des Grundgeschäfts bei Einbuchung hinzugerechnet, sofern das Grundgeschäft, z.B. die erwartete Transaktion, zum Ansatz eines nichtfinanziellen Vermögenswerts oder einer nichtfinanziellen Verbindlichkeit führt.

Für andere Grundgeschäfte erfolgt bei Cash Flow Hedges die Umbuchung der kumulierten Sicherungsgewinne/-verluste aus den Sicherungsgeschäften von den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Sofern im Zusammenhang mit den abgesicherten Grundgeschäften ergebniswirksame Währungseffekte aus Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung bestehen, erfolgt die Umbuchung der zeitgleich anfallenden Sicherungsgewinne/-verluste in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen von Derivaten werden unmittelbar im Konzernergebnis berücksichtigt.

Bei Derivaten, die in einer Sicherungsbeziehung als Sicherungsgeschäft designiert wurden, können unter IFRS 9 bestimmte Komponenten von der Designation ausgeschlossen und deren Änderung im beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis abgegrenzt werden. Dies kann z.B. beim Zeitwert von Optionen, beim Termin-element 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 leistungsbasierter Pensionszusagen und anderer ähnlicher Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der »Projected Unit Credit Method«. Planvermögen, die angelegt sind, um leistungsbasierte Pensionszusagen und andere ähnliche Versorgungsleistungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet und mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet.

Der Saldo aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen und Planvermögen (Nettopensionsverpflichtung oder Nettopensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der Bruttopensionsverpflichtung zugrunde liegenden Diskontierungszinssatz verzinst. Die daraus resultierenden Nettozinsaufwendungen bzw. -erträge werden erfolgswirksam in den Zinsaufwendungen bzw. den Zinserträgen in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung erfasst. Die übrigen Aufwendungen infolge der Gewährung von Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen, die sich im Wesentlichen aus 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 erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden.

Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen werden – fristen- und währungskongruent zu den Pensionszahlungen – auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Abschlussstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Für sehr lange Laufzeiten stehen keine hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen als Vergleichsmaßstab zur Verfügung. Die entsprechenden Abzinsungsfaktoren werden mittels Extrapolation der beobachtbaren Marktrenditen entlang der Zinskurve bestimmt.

Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsbasierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfolgswirksam erfasst.

Rückstellungen für sonstige Risiken

Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht 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 zum Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieraufwendungen basiert insbesondere auf historischen Erfahrungswerten. Weitere Annahmen umfassen unter anderem die Höhe der potenziellen Reparaturkosten. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

Restrukturierungsrückstellungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen gebildet, die den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten.

Angesetzt werden Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen oder dieser bereits kommuniziert wurde.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Vertragsverbindlichkeiten. Eine Vertragsverbindlichkeit ist die Verpflichtung eines Unternehmens, Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden zu übertragen, für die das Unternehmen von diesem Kunden eine Gegenleistung erhalten hat (bzw. noch zu erhalten hat).

Rückerstattungsverbindlichkeiten. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit ergibt sich, wenn die Mercedes-Benz Group von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurückerstattet wird. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der Gegenleistung bewertet, die dem Unternehmen voraussichtlich nicht zusteht und somit nicht im Transaktionspreis berücksichtigt wird.

Aktienorientierte Vergütung

Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen, soweit die Ansprüche 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

Sofern sich aus den von der Mercedes-Benz Group getroffenen Reverse-Factoring-Vereinbarungen keine Ausweisänderung der ursprünglichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ergeben, werden die Zahlungsströme aus diesen Vereinbarungen im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit abgebildet. Gezahlte Zinsen sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden ebenfalls 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.

Berichtete Segmente

Der Konzern umfasst die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility. Die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans wurden bis zum 31. Dezember 2021 aufgrund vergleichbarer längerfristiger durchschnittlicher Umsatzrenditen sowie einer vergleichbaren Umsatzentwicklung und Kapitalintensität zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. Nach der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Dezember 2021 werden die beiden Segmente ab dem 1. Januar 2022 in der externen Berichterstattung gesondert berichtet. Die Vergleichsperioden wurden entsprechend angepasst.

Berücksichtigung nachhaltigkeitsbezogener Aspekte bei Ansatz und Bewertung von Vermögenswerten und Schulden

Die Mercedes-Benz Group hat sich im Rahmen der Geschäftsstrategie mit »Ambition 2039« das Ziel der neutralen CO₂-Bilanz für die Neufahrzeugflotte bis 2039 gesetzt. Mit dem strategischen Schritt zu »Electric only« beschleunigt die Mercedes-Benz Group die Transformation in eine vollelektrische und softwaregetriebene Zukunft. Beim Ansatz und der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden des Konzerns werden die mit der Transformation verbundenen klimabedingten Risiken und Entwicklungen, die auch im Zusammenhang mit den vereinbarten Klimazielen des Pariser Klimaabkommens stehen, betrachtet.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen im Zusammenhang mit nachhaltigkeitsbezogenen Aspekten werden insbesondere bei den nachfolgend beschriebenen Bilanzierungen von Vermögenswerten und Schulden berücksichtigt:

Bei der Ermittlung und der Überprüfung der Nutzungsdauern aktivierter Entwicklungskosten wird auf den erwarteten Produktlebenszyklus abgestellt. Aus der Transformation hin zu vollelektrischen Fahrzeugen können sich Änderungen gegenüber den ursprünglich vorgesehenen Produktlebenszyklen ergeben. Aufgrund der Beschlüsse zur beschleunigten Transformation werden Neuentwicklungen im Bereich der herkömmlichen Antriebe reduziert und bereits aktivierte Entwicklungsleistungen teilweise länger genutzt. Dadurch bedingt wurden mit Wirkung zum 1. Januar 2022 die Nutzungsdauern bestimmter Entwicklungsleistungen verlängert, woraus sich eine positive Wirkung auf das EBIT in Höhe von 0,2 Mrd. € für das Jahr 2022 ergab. Für das Jahr 2023 wird ein Effekt in gleicher Höhe erwartet.

Ebenso werden die Nutzungsdauern von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens vor dem Hintergrund der Transformation hin zu vollelektrischen Fahrzeugen regelmäßig untersucht. Zum Stichtag waren hierdurch keine wesentlichen Anpassungen der Nutzungsdauern notwendig, da die Produktionsanlagen des Konzerns grundsätzlich flexibel einsetzbar sind.

Im Rahmen der Steuerung und Weiterentwicklung des Produktionsnetzwerks wird zudem angestrebt, potentielle Auswirkungen aus der Transformation bei betroffenen Standorten zu kompensieren. Entsprechend bestehen zum Stichtag keine wesentlichen Verpflichtungen zur Demontage, zum Rückbau oder der Entfernung von Produktionsstätten und -anlagen, die den Ansatz einer Rückstellung begründen.

Der Restwert von vermieteten Fahrzeugen, die als Operating Lease klassifiziert sind, bestimmt sich nach dem Wert, der zum Stichtag für einen Vermögenswert erzielt werden könnte, der die erwarteten Eigenschaften des vermieteten Vermögenswerts zum Ende der Leasingdauer besitzt. Dabei werden nur die bis zum Stichtag beobachtbaren Entwicklungen berücksichtigt. Aufgrund der Transformation hin zu vollelektrischen Fahrzeugen, können sich im Zeitablauf sowohl bei herkömmlich angetriebenen als auch bei vollelektrischen Fahrzeugen Änderungen an den Restwerten hinsichtlich eines sich ändernden Kundenverhaltens, neuer regulatorischer Vorgaben und der technologischen Weiterentwicklung ergeben. Aus der Entwicklung der Restwerte im Geschäftsjahr wurden keine Hinweise darauf festgestellt, dass die Transformation die Restwerte negativ beeinflusst.

Bei der Ermittlung der erwarteten Kreditausfälle für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden die erwarteten Erlöse aus der Verwertung der als Sicherheit dienenden Fahrzeuge einbezogen. Der erwartete Verwertungserlös basiert auf einer Schätzung des Marktwerts zum erwarteten Zeitpunkt eines möglichen Ausfalls. Hinweise auf eine Reduzierung dieser geschätzten Marktwerte, die auf die Effekte des Klimawandels oder ein sich veränderndes Kundenverhalten zurückzuführen wären, lagen zum Stichtag nicht vor.

Rückstellungen für Zahlungen an Behörden, die sich aus einer Überschreitung von Emissionsgrenzwerten von Fahrzeugen nach lokalen Vorschriften ergeben können, lagen zum Stichtag nicht in wesentlichem Umfang vor.

Der Werthaltigkeitstest auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basiert auf der Unternehmensplanung der Mercedes-Benz Group. Die darin berücksichtigte »Electric only«-Strategie des Konzerns sieht eine schrittweise Substitution von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor durch Elektrofahrzeuge vor. Für die Zwecke des Werthaltigkeitstests wurden darüber hinaus weitere Absatzrisiken sowie Risiken bezüglich der Verfügbarkeit bzw. Preisentwicklung von Komponenten bzw. Rohstoffen berücksichtigt. Weitere, im Zusammenhang mit der Transformation stehende Parameter der Unternehmensplanung betreffen die Investitionsbedarfe sowie die aktuell im Vergleich zu den Fahrzeugen mit herkömmlichem Antrieb höheren variablen Kosten von vollelektrisch betriebenen Fahrzeugen. Aus der gleichzeitigen Entwicklung, Modellpflege und Produktion elektrischer und herkömmlich angetriebener Fahrzeuge ergibt sich insbesondere im Detailplanungszeitraum bis zum Jahr 2027 ein höherer Investitionsbedarf im Vergleich zu einer Fokussierung auf nur herkömmlich angetriebene Fahrzeuge. Für die Ableitung der ewigen Rente wurde unter anderem aufgrund der derzeit noch nicht vollumfänglich absehbaren Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation sowie das Kundenverhalten infolge des Übergangs zur Elektromobilität kein Wachstum unterstellt. Der unter Berücksichtigung der beschriebenen Transformationseffekte durchgeführte Werthaltigkeitstest ergab keinen Wertminderungsbedarf für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten.

2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Ermessensentscheidungen vorgenommen werden. Diese können Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen und Ermessensentscheidungen betroffen sind, werden im Folgenden erläutert. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen und Ermessensentscheidungen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben.

Werthaltigkeit zahlungsmittelgenerierender Einheiten und at-equity bewerteter 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 Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf den zukünftigen Absatz, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte, die auch infolge des Übergangs zur Elektromobilität mit einer hohen Dynamik und damit Unsicherheiten verbunden sind. Daher werden bei der Ableitung des Nutzungswerts eine Risikobewertung sowie Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Auf Basis der im Jahr 2022 durchgeführten Werthaltigkeitstests übersteigen die erzielbaren Beträge die Nettovermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns erheblich.

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 Finanz-

investition abzuleiten. Die Buch- und Marktwerte der börsennotierten at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können Anmerkung 14 entnommen werden.

Werthaltigkeit vermieteter Gegenstände

Der 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 Leasingrückläufer, der aktuellen Vermarktungsergebnisse sowie zukünftiger Fahrzeugmodellwechsel getroffen. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie z. B. historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt; sofern sich die Restwerterwartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteinschätzung nicht unmittelbar aus, sondern verteilt sich gleichmäßig über die Restlaufzeit des Leasingvertrags.

Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Der 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 Zukunftsprognosen unter Verwendung einer

Szenarioanalyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Weitere externe Informationen, z.B. im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie, die nicht über die Szenarien abgebildet werden können, werden – soweit erforderlich – durch nachgelagerte Anpassungen in die Bewertung mit einbezogen. Sollten sich Einschätzung und Beurteilung dieser Faktoren ändern, beeinflusst dies die Höhe der zu bildenden Wertberichtigungen und wirkt sich auf das Konzernergebnis aus. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkungen 15 und 34.

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 entnommen werden.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group 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. Die Mercedes-Benz Group beurteilt den jeweiligen Stand eines Verfahrens regelmäßig, auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Es ist daher möglich, dass die Höhe der Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren aufgrund neuer erwarteter Entwicklungen angepasst werden muss. Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben. Es ist auch 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 wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow der Mercedes-Benz Group in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, erwartet der Konzern aus sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach derzeitiger Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns. Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördlichen Verfahren können Anmerkung 31 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 entnommen werden.

Ertragsteuern

Die Berechnung der Ertragsteuern der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss dargestellten Steuerpositionen unterliegen wegen ihrer Komplexität möglicherweise einer abweichenden Interpretation durch Steuerpflichtige einerseits und lokale Finanzbehörden andererseits. Abweichende Interpretationen können sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Ansatz und der Bewertung von Bilanzpositionen sowie der steuerlichen Würdigung von Aufwendungen und Erträgen ergeben.

3. Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts

Am 30. Juli 2021 hatte der Vorstand der damaligen Daimler AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Abspaltung und Ausgliederung wesentlicher Umfänge des Nutzfahrzeuggeschäfts einschließlich des dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäfts (Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft) beschlossen. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 hatten die Aktionäre der damaligen Daimler AG dem Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag mehrheitlich zugestimmt.

Mit Vollzug der Abspaltung und Ausgliederung durch die Eintragung in das Handelsregister am 9. Dezember 2021 wurden die Aktionäre der damaligen Daimler AG zu 65 % an der neu gegründeten Daimler Truck Holding AG beteiligt. 35 % der Anteile verblieben bei der Mercedes-Benz Group. Die Daimler Truck Holding AG stellt das oberste Mutterunternehmen des Daimler Truck-Konzerns (Daimler Truck) dar.

Im Januar 2022 wurden rund 5 % der Anteile an der Daimler Truck Holding AG über die Mercedes-Benz AG an den Mercedes-Benz Pension Trust e.V. (bis zur Umfirmierung Daimler Pension Trust e.V.) übertragen. Die Mercedes-Benz Group hält zum 31. Dezember 2022 einen Minderheitsanteil von rund 30 % an der Daimler Truck Holding AG. Für Zwecke der Stimmrechtsquote nach Wertpapierhandelsgesetz werden die in die Pensionsplanvermögen eingebrachten rund 5% der Anteile der Mercedes-Benz Group zugerechnet.

Ein beherrschender Einfluss der Mercedes-Benz Group AG besteht seit der Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung in das Handelsregister auf Basis der im Zusammenhang mit der Transaktion abgeschlossenen Verträge nicht mehr. Die Anteile werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen und als nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligung in der Überleitung der Segmente zum Konzern dargestellt.

Entkonsolidierung der wesentlichen Umfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Jahr 2021

Für wesentliche Umfänge des Nutzfahrzeuggeschäfts waren die Beteiligungen oder Geschäftsaktivitäten des bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung berichteten Segments Daimler Trucks & Buses bereits vor dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung rechtlich der Daimler Truck AG zugeordnet. Im Rahmen der Abspaltung und Ausgliederung wurde auch das Finanzdienstleistungsgeschäft aufgeteilt. Diese Umfänge des Nutzfahrzeuggeschäfts und die bereits rechtlich der Daimler Truck AG zugeordneten Teile des Segments Mercedes-Benz Mobility wurden mit der Zustimmung von Vorstand und Aufsichtsrat für die Transaktion ab dem 30. Juli 2021 bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung als zur Ausschüttung bestimmt klassifiziert und wurden mit Vollzug der Transaktion entkonsolidiert. Im Jahr 2021 sind im Rahmen der Abspaltung und Ausgliederung 136 Gesellschaften aus dem Konsolidierungskreis abgegangen.

Die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertung der seit dem 31. Juli 2021 als zur Ausschüttung bestimmten langfristigen Vermögenswerte wurden ab dem Zeitpunkt ihrer Klassifizierung nicht weiter fortgeführt.

Der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der 65 % der Anteile an der Daimler Truck Holding AG (im Folgenden: Abspaltungsverbindlichkeit) lag ein Gutachten eines unabhängigen, sachverständigen Dritten zugrunde (Level 3 der Hierarchielevel von beizulegenden Zeitwerten). Der beizulegende Zeitwert der Abspaltungsverbindlichkeit belief sich auf 16.253 Mio. €. Die nach Abspaltung und Ausgliederung verbliebenen 35 % der Anteile wurden mit 8.752 Mio. € bewertet. Die ausgebuchten Nettobuchwerte betragen 15.125 Mio. €. Diese enthielten bisher eliminierte und nunmehr durch die Entkonsolidierung zu bilanzierende Vermögenswerte und Schulden.

Nach Abzug der den aufgegebenen Aktivitäten direkt zurechenbaren Transaktionskosten von 132 Mio. € und weiteren Anpassungen von 532 Mio. € (insbesondere Währungs- und Eliminierungseffekte) ergab sich ein Gewinn aus der Abspaltung und Ausgliederung von 9.216 Mio. €. Der Gewinn wurde anhand der Aufteilung des beizulegenden Zeitwerts des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts auf die jeweils abgehenden Umfänge der Segmente aufgeteilt. Der Gewinn aus der Abspaltung und

Ausgliederung der Umfänge des Nutzfahrzeuggeschäfts war im Jahr 2021 mit 9.998 Mio. € (nach Transaktionskosten) im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten. Der Verlust aus den Umfängen von Mercedes-Benz Mobility war mit 782 Mio. € (nach Transaktionskosten) in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen der fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen.

Der auf den nach Abspaltung und Ausgliederung verbliebenen Anteil von 35 % an der Daimler Truck Holding AG entfallende Gewinn betrug 3.458 Mio. €.

Die Buchwerte der im Jahr 2021 ausgebuchten konsolidierten Vermögenswerte bzw. Schulden zum Zeitpunkt des Abgangs sind aus Tabelle D.11 ersichtlich. Im Jahr 2021 wurde die Ausbuchung als nicht zahlungswirksame Transaktion dargestellt.

D.11

Abgegangene Vermögenswerte und Schulden Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft

	2022	2021
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	9	1.773
Sachanlagen	21	8.058
Vermietete Gegenstände	501	3.887
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.426	15.759
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	-	1.406
Vorräte	92	8.132
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	60	3.354
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	130	5.489
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1	145
Übrige finanzielle Vermögenswerte	25	1.070
Übrige Vermögenswerte	75	2.868
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-	2.636
Rückstellungen für sonstige Risiken	11	4.662
Finanzierungsverbindlichkeiten	609	7.801
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	58	3.879
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	71	2.724
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	25	3.344
Sonstige Schulden	78	1.504

Im Rahmen der Entkonsolidierung gingen **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** von 5.489 Mio. € ab. Darin enthalten ist eine auf Basis der vertraglichen Regelungen im Rahmen einer Kapitalerhöhung erfolgte Stärkung der Liquidität und des Eigenkapitals des Daimler Truck-Konzerns.

Im Jahr 2022 erfolgte Veräußerungen

Soweit eine Veräußerung in den nächsten zwölf Monaten höchstwahrscheinlich erfolgen sollte, wurden die entsprechenden Vermögenswerte und Schulden zum 31. Dezember 2021 gemäß IFRS 5 als »zur Veräußerung bestimmt« ausgewiesen. Die zum 31. Dezember 2021 in der Konzernbilanz zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden sind in Tabelle D.12 dargestellt.

Die planmäßigen Abschreibungen der seit dem 31. Juli 2021 als zur Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerte wurden ab dem Zeitpunkt der Klassifizierung nicht weiter fortgeführt.

Die verbliebenen Finanzdienstleistungsumfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts wurden im Jahr 2022 an die Daimler Truck Holding AG oder deren Tochterunternehmen veräußert. Dabei sind im Segment Mercedes-Benz Mobility Vermögenswerte von 3.191 Mio. € und Schulden von 746 Mio. € abgegangen.

Zudem wurden in einzelnen Ländern dem Nutzfahrzeuggeschäft zuzuordnende operative Beteiligungen oder Geschäftsaktivitäten an Dritte veräußert. Dabei sind überwiegend dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnete Vermögenswerte von 149 Mio. € und Schulden von 106 Mio. € abgegangen.

Die Buchwerte der ausgebuchten konsolidierten Vermögenswerte bzw. Schulden zum Zeitpunkt des Abgangs sind aus Tabelle D.11 ersichtlich.

Aus den (teilweise noch vorläufigen) Kaufpreisen einschließlich der Ablösung der innerhalb der Mercedes-Benz Group bestehenden konzerninternen Finanzierungsverbindlichkeiten der Gesellschaften und Geschäftsaktivitäten flossen dem Konzern 2.355 Mio. € zu.

Aus der Bewertung und Veräußerung der Mercedes-Benz Mobility-Gesellschaften entstanden im Jahr 2022 im Saldo Aufwendungen von 184 Mio. €, die in der Segmentberichterstattung innerhalb der Überleitung ausgewiesen werden. Für die im Berichtsjahr abgegangenen operativen Beteiligungen und Geschäftsaktivitäten wurden insbesondere im Segment Mercedes-Benz Cars Erträge von 32 Mio. € realisiert. Insgesamt wurden Aufwendungen aus der Realisierung der Währungsrücklage von 58 Mio. € erfasst.

D.12

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft

	31. Dezember
	2021
in Millionen €	
Vermietete Gegenstände	533
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.228
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	62
Übrige finanzielle Vermögenswerte	179
Übrige Vermögenswerte	140
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	3.142
Finanzielle Verbindlichkeiten	107
Übrige Schulden	62
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	169

Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten im Jahr 2021

In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wurden im Jahr 2021 die fortgeführten Aktivitäten dargestellt; der Ausweis des Ergebnisses der aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern erfolgte in einer gesonderten Zeile nach dem Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten.

Eliminierungen aus Transaktionen zwischen fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten wurden im Jahr 2021 den aufgegebenen Aktivitäten zugeordnet. Bei Übertragungen von Anlagevermögen wurden die Eliminierung der veräußerten Aktivität zugeordnet.

Das Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern setzte sich aus dem Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten und aus dem Gewinn aus der Abspaltung und Ausgliederung der aufgegebenen Aktivitäten nach direkt zugehörigen Transaktionskosten zusammen. Tabelle D.13 zeigt die Zusammensetzung des Ergebnisses aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern.

Das **Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten** enthielt die Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts, die im Jahr 2021 abgespalten wurden oder als zur Veräußerung bestimmt waren. Die Aufwendungen umfassten auch die dem Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeiten der aufgegebenen Aktivitäten zurechenbaren, mit der Abspaltung und Ausgliederung verbundenen Kosten von 132 Mio. €. Es waren keine Umsätze anderer Segmente – insbesondere Mercedes-Benz Mobility – enthalten, da diese Geschäftsaktivitäten keinen gesonderten, wesentlichen Geschäftsbereich darstellten.

Die Ertragsteuern wurden dem Steuersubjekt bzw. gemäß den geltenden Steuerumlageverfahren zugeordnet. Die Ertragsteuern aus der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten beinhalteten im Wesentlichen die Steueraufwendungen auf das positive Vorsteuerergebnis der ausländischen Gesellschaften. Aufgrund der geltenden ertragsteuerlichen Organschaft war für die inländischen Gesellschaften weitestgehend kein Steueraufwand oder –ertrag enthalten. Die Steuerquote belief sich auf 20,7 %.

Das **Abgangsergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten** enthielt den Gewinn aus der Abspaltung und Ausgliederung der Vermögenswerte und Schulden des Nutzfahrzeuggeschäfts von 9.998 Mio. €, der um die direkt zurechenbaren Transaktionskosten von 100 Mio. € gemindert wurde sowie die aufwandswirksame Realisierung von übrigen Rücklagen von 150 Mio. €. Der Verlust aus der Abspaltung und Ausgliederung der Umsätze aus dem Segment Mercedes-Benz Mobility wurde in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen der fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen.

D.13

Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern

	2021
in Millionen €	
Umsatzerlöse ¹	34.078
Funktionskosten	-31.404
Sonstige betriebliche Erträge	10.342
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-189
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	144
Übriges Finanzergebnis	70
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	13.041
Zinsergebnis	-77
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten vor Steuern	12.964
Ertragsteuern	-618
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern	12.346
davon Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten vor Steuern ²	2.966
Ertragsteuern	-614
Davon Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern	2.352
davon Gewinn aus Abspaltung und Ausgliederung, nach Transaktionskosten	9.998
Ertragsteuern	-4
Davon Abgangsergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern	9.994

1 Die Umsatzerlöse enthielten Eliminierungen zwischen den fortgeführten und den aufgegebenen Aktivitäten. Die Umsatzerlöse des Nutzfahrzeuggeschäfts beliefen sich auf 36.219 Mio. €.

2 Im Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten vor Steuern wurden im Unterschied zum EBIT des Nutzfahrzeuggeschäfts die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertung nicht weiter fortgeführt.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung für das Jahr 2021

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

Die Cash Flows aus aufgegebenen Aktivitäten im Jahr 2021 ermittelten sich als Differenz zwischen den konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten und den konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten Aktivitäten unter Berücksichtigung aller Eliminierungsbuchungen zwischen den fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in den aufgegebenen Aktivitäten.

Tabelle D.14 zeigt die Überleitung des Ergebnisses vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Die einzelnen Cash Flows werden in Tabelle D.15 dargestellt.

D.14

Überleitung zum Ergebnis aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten vor Steuern

	2021
in Millionen €	
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten vor Steuern	15.811
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten vor Steuern	12.964
Ergebnis aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten vor Steuern	28.775

D.15

Cash Flows aus aufgegebenen und fortgeführten Aktivitäten

	2021		
	Cash Flow aus auf- gegebenen Aktivitäten	Cash Flow aus fort- geführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt
in Millionen €			
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	987	23.562	24.549
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	3.548	-9.774	-6.226
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-744	-18.315	-19.059

4. Konsolidierungskreis

Zusammensetzung des Konzerns

Die Zusammensetzung des Konzerns zeigt die Tabelle D.16. Eine detaillierte Zusammensetzung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und des Anteilsbesitzes der Mercedes-Benz Group gemäß § 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste dargestellt. Weitere Informationen hierzu sind in Anmerkung 42 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 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.

Strukturierte Unternehmen

Bei den strukturierten Unternehmen im Konzern handelt es sich um Vermietungsgesellschaften, Asset-Backed-Securities-Gesellschaften (ABS) und Spezialfonds. Gegenstand der Vermietungsgesellschaften sind im Wesentlichen der Erwerb sowie die Vermietung und Verwaltung von Vermögenswerten. Die ABS-Gesellschaften werden insbesondere zur Refinanzierung des Konzerns genutzt. Im Regelfall werden Forderungen aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft an strukturierte Unternehmen übertragen. Diese refinanzieren den Kaufpreis über die Ausgabe von Wertpapieren. Die Spezialfonds werden insbesondere zur Diversifikation der Kapitalanlagestrategie aufgelegt.

Zum Bilanzstichtag bestehen im Konzern Beziehungen zu 33 (2021: 34) beherrschten strukturierten Unternehmen, von denen alle vollkonsolidiert werden. Darüber hinaus unterhält der Konzern wie im Vorjahr Beziehungen zu einem nicht beherrschten strukturierten Unternehmen.

Erwerb eines Anteils von 33,33 % an ACC

Am 22. März 2022 unterzeichnete die Mercedes-Benz AG einen Vertrag mit PSA Automobiles SA, Opel Automobile GmbH und Saft EV SAS zum Erwerb eines Anteils von 33,33 % an Automotive Cells Company SE (ACC) durch Kapitaleinlage von rund 390 Mio. €. Zudem verpflichtete sich der Konzern zur Bereitstellung weiterer Mittel von bis zu 410 Mio. €. Die Transaktion wurde am 12. Mai 2022 vollzogen. Der Einstieg beim europäischen Batteriezellenhersteller ACC erfolgte, um die Entwicklung und Produktion von Hochleistungsbatteriezellen und -modulen im Zuge der Transformation hin zu »Electric only« voranzutreiben. Die Anteile an dem Gemeinschaftsunternehmen ACC werden at-equity in den Konzernabschluss einbezogen und sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Veräußerung von Retail-Aktivitäten

Im Dezember 2021 wurden die vertraglichen Vereinbarungen zum Verkauf der Retail-Aktivitäten in Kanada abgeschlossen. Mit Wirksamwerden der Veräußerung im Februar 2022 wies der Konzern einen sonstigen betrieblichen Ertrag von 514 Mio. € aus, der überwiegend dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet wurde. Der Zahlungsmittelzufluss lag bei 608 Mio. € und wurde ebenfalls überwiegend dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Teile des Kaufpreises wurden von Mercedes-Benz Financial Services in Kanada finanziert und führten zu einem Zahlungsmittelabfluss von 393 Mio. € im Segment Mercedes-Benz Mobility.

Zudem wurden im Jahr 2022 weitere, insbesondere dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnete Händler in verschiedenen Ländern veräußert. Die Veräußerungen führten zu einem Ertrag von 107 Mio. € und zu Zahlungsmittelzuflüssen von 362 Mio. €.

Veräußerung von Anteilen an Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.

Im vierten Quartal 2021 unterzeichnete die Mercedes-Benz Group mit Motorsports Invest Ltd. und INEOS Industries Holdings Ltd. die Verträge zur Veräußerung der Anteile an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. Aufgrund des Wirksamwerdens eines Teils der abgeschlossenen Vereinbarungen im Jahr 2021 wies der Konzern bereits im Vorjahr Aufwendungen vor Steuern von 96 Mio. € in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen aus, die im Segment Mercedes-Benz Cars enthalten waren.

Mit Wirksamwerden der übrigen Vereinbarungen im Januar 2022 verlor der Konzern die Beherrschung über die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. und bezog den noch verbleibenden Anteil von 33,3 % an der Gesellschaft nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Aus dem Verkauf der Anteile resultierte im Segment Mercedes-Benz Cars ein sonstiger betrieblicher Ertrag von 385 Mio. €.

Gründung des Brennstoffzellen-Joint Ventures cellcentric

Die Volvo Group und die Daimler Truck AG unterzeichneten im November 2020 eine verbindliche Vereinbarung zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens für die Brennstoffzellen-Aktivitäten.

Mit Vollzug der Transaktion entstand im März 2021 ein positives Ergebnis vor Steuern von 1.215 Mio. €, von denen 624 Mio. € insbesondere auf die Neubewertung der zum damaligen Zeitpunkt von der Mercedes-Benz Group gehaltenen Anteile an dieser Gesellschaft entfielen, und ein Zahlungsmittelzufluss von 634 Mio. €. Das Segment Mercedes-Benz Cars wies einen Ertrag von 604 Mio. € in den sonstigen betrieblichen Erträgen aus. Der dem bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäftes berichteten Segment Daimler Trucks & Buses zuzurechnende Anteil von 611 Mio. € wurde im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen.

D.16

Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember	
	2022	2021
Konsolidierte Tochterunternehmen	262	281
Inland	48	48
Ausland	214	233
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	64	70
Inland	27	29
Ausland	37	41
Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	1
Inland	-	-
Ausland	1	1
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	8	9
Inland	3	4
Ausland	5	5
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	11	11
Inland	4	4
Ausland	7	7
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und zum beizulegenden Zeitwert bewertete wesentliche sonstige Beteiligungen	24	24
Inland	13	12
Ausland	11	12
Gesamt	370	396

Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland und beabsichtigte Veräußerung der Anteile an den russischen Tochterunternehmen

Am 2. März 2022 hat die Mercedes-Benz Group entschieden, bis auf Weiteres den Export von Pkw und Vans nach Russland sowie die lokale Fertigung in Russland einzustellen.

Der Betrachtung und anschließenden Ableitung der Auswirkungen der Sanktionen und Gegensanktionen auf die Geschäftsaktivitäten liegen Ermessensspielräume zugrunde. Aus dem Ansatz und der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden infolge der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland, insbesondere der Abarbeitung bestehender Geschäftsvorfälle, ergaben sich im Jahr 2022 Aufwendungen von rund 0,7 Mrd. € in den automobilen Geschäftsfeldern. Im Segment Mercedes-Benz Mobility entstanden aus der Bewertung von Kreditausfallrisiken und gestiegenen Refinanzierungskosten Aufwendungen von rund 0,2 Mrd. €. Der Großteil der Aufwendungen ist in den Umsatzkosten enthalten.

Ende Oktober 2022 unterzeichnete die Mercedes-Benz Group mit dem russischen Autohändler Avtodom AO Verträge zur Veräußerung der Anteile an den russischen Tochterunternehmen.

Die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022 ausgewiesenen Vermögenswerte von rund 1,2 Mrd. € und Schulden von rund 1,2 Mrd. € im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten in Russland gehen mit Vollzug der Transaktion ab. Darin enthalten sind Finanzierungsverbindlichkeiten von rund 0,4 Mrd. € gegenüber Kreditinstituten, für die der Konzern eine Globalbürgschaft ausgegeben hat und die mit dem Vollzug der Transaktion endet.

Der Vollzug der Transaktion steht unter dem Vorbehalt behördlicher Genehmigungen, die noch nicht vollständig erteilt worden sind, sowie der Umsetzung der finalen vertraglichen Vereinbarungen.

Mit Wirksamwerden der Veräußerung erwartet der Konzern einen Verlust in einem niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich. Auf die Finanzlage werden keine wesentlichen Auswirkungen erwartet.

Der Konzern beobachtet laufend die einzuhaltenden Sanktionsvorschriften und die daraus resultierenden Folgen, um die Risiken auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage bestmöglich zu begrenzen.

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 geographische Regionen aufgliedert und in Tabelle D.17 dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichteten Segmenten.

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften von 11.698 (2021: 11.915) Mio. €, Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Mercedes-Benz Mobility von 4.533 (2021: 5.171) Mio. € sowie Effekte aus der Währungssicherung. Die Zinsen aus Finanzdienstleistungen enthalten Finanzerträge auf die Nettoinvestitionen in Leasingverhältnisse von 783 (2021: 914) Mio. €.

Die Umsatzerlöse IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse von 2.965 (2021: 2.434) Mio. €, die zum 31. Dezember 2021 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren und Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen von 442 (2021: 339) Mio. €, die in früheren Perioden erfüllt oder teilweise erfüllt worden sind.

Zum 31. Dezember 2022 wird erwartet, dass zukünftig Umsatzerlöse von 6.437 (2021: 6.170) 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. Der Anteil der Fahrzeuge, bei denen die erwartete ursprüngliche Laufzeit für die Auslieferung zwölf Monate übersteigt, ist nicht wesentlich und daher nicht enthalten. Zur Bestimmung der ursprünglichen Laufzeit eines kombinierten Vertrages werden darin enthaltene langfristige Leistungsverpflichtungen, die im Verhältnis zum Gesamtvertragsvolumen von untergeordneter Bedeutung sind, nicht berücksichtigt.

Der Umsatzanstieg war insbesondere auf die erheblich verbesserte Preisdurchsetzung in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zurückzuführen.

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung dargestellten Umsatzerlöse nach Segmenten ist in Tabelle D.90 und nach Regionen in Tabelle D.94 in Anmerkung 35 dargestellt.

Konzernabschluss**D.17****Umsatzerlöse**

	Mercedes- Benz Cars	Mercedes- Benz Vans	Mercedes- Benz Mobility	Summe Segmente	Überleitung ¹	Mercedes- Benz Group
in Millionen €						
2022						
Europa	36.290	10.216	5.219	51.725	-3.146	48.579
Nordamerika	25.216	3.594	6.361	35.171	-82	35.089
Asien	42.996	1.091	136	44.223	-9	44.214
Übrige Märkte	5.722	1.599	80	7.401	-	7.401
Umsatzerlöse IFRS 15	110.224	16.500	11.796	138.520	-3.237	135.283
Sonstige Umsatzerlöse	1.377	717	15.158	17.252	-2.518	14.734
Umsatzerlöse gesamt	111.601	17.217	26.954	155.772	-5.755	150.017

	Mercedes- Benz Cars	Mercedes- Benz Vans	Mercedes- Benz Mobility	Summe Segmente	Überleitung ¹	Mercedes- Benz Group
in Millionen €						
2021 ²						
Europa	32.217	9.190	4.719	46.126	-2.822	43.304
Nordamerika	18.386	2.268	6.421	27.075	-33	27.042
Asien	36.832	956	191	37.979	-26	37.953
Übrige Märkte	7.104	1.463	120	8.687	179	8.866
Umsatzerlöse IFRS 15	94.539	13.877	11.451	119.867	-2.702	117.165
Sonstige Umsatzerlöse	2.173	858	16.490	19.521	-2.793	16.728
Umsatzerlöse gesamt	96.712	14.735	27.941	139.388	-5.495	133.893

¹ In der Überleitung sind Eliminierungen konzerninterner Umsätze zwischen den Segmenten enthalten.

² Die Spalte Überleitung enthält die nach Abspaltung und Ausgliederung in der Mercedes-Benz Group verbleibenden Umfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts, die nicht unter aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen werden (Umsatzerlöse IFRS 15: 438 Mio. €).

6. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle D.18 dargestellt.

D.18

Umsatzkosten

	2022	2021
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-100.385	-88.942
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-7.360	-7.448
Refinanzierungskosten bei Mercedes-Benz Mobility	-1.863	-2.009
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-536	-188
Übrige Umsatzkosten	-5.853	-4.631
	-115.997	-103.218

Im Jahr 2022 sind die Umsatzkosten vor allem durch signifikant gestiegene Rohstoffpreise, einmalige Aufwendungen an Lieferanten sowie inflations- und lieferkettenbedingte Mehrkosten belastet.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 2.052 (2021: 1.945) Mio. € sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2022 auf 9.482 (2021: 9.194) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2022 betragen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 2.584 (2021: 2.808) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb sowie Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im Jahr 2022 bei 5.602 (2021: 5.467) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

In allen Funktionskostenbereichen wirkten sich Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen im Zusammenhang mit den im Dezember 2019 mit dem Gesamtbetriebsrat der damaligen Daimler AG vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung aus. Die Aufwendungen entfallen mit 140 (2021: 436) Mio. € im Wesentlichen auf das Segment Mercedes-Benz Cars. Tabelle D.19 gibt einen Überblick über die Zusammensetzung dieser Aufwendungen.

D.19

Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen

	2022	2021
in Millionen €		
Umsatzkosten	-107	-259
Vertriebskosten	-20	-103
Allgemeine Verwaltungskosten	-24	-105
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-11	-82
	-162	-549

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

Der in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung für das Jahr 2022 enthaltene Personalaufwand beträgt 16.501 (2021 aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten: 22.888) Mio. €. Darin sind Löhne und Gehälter von 13.684 (2021: 18.528) Mio. €, Kosten der sozialen Sicherheit von 2.239 (2021: 3.357) Mio. € sowie Kosten der Altersversorgung von 578 (2021: 1.003) Mio. € enthalten. Die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann Tabelle D.20 entnommen werden.

D.20

Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte¹

	2022	2021
Mercedes-Benz Cars ²	137.942	141.052
Mercedes-Benz Vans	19.247	19.631
Mercedes-Benz Mobility	9.724	10.524
Daimler Trucks & Buses ³	-	74.186
Zentrale Funktionen & Services	4.469	5.375
	171.382	250.768

1 Durchschnittliche aktive Belegschaft. Durchschnittliche Anzahl für das erste bis vierte Quartal.

2 Inklusive anteiliger Mitarbeiteranzahl aus einem anteilmäßig konsolidierten Unternehmen von 2.107 (2021: 2.299) Mitarbeitern.

3 Bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts berichtetes Segment Daimler Trucks & Buses; für das vierte Quartal 2021 wurden keine Mitarbeiter berücksichtigt.

7. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der **sonstigen betrieblichen Erträge** kann Tabelle D.21 entnommen werden.

D.21

Sonstige betriebliche Erträge

	2022	2021
in Millionen €		
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	1.258	1.310
Zuwendungen der öffentlichen Hand	63	141
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	771	259
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	83	76
Erträge aus Unternehmenstransaktionen	576	631
Übrige sonstige Erträge	572	471
	3.323	2.888

Die Erträge aus weiterverrechneten Kosten an Dritte beinhalten Erträge aus Lizenzen und Patenten, weiterverrechnete Frachtkosten und andere weiterverrechnete Erträge, denen Aufwendungen vor allem in den Funktionskosten gegenüberstehen. Enthaltene weiterverrechnete Kosten an die Daimler Truck Holding AG können Anmerkung 38 entnommen werden.

In 2022 und 2021 führte die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland zu Erstattungsansprüchen, die in den Zuwendungen der öffentlichen Hand ausgewiesen sind.

Im Jahr 2022 entstand ein sonstiger betrieblicher Ertrag aus der Veräußerung von Retail-Aktivitäten in Kanada (514 Mio. €) der überwiegend dem Segment Mercedes-Benz Cars zuzuordnen ist und in den Erträgen aus dem Abgang von Sachanlagen gezeigt wird. Darüber hinaus resultierte aus dem Verkauf von Anteilen an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. im Segment Mercedes-Benz Cars ein Ertrag von 385 Mio. € der in den Erträgen aus Unternehmenstransaktionen gezeigt wird. Diese enthalten im Vorjahr einen Ertrag von 604 Mio. € im Zusammenhang mit dem Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric GmbH & Co. KG. Weitere Informationen können Anmerkung 4 entnommen werden.

Die Zusammensetzung der **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** ist in Tabelle D.22 dargestellt.

D.22

Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2022	2021
in Millionen €		
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-138	-170
Ausgliederung und Abspaltung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-184	-782
Übrige sonstige Aufwendungen	-967	-783
	-1.289	-1.735

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist insbesondere auf den im Vorjahr enthaltenen Verlust aus der Entkonsolidierung von Umfängen des Segments Mercedes-Benz Mobility im Zusammenhang mit der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts von 782 Mio. € (einschließlich Transaktionskosten von 32 Mio. €) zurückzuführen. Im Jahr 2022 waren im Saldo Aufwendungen von 184 Mio. € aus der Bewertung und Veräußerung von operativen Beteiligungen und Geschäftsaktivitäten des Nutzfahrzeuggeschäfts des Segments Mercedes-Benz Mobility enthalten.

Die übrigen sonstigen Aufwendungen beinhalten unter anderem Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge, Aufwendungen aus der Hyperinflationsbilanzierung und an Dritte weiterverrechnete sonstige betriebliche Aufwendungen. Im Jahr 2021 waren Aufwendungen von 96 Mio. € im Zusammenhang mit dem Wirksamwerden von Teilen der vertraglichen Vereinbarungen zur Veräußerung von Anteilen an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. enthalten.

Weitere Informationen können Anmerkung 3 (Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts) und 4 (Mercedes-Benz Grand Prix) entnommen werden.

8. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle D.23 entnommen werden.

D.23

Übriges Finanzergebnis

	2022	2021
in Millionen €		
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	545	95
Sonstiges übriges Finanzergebnis	-205	222
	340	317

Im sonstigen übrigen Finanzergebnis waren im laufenden Jahr vor allem Aufwendungen im Zusammenhang mit der Bewertung übriger finanzieller Vermögenswerte enthalten, während der Vorjahreszeitraum insbesondere Erträge aus der Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten zum beizulegenden Zeitwert beinhaltete.

9. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle D.24 entnommen werden.

D.24

Zinserträge und Zinsaufwendungen

	2022	2021
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	12	4
Zinsen und ähnliche Erträge	261	208
	273	212
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-60	-54
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-367	-375
	-427	-429

10. Ertragsteuern

Die Aufteilung des ausgewiesenen Steueraufwands kann Tabelle D.25 entnommen werden.

D.25

Aufteilung des Steueraufwands

	2022	2021
in Millionen €		
Tatsächliche Steuern	-5.520	-3.284
Latente Steuern	25	-1.477
	-5.495	-4.761

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge in- und ausländischer Unternehmen von 504 (2021: 286) Mio. € enthalten.

Die Zusammensetzung der latenten Steuern ist in Tabelle D.26 dargestellt.

D.26

Zusammensetzung der latenten Steuern

	2022	2021
in Millionen €		
Latente Steuern aus temporären Differenzen	287	-397
Latente Steuern aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-262	-1.080
	25	-1.477

Bei den inländischen Gesellschaften wurde in den Jahren 2022 und 2021 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15 % verwendet. Weiterhin wurden ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5 % auf die Körperschaftsteuer sowie ein Gewerbesteuersatz von 14 % berücksichtigt; für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei den inländischen Gesellschaften in beiden Jahren insgesamt ein Steuersatz von 29,825 %. Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet.

Tabelle D.27 zeigt eine Überleitungsrechnung vom im Geschäftsjahr erwarteten Steueraufwand zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von unverändert 29,825 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

D.27

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2022	2021
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-6.056	-4.716
Abweichende ausländische Steuersätze	311	353
Abweichende Gewerbesteuer	-22	44
Steuergesetzänderungen	87	126
Veränderung nicht angesetzte aktive latente Steuern inklusive Abwertung aktiver latenter Steuern	3	-307
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	393	208
Steueraufwand/-ertrag aufgrund steuerlicher Organschaft mit aufgegebenen Aktivitäten	-	-79
Sonstiges	-211	-390
Ausgewiesener Steueraufwand	-5.495	-4.761

In den Jahren 2022 und 2021 konnten nicht alle aktiven latenten Steuern angesetzt werden. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist insbesondere auf den in 2021 erfolgten Verfall von bisher als werthaltig angesehenen Verlustvorträgen zurückzuführen. In Summe ergaben sich hieraus Steueraufwendungen beziehungsweise fehlende Steuererträge. Diese sind jeweils in der Zeile Veränderung nicht angesetzte aktive latente Steuern inklusive Abwertung aktiver latenter Steuern enthalten.

Die Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen enthält alle Überleitungsstellen in- und ausländischer Gesellschaften im Zusammenhang mit steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen wie beispielsweise die Effekte aus den steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert unter anderem aus dem in 2021 berücksichtigten steuerlich nicht ansetzbaren Verlust aus der Abspaltung und Ausgliederung der Umfänge des Segments Mercedes-Benz Mobility.

Konzernabschluss

Die Zeile Sonstiges beinhaltet unter anderem Quellensteueraufwendungen auf Dividenden sowie für Patente und Lizenzen.

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. Beim Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wird nicht zwischen kurz- und langfristig unterschieden. In der Konzernbilanz werden diese wie in Tabelle D.28 dargestellt ausgewiesen.

D.28**Aktive und passive latente Steuern**

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Aktive latente Steuern	3.725	3.434
Passive latente Steuern	-6.910	-4.488
Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern	-3.185	-1.054

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 D.29 dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

D.29**Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern**

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	78	58
Sachanlagen	201	184
Vermietete Gegenstände	2.368	2.329
Vorräte	1.326	1.123
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	360	361
Sonstige Aktiva, im Wesentlichen übrige finanzielle Vermögenswerte	4.615	4.356
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	368	662
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	178	237
Sonstige Rückstellungen	802	1.161
Verbindlichkeiten	2.369	2.541
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	359	357
Sonstige Passiva	-	-
	13.024	13.369
Nicht angesetzte aktive latente Steuern	-214	-263
davon auf temporäre Differenzen	-23	-41
davon auf steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	-191	-222
Aktive latente Steuern, unsaldiert	12.810	13.106
Entwicklungskosten	-4.038	-3.776
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-78	-84
Sachanlagen	-2.533	-2.252
Vermietete Gegenstände	-3.413	-4.092
Vorräte	-29	-28
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.549	-1.327
Sonstige Aktiva	-687	-670
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-2.940	-1.385
Sonstige Rückstellungen	-221	-215
Sonstige Passiva	-507	-331
Passive latente Steuern, unsaldiert	-15.995	-14.160
Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern	-3.185	-1.054

Konzernabschluss

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven beziehungsweise passiven latenten Steuern ist in Tabelle D.30 dargestellt.

D.30**Veränderung des Nettobetrags der aktiven/passiven latenten Steuern**

	2022	2021
in Millionen €		
Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern zum 1. Januar	-1.054	2.610
Latenter Steueraufwand/-ertrag aus fortgeführten Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	25	-1.477
Latenter Steueraufwand/-ertrag aus aufgegebenen Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	-	-1
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Eigenkapitalinstrumente/ Fremdkapitalinstrumente	57	-18
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf at-equity bewertete Finanzinvestitionen	-156	-
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	-688	362
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen	-1.240	-1.122
Abgegangene aktive/passive latente Steuern Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft	-	-1.243
Sonstige Veränderung ¹	-129	-165
Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern zum 31. Dezember	-3.185	-1.054

¹ Die sonstige Veränderung betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Unter Berücksichtigung der im sonstigen Ergebnis erfassten Buchungen (einschließlich der Beträge für nach der Equity-Methode bewertete Finanzinvestitionen) ergibt sich der in Tabelle D.31 dargestellte Steueraufwand.

D.31**Steueraufwand im Eigenkapital**

	2022	2021
in Millionen €		
Steueraufwand aus fortgeführten Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	-5.495	-4.761
Steueraufwand aus aufgegebenen Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	-	-618
Steueraufwand/-ertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzern-Eigenkapital	-2.028	-778
	-7.523	-6.157

Die im Wesentlichen auf ausländische Gesellschaften entfallenden, nicht angesetzten aktiven latenten Steuern reduzierten sich in der Konzernbilanz im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um 49 Mio. €. Dieser Rückgang ist insbesondere auf Anpassungen der Verlustvorträge für Vorjahre, insbesondere aufgrund des Verfalls, zurückzuführen. Gegenläufig wirkten ergebnisneutrale Veränderungen aus Währungsumrechnungen.

Die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022 betreffen unter anderem körperschaftsteuerliche Verlustvorträge von 92 Mio. €. Bei den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen wurden 4 Mio. € auf Verlustvorträge nicht angesetzt, die im Jahr 2023 verfallen, 14 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2024 bis 2027 verfallen, 1 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2028 bis 2042 verfallen, sowie 73 Mio. € auf Verlustvorträge, die unbegrenzt vortragsfähig sind. Die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern betreffen zu einem großen Teil auch Verlustvorträge für »State and Local Taxes« bei den US-amerikanischen Gesellschaften sowie temporäre Differenzen. Die Mercedes-Benz Group geht davon aus, die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von 50 % oder mehr nicht nutzen zu können.

Der Konzern erwirtschaftete im Jahr 2022 beziehungsweise in Vorjahren in mehreren Tochterunternehmen einiger Länder steuerliche Verluste. Nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern verbleiben bei diesen Einheiten angesetzte aktive latente Steuern von 4 Mio. €. Die Mercedes-Benz Group geht davon aus, dass das zukünftige steuerpflichtige Einkommen ausreichen wird, um diese aktiven latenten Steuern wahrscheinlich realisieren zu können. Die heutige Einschätzung bezüglich der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern kann sich ändern und höhere oder niedrigere nicht angesetzte aktive latente Steuern erforderlich machen.

Die einbehaltenen Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen sollen aus heutiger Sicht überwiegend investiert bleiben. Auf einbehaltene und nicht zur Ausschüttung vorgesehene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen von 27.469 (2021: 24.892) Mio. € sind keine passiven latenten Steuern berechnet worden. Bei Ausschüttung würden die Gewinne zu 5 % der deutschen Besteuerung zu unterwerfen sein; gegebenenfalls würden ausländische Quellensteuern anfallen. Darüber hinaus wären bei Ausschüttung der Gewinne eines ausländischen Tochterunternehmens an eine ausländische Zwischenholding gegebenenfalls weitere ertragsteuerliche Konsequenzen zu beachten. Ausschüttungen würden deshalb in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der zu versteuernden temporären Differenzen wäre mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Die Mercedes-Benz Group ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuerzahlungen kommen kann, welche die im Abschluss gebildete Vorsorge übersteigen.

Aufgrund zukünftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassungen der Finanzverwaltungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuererstattungen für vergangene Jahre kommen kann. Insbesondere erlitt die Mercedes-Benz Group AG von 2012 bis 2021 währungskursbedingte Verluste aus der Finanzierung von Konzerngesellschaften mit Sitz im Ausland von insgesamt 2,1 Mrd. €, die durch entsprechende Absicherungsinstrumente kompensiert wurden. Die deutsche Finanzverwaltung vertritt für die Jahre bis 2021 die Auffassung, dass währungskursbedingte Verluste aus der Finanzierung von Konzerngesellschaften grundsätzlich nicht anzuerkennen sind, während allerdings die kompensierenden Gewinne aus den Sicherungsaktivitäten steuerpflichtig bleiben. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Körperschaftsteuerrechts wurde im Jahr 2021 festgelegt, dass solche Währungskursverluste generell abzugsfähig sind. Dies gilt allerdings erst seit dem Jahr 2022. Das Unternehmen teilt die von der Finanzverwaltung vertretene Rechtsauffassung für die Jahre bis 2021 nicht. Zwischenzeitlich wurde deshalb auch eine Klage beim Finanzgericht eingereicht.

11. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in Tabelle D.32 dargestellt.

Zum 31. Dezember 2022 entfallen von den Geschäftswerten 389 (2021: 389) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Mobility, 337 (2021: 352) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars und 23 (2021: 23) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Vans.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend die Geschäftswerte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2022: 4.496 Mio. €; 2021: 4.201 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von 190 (2021: 135) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen Vertriebsrechte der Fahrzeugsegmente mit unbestimmter Nutzungsdauer. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte unverändert fortzuführen.

Konzernabschluss**D.32****Immaterielle Vermögenswerte**

	Geschäfts- werte (erworben)	Entwicklungs- kosten (selbst geschaffen) ²	Übrige immaterielle Vermögens- werte (erworben)	Gesamt
in Millionen €				
Anschaftungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2021	1.484	21.666	4.878	28.028
Zugänge	171	2.378	355	2.904
Umgliederung in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-787	-2.770	-1.009	-4.566
Abgänge	-	-2.118	-347	-2.465
Sonstige Veränderungen ¹	26	-1	-2	23
Stand 31. Dezember 2021	894	19.155	3.875	23.924
Zugänge	-	2.983	497	3.480
Abgänge	-4	-360	-186	-550
Sonstige Veränderungen ¹	-14	-45	10	-49
Stand 31. Dezember 2022	876	21.733	4.196	26.805
Abschreibungen/Wertminderungen				
Stand 1. Januar 2021	263	8.559	2.807	11.629
Zugänge	-	2.073	490	2.563
Umgliederung in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-139	-2.066	-682	-2.887
Abgänge	-	-2.106	-278	-2.384
Sonstige Veränderungen ¹	6	-2	-6	-2
Stand 31. Dezember 2021	130	6.458	2.331	8.919
Zugänge	-	2.061	348	2.409
Abgänge	-1	-317	-68	-386
Sonstige Veränderungen ¹	-2	-6	2	-6
Stand 31. Dezember 2022	127	8.196	2.613	10.936
Buchwert zum 31. Dezember 2021	764	12.697	1.544	15.005
Buchwert zum 31. Dezember 2022	749	13.537	1.583	15.869

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

2 Inklusive aktivierte Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten von 79 (2021: 45) Mio. €. Die Abschreibungen beliefen sich auf 9 (2021: 10) Mio. €.

Die in der Zeile Umgliederung in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts ausgewiesenen Geschäftswerte des Jahres 2021 umfassen die Geschäftswerte der bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Daimler Trucks und Daimler Buses. Darüber hinaus sind Teile der Geschäftswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Mercedes-Benz Mobility zugeordnet, die auf Basis relativer Werte der abgegangenen und der verbleibenden Geschäftsaktivitäten ermittelt wurden. Vor der Klassifizierung als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmt wurden sämtliche Vermögenswerte und Schulden gemäß den jeweils anzuwendenden IFRS bewertet.

Tabelle D.33 zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung verteilen.

D.33**Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung¹**

	2022	2021
in Millionen €		
Umsatzkosten	2.265	2.402
Vertriebskosten	54	53
Allgemeine Verwaltungskosten	69	75
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	21	33
	2.409	2.563

¹ Beinhaltet im Vorjahr die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts bis 31. Juli 2021.

12. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 27.250 (2021: 27.859) Mio. € enthalten auch Nutzungsrechte, die der Konzern als Leasingnehmer erhielt.

Die Entwicklung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte kann Tabelle D.34 entnommen werden.

Im Jahr 2022 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 96 (2021: 69) Mio. € von den Sachanlagen abgesetzt.

Konzernabschluss

D.34

Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)

	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
in Millionen €					
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand 1. Januar 2021	19.968	28.662	34.273	3.906	86.809
Zugänge	164	640	1.424	1.802	4.030
Umbuchungen	517	1.277	668	-2.462	-
Umgliederung in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-4.821	-6.704	-6.934	-627	-19.086
Abgänge	-282	-836	-1.394	-252	-2.764
Sonstige Veränderungen ¹	-141	-221	357	-172	-177
Stand 31. Dezember 2021	15.405	22.818	28.394	2.195	68.812
Zugänge	112	467	1.375	1.467	3.421
Umbuchungen	165	893	972	-2.030	-
Abgänge	-389	-984	-1.165	-130	-2.668
Sonstige Veränderungen ¹	37	-23	122	15	151
Stand 31. Dezember 2022	15.330	23.171	29.698	1.517	69.716
Abschreibungen/Wertminderungen					
Stand 1. Januar 2021	9.647	18.588	26.815	223	55.273
Zugänge	418	1.657	1.638	2	3.715
Umbuchungen	-	3	-3	-	-
Umgliederung in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-2.415	-4.869	-5.375	-10	-12.669
Abgänge	-179	-767	-1.223	-	-2.169
Sonstige Veränderungen ¹	-291	-255	275	-215	-486
Stand 31. Dezember 2021	7.180	14.357	22.127	-	43.664
Zugänge	331	1.498	1.637	18	3.484
Umbuchungen	-	7	-7	-	-
Abgänge	-117	-848	-1.024	-1	-1.990
Sonstige Veränderungen ¹	-52	-13	99	-	34
Stand 31. Dezember 2022	7.342	15.001	22.832	17	45.192
Buchwert zum 31. Dezember 2021	8.225	8.461	6.267	2.195	25.148
Buchwert zum 31. Dezember 2022	7.988	8.170	6.866	1.500	24.524

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen. Im Jahr 2021 waren gegenläufige Effekte aus der Entkonsolidierung der im Jahr 2020 wertgeminderten Sachanlagen im Segment Mercedes-Benz Cars enthalten. Diese beliefen sich vor Wertminderung und Abschreibungen auf insgesamt rund 1,0 Mrd. €.

Konzernabschluss

Tabelle D.35 zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

D.35**Nutzungsrechte**

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	2.241	2.320
Technische Anlagen und Maschinen	451	356
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	34	35
	2.726	2.711

Die Tabellen D.36, D.37 und D.38 beinhalten ergänzende Angaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung.

D.36**Zugänge und Abschreibungen für Nutzungsrechte**

	2022	2021
in Millionen €		
Zugänge zu Nutzungsrechten	923	918
Abschreibungen für		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	482	573
technische Anlagen und Maschinen	134	112
andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	21	30
	637	715

D.37**Aufwendungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung**

	2022	2021
in Millionen €		
Zinsaufwand aus Leasingverhältnissen	54	51
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	20	31
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte	11	14
Aufwendungen für variable Leasingzahlungen	27	15

D.38**Zahlungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung**

	2022	2021
in Millionen €		
Gesamter Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen	625	868
Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht in der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	1.876	608

Weitere Informationen zur Leasingnehmerbilanzierung sind in den Anmerkungen 1, 25 und 34 enthalten.

13. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle D.39 entnommen werden.

D.39

Vermietete Gegenstände

in Millionen €

Anschaffungs-/Herstellungskosten

Stand 1. Januar 2021	62.604
Zugänge	20.265
Umgliederung in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-6.748
Abgänge	-21.864
Sonstige Veränderungen ¹	3.350
Stand 31. Dezember 2021	57.607
Zugänge ²	17.263
Abgänge	-20.200
Sonstige Veränderungen ¹	1.356
Stand 31. Dezember 2022	56.026

Abschreibungen/Wertminderungen

Stand 1. Januar 2021	15.052
Zugänge	8.073
Umgliederung in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-2.479
Abgänge	-8.040
Sonstige Veränderungen ¹	530
Stand 31. Dezember 2021	13.136
Zugänge	7.360
Abgänge	-6.341
Sonstige Veränderungen ¹	319
Stand 31. Dezember 2022	14.474

Buchwert zum 31. Dezember 2021 44.471

Buchwert zum 31. Dezember 2022 41.552

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

² In den Zugängen sind 6.718 Mio. € enthalten, die nicht von konzernexternen Händlern erworben wurden.

Im Buchwert der vermieteten Gegenstände sind vermietete Nutzungsrechte aus dem bilanzierten Headlease mit dem Daimler Truck-Konzern von 0,5 (2021: 1,1) Mrd. € enthalten.

Zum 31. Dezember 2022 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 9.663 Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (2021: 12.915 Mio. €). Die Verbindlichkeiten stammen aus Transaktionen mit verbrieften zukünftigen Ansprüchen im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen (siehe auch Anmerkung 25).

Leasingzahlungen

Die Fälligkeiten der zukünftigen an die Mercedes-Benz Group zu leistenden Leasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen können Tabelle D.40 entnommen werden.

D.40

Fälligkeiten der undiskontierten Leasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Fällig		
Innerhalb eines Jahres	7.307	8.092
Zwischen einem und zwei Jahren	5.390	5.343
Zwischen zwei und drei Jahren	2.170	2.962
Zwischen drei und vier Jahren	861	1.167
Zwischen vier und fünf Jahren	222	246
Nach mehr als fünf Jahren	122	89
Summe Leasingzahlungen	16.072	17.899

14. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle D.41 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle D.42 zeigt die Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

D.41

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemein- schafts- unternehmen	Gesamt
in Millionen €			
31. Dezember 2022			
At-equity-Buchwert ¹	12.539	991	13.530
At-equity-Ergebnis ¹	1.934	-202	1.732
31. Dezember 2021			
At-equity-Buchwert ¹	12.652	936	13.588
At-equity-Ergebnis ¹	1.539	-187	1.352

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

D.42

Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

	Daimler Truck ³	BBAC	Übrige	Gesamt
in Millionen €				
31. Dezember 2022				
Höhe des Anteils (in %)	30,0	49,0	-	-
Börsenwert ¹	7.149	-	-	-
At-equity-Buchwert ²	8.199	2.973	1.367	12.539
At-equity-Ergebnis ²	226	1.711	-3	1.934
31. Dezember 2021				
Höhe des Anteils (in %)	35,0	49,0	-	-
Börsenwert ¹	9.301	-	-	-
At-equity-Buchwert ²	8.762	2.753	1.137	12.652
At-equity-Ergebnis ²	-1	1.553	-13	1.539

1 Hierbei handelt es sich um die anteiligen Börsenwerte.

2 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

3 Die Angaben für das At-equity-Ergebnis betreffen für das Jahr 2021 den Zeitraum vom 10. bis 31. Dezember 2021.

Assoziierte Unternehmen

Daimler Truck

Die Daimler Truck-Gruppe ist einer der weltweit größten Nutzfahrzeughersteller. Das Produktportfolio beinhaltet leichte, mittelschwere und schwere Lkw, Stadtbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrzeuge. Zudem werden auf das Produktportfolio abgestimmte Finanzdienstleistungen angeboten. Die Beteiligung wird in der Überleitung der berichtspflichtigen Segmente zum Konzern ausgewiesen.

Zum 31. Dezember 2021 hielt die Mercedes-Benz Group 35 % der Anteile an der Daimler Truck Holding AG. Im Januar 2022 wurden rund 5 % der Anteile an den Mercedes-Benz Pension Trust e.V. übertragen und in die Pensions-Planvermögen eingebracht. Durch die Transaktion verringerte sich der Anteil an Daimler Truck für die At-equity-Einbeziehung auf rund 30 % und dadurch der At-equity-Buchwert um 1.250 Mio. €.

Die außerordentliche Dotierung der Pensions-Planvermögen entsprach dem beizulegenden Zeitwert des eingebrachten Vermögens zum Einbringungszeitpunkt und belief sich auf 1.309 Mio. €. Die Einbringung der Anteile war nicht zahlungsmittelwirksam und führte zu einem Ertrag von 59 Mio. € im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen, der in der Überleitung ausgewiesen wird.

Weitere Erläuterungen können Anmerkung 3 und Anmerkung 38 entnommen werden.

BBAC

Die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) produziert und vertreibt Mercedes-Benz Pkw und Ersatzteile in China. Die Beteiligung und die anteiligen Ergebnisse sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Im zweiten Quartal 2022 beschlossen die Anteilseigner der BBAC die Auszahlung einer Dividende von 653 Mio. € für das zweite Halbjahr 2021. Die Ausschüttung einer weiteren Dividende für das laufende Geschäftsjahr 2022 von 761 Mio. € wurde im vierten Quartal beschlossen. Die Ausschüttungen reduzierten den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Die Auszahlung der Dividenden führte wechselkursbedingt zu einem Zahlungsmittelzufluss von 1.431 Mio. €. Im Vorjahr wurden zwei Dividenden von insgesamt 1.533 Mio. € beschlossen, die infolge von Wechselkurseffekten zu einem Zahlungsmittelzufluss von 1.523 Mio. € führten.

Die Mercedes-Benz Group plant, zusätzliches Eigenkapital von rund 0,2 Mrd. € entsprechend der Beteiligungsquote an BBAC bereitzustellen.

Übrige assoziierte Unternehmen

Aufgrund der Geschäftsentwicklung der **BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor)** erfasste der Konzern im vierten Quartal 2021 eine Wertminderung von 120 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor. Die Aufwendungen waren im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten. Die Beteiligung wird in der Überleitung der berichtspflichtigen Segmente zum Konzern ausgewiesen.

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

In Tabelle D.43 sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen assoziierten Unternehmen nach Kaufpreisanpassung dargestellt, die Basis für die At-equity-Bewertung im Konzern waren.

D.43

Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen assoziierten Unternehmen

	Daimler Truck ¹		BBAC ²	
	2022	2021	2022	2021
in Millionen €				
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung				
Umsatzerlöse	50.945	28.418	24.820	21.288
Ergebnis nach Steuern	2.763	2.265	3.649	3.205
Sonstiges Ergebnis	1.320	1.196	52	-34
Gesamtergebnis	4.083	3.461	3.701	3.171
Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert				
Langfristige Vermögenswerte	38.957	33.561	7.101	7.179
Kurzfristige Vermögenswerte	32.371	28.370	9.361	8.197
Langfristige Schulden	22.451	17.962	1.122	1.112
Kurzfristige Schulden	21.150	18.816	8.592	8.116
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	27.727	25.153	6.748	6.148
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist	8.107	8.579	3.306	3.013
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von	-	-	-332	-258
Sonstige Überleitungseffekte inkl. Geschäftswerte aus At-equity-Bewertung und Wertminderungen auf die Beteiligung	92	183	-1	-2
At-equity-Buchwert	8.199	8.762	2.973	2.753

1 Daimler Truck:

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember und enthalten Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 BBAC:

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember und enthalten Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

Gemeinschaftsunternehmen

Der Anstieg des Buchwerts der Gemeinschaftsunternehmen resultiert im Wesentlichen aus dem Vollzug des Erwerbs der 33,33 % Anteile an **Automotive Cells Company SE (ACC)** im Mai 2022. Weitere Informationen hierzu können Anmerkung 4 entnommen werden.

Im vierten Quartal 2021 unterzeichneten die Anteilseigner Daimler Greater China Ltd. und BYD Automotive Industry Co., Ltd. (BYD) einen Vertrag zur strukturellen Neuausrichtung des Gemeinschaftsunternehmens **Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd. (DENZA)**. Die Mercedes-Benz Group führte im ersten Quartal 2022 zusätzliches Eigenkapital von 0,1 Mrd. € in DENZA entsprechend ihrer Beteiligungsquote von zu diesem Zeitpunkt 50 % zu. Am 30. Juni 2022 übertrug der Konzern 40 % der DENZA-Anteile an BYD. Nach der Anteilsübertragung hält die Mercedes-Benz Group einen Anteil von 10 % und BYD einen Anteil von 90 %. Die Anteile an DENZA werden als Eigenkapitalinstrument gemäß IFRS 9 in den Konzernabschluss einbezogen. Das Unternehmen ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Wesentliche Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergaben sich aus der Transaktion nicht.

Tabelle D.44 zeigt die zusammengefassten aggregierten Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen nach Kaufpreisanpassung und auf quotierter Basis.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in Anmerkung 38 enthalten.

D.44

Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen

	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2022	2021	2022	2021
in Millionen €				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Ergebnis nach Steuern	13	30	-193	-109
Sonstiges Ergebnis	-60	38	-	3
Gesamtergebnis	-47	68	-193	-106

15. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ergibt sich aus Tabelle D.45.

Forderungstypen

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden enthalten Forderungen aus Kreditfinanzierungen gegen konzernfremde Dritte, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt von der Mercedes-Benz Group bezogen.

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern umfassen Darlehensforderungen, die aus der Bestandsfinanzierung der von der Mercedes-Benz Group bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung anderer Vermögenswerte, welche die Händler von Dritten kauften, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien.

Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen 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.

Die Tabelle D.46 zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen zukünftigen Leasingzahlungen sowie die Entwicklung der Leasingzahlungen zum Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen.

Im Jahr 2022 realisierte die Mercedes-Benz Group einen Ertrag in Höhe von 177 (2021: 203) Mio. € aus der Differenz zwischen den Zugängen zu Finanzierungsleasingverträgen und den Buchwerten der zugrunde liegenden Vermögenswerte.

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste ist in Tabelle D.47 dargestellt.

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 223 Mio. € (2021: 392 Mio. €). Darüber hinaus wurden zum 31. Dezember 2022 aufgrund von Vertragsanpassungen Buchwerte von 135 Mio. € von den Stufen 2 bzw. 3 in Stufe 1 umgegliedert (2021: 210 Mio. €).

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle D.48 enthalten.

Ein Anstieg der Überfälligkeit führt regelmäßig zu einer Erhöhung der gebildeten Wertberichtigung.

Zu Vertragsbeginn werden regelmäßig Sicherheiten in Höhe von mindestens 100 % des Buchwerts in Form der den Verträgen zugrunde liegenden Fahrzeuge vereinbart. Über die Laufzeit der Verträge wird die Wertentwicklung der Sicherheiten kontinuierlich bei der Berechnung der zu bildenden Risikovorsorge einbezogen, sodass die Nettobuchwerte der bonitätsbeeinträchtigten Verträge durch die Fahrzeuge im Wesentlichen abgesichert sind.

Weitere Informationen über Wertberichtigungen, Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 34 enthalten.

Konzernabschluss

Zum 31. Dezember 2022 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 11.931 (2021: 10.378) Mio. € als verpfändete Sicherheiten größtenteils für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 25).

D.45**Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	19.188	32.223	51.411	18.463	32.055	50.518
Absatzfinanzierung mit Händlern	11.198	3.504	14.702	7.726	2.432	10.158
Finanzierungsleasingverträge	7.009	12.296	19.305	7.327	12.117	19.444
Restwertforderungen	439	890	1.329	550	914	1.464
Buchwert (brutto)	37.834	48.913	86.747	34.066	47.518	81.584
Wertberichtigungen	-522	-676	-1.198	-396	-563	-959
Buchwert (netto)	37.312	48.237	85.549	33.670	46.955	80.625

D.46**Entwicklung der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen**

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	17.426	17.060
davon fällig		
innerhalb eines Jahres	6.527	6.808
zwischen einem und zwei Jahren	5.168	4.737
zwischen zwei und drei Jahren	2.699	2.540
zwischen drei und vier Jahren	1.776	1.733
zwischen vier und fünf Jahren	1.044	965
nach mehr als fünf Jahren	212	277
Nicht garantierte Restbuchwerte	3.663	4.011
Bruttoinvestition	21.089	21.071
Nicht realisierter Finanzertrag	-1.784	-1.627
Buchwert (brutto)	19.305	19.444
Wertberichtigungen	-454	-259
Buchwert (netto)	18.851	19.185

D.47

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste

	12-Monatsverluste	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	(Stufe 1)	nicht bonitäts- beein- trächtigt (Stufe 2)	bonitäts- beein- trächtigt (Stufe 3)	
in Millionen €				
Stand zum 1. Januar 2021	453	254	891	1.598
Zuführungen	204	46	253	503
Bewertungsänderungen	-47	68	318	339
Inanspruchnahmen	-20	-18	-211	-249
Auflösungen	-275	-118	-419	-812
Übertragung nach Stufe 1	135	-89	-46	-
Übertragung nach Stufe 2	-34	59	-25	-
Übertragung nach Stufe 3	-5	-38	43	-
Zur Ausschüttung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-91	-33	-269	-393
Wechselkurseffekte und sonstige Veränderungen	19	11	21	51
Stand zum 31. Dezember 2021¹	339	142	556	1.037
Zuführungen	158	39	215	412
Bewertungsänderungen	39	89	330	458
Inanspruchnahmen	-2	-14	-104	-120
Auflösungen	-174	-58	-250	-482
Übertragung nach Stufe 1	61	-41	-20	-
Übertragung nach Stufe 2	-25	41	-16	-
Übertragung nach Stufe 3	-5	-25	30	-
Wechselkurseffekte und sonstige Veränderungen	-27	-3	-77	-107
Stand zum 31. Dezember 2022	364	170	664	1.198

1 Hierin enthalten ist der Anteil der Wertberichtigungen, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgliedert wurde.

D.48

Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	12-Monatsverluste	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
		nicht bonitäts- beein- trächtigt	bonitäts- beein- trächtigt	
	(Stufe 1)	(Stufe 2)	(Stufe 3)	
in Millionen €				
31. Dezember 2022				
Brutto-Buchwert	80.852	4.277	1.618	86.747
davon				
nicht überfällig	80.192	3.061	268	83.521
30 Tage und weniger überfällig	631	537	239	1.407
31 bis 60 Tage überfällig	20	464	46	530
61 bis 90 Tage überfällig	9	215	42	266
91 bis 180 Tage überfällig	-	-	425	425
mehr als 180 Tage überfällig	-	-	598	598
31. Dezember 2021¹				
Brutto-Buchwert	79.271	3.053	1.566	83.890
davon				
nicht überfällig	78.742	2.033	353	81.128
30 Tage und weniger überfällig	521	394	93	1.008
31 bis 60 Tage überfällig	8	430	54	492
61 bis 90 Tage überfällig	-	194	50	244
91 bis 180 Tage überfällig	-	2	368	370
mehr als 180 Tage überfällig	-	-	648	648

¹ Hierin enthalten ist der Anteil des Brutto-Buchwerts, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurde.

16. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Bei den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen mit einem Buchwert von 7.060 (2021: 7.579) Mio. €, die in die Liquiditätssteuerung des Konzerns einbezogen sind, handelt es sich um Finanzinstrumente, die erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bzw. zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Soweit durch börsennotierte Wertpapiere ein kurzfristiger Liquiditätsbedarf gedeckt wird, werden diese als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

Zum 31. Dezember 2022 hatte der Konzern verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen in Höhe von 0,1 (2021: 0,4) Mrd. €, die als Sicherheiten für Offmarkt-geschäfte mit der Deutschen Bundesbank genutzt werden können.

Weitere Angaben zu den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen erfolgen in Anmerkung 33.

17. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in Tabelle D.49 dargestellt zusammen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Zum 31. Dezember 2022 waren in den übrigen finanziellen Vermögenswerten Forderungen mit einem Buchwert von 461 (2021: 908) Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in Anmerkung 33.

D.49

Übrige finanzielle Vermögenswerte

	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Eigen- und Fremdkapitalanteile	-	1.439	1.439	-	1.576	1.576
erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	768	768	-	911	911
erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	671	671	-	665	665
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	468	1.995	2.463	128	892	1.020
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	442	142	584	38	23	61
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	2.543	902	3.445	2.913	690	3.603
	3.453	4.478	7.931	3.079	3.181	6.260

18. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle D.50 entnommen werden.

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien.

D.50

Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	577	402	979	591	398	989
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	2.509	37	2.546	2.282	40	2.322
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	174	153	327	187	155	342
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	451	83	534	445	121	566
Aktivposten aus leistungs-basierten Pensionsplänen	-	738	738	-	608	608
Übrige	761	264	1.025	568	214	782
	4.472	1.677	6.149	4.073	1.536	5.609

19. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle D.51 entnommen werden.

D.51

Vorräte

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.909	2.488
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.491	3.969
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	19.058	14.829
Geleistete Anzahlungen	163	180
	25.621	21.466

Die Vorräte erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 deutlich infolge hoher für die Auslieferung vorgesehener Bestände.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2022 auf 543 (2021: 231) Mio. €. Zum 31. Dezember 2022 betragen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, 724 (2021: 755) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Zur Sicherung der Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten ist dem Mercedes-Benz Pension Trust e.V. zum 31. Dezember 2022 ein in den Vorräten enthaltener Bestand an Geschäfts- und Vorführfahrzeugen der Mercedes-Benz AG von 854 Mio. € sicherungsübereignet (2021: 791 Mio. €).

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann Tabelle D.52 entnommen werden.

D.52

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Buchwert (brutto)	8.290	7.818
Wertberichtigungen	-190	-145
Buchwert (netto)	8.100	7.673

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 48 Mio. € wiesen zum 31. Dezember 2022 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf (2021: 32 Mio. €).

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind im Wesentlichen Forderungen aus Verträgen mit Kunden im Anwendungsbereich des IFRS 15.

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Basis erwarteter Kreditverluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist in Tabelle D.53 dargestellt.

D.53

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste

	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	nicht bonitäts- beein- trächtigt (Stufe 2)	bonitäts- beein- trächtigt (Stufe 3)	
	in Millionen €		
Stand zum 1. Januar 2021	101	123	224
Zuführungen	17	44	61
Bewertungsänderungen	-	6	6
Inanspruchnahmen	-15	-14	-29
Auflösungen	-19	-46	-65
Übertragung nach Stufe 2	-4	4	-
Übertragung nach Stufe 3	-	-	-
Zur Ausschüttung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-26	-28	-54
Wechselkurseffekte und sonstige Effekte	2	-	2
Stand zum 31. Dezember 2021	56	89	145
Zuführungen	32	87	119
Bewertungsänderungen	2	6	8
Inanspruchnahmen	-4	-21	-25
Auflösungen	-16	-38	-54
Übertragung nach Stufe 2	-	-	-
Übertragung nach Stufe 3	-4	4	-
Wechselkurseffekte und sonstige Effekte	4	-7	-3
Stand zum 31. Dezember 2022	70	120	190

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle D.54 enthalten.

D.54

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	nicht bonitäts- beein- trächtigt (Stufe 2)	bonitäts- beein- trächtigt (Stufe 3)	
in Millionen €			
31. Dezember 2022			
Brutto-Buchwert	7.923	367	8.290
davon			
nicht überfällig	6.691	41	6.732
30 Tage und weniger überfällig	659	5	664
31 bis 60 Tage überfällig	224	-	224
61 bis 90 Tage überfällig	108	-	108
91 bis 180 Tage überfällig	108	39	147
mehr als 180 Tage überfällig	133	282	415
31. Dezember 2021¹			
Brutto-Buchwert	7.731	117	7.848
davon			
nicht überfällig	6.788	2	6.790
30 Tage und weniger überfällig	566	1	567
31 bis 60 Tage überfällig	102	-	102
61 bis 90 Tage überfällig	36	1	37
91 bis 180 Tage überfällig	56	36	92
mehr als 180 Tage überfällig	183	77	260

¹ Hierin enthalten ist der Anteil des Brutto-Buchwerts, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurde.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 34 enthalten.

21. Eigenkapital

Die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals kann Tabelle D.05 entnommen werden.

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) ist in nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital beträgt rund 2,87 €.

Seit dem 1. Januar 2021 ergaben sich keine Veränderungen der im Umlauf befindlichen/ausgegebenen Aktien. Der Stand beträgt am 31. Dezember 2022 unverändert zum 31. Dezember 2021 1.070 Mio. Stück.

Genehmigtes Kapital

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

Vom Genehmigten Kapital 2018 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Bedingtes Kapital

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

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

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

Eigene Aktien

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

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

Auf Basis der vorgenannten Ermächtigung hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 16. Februar 2023 ein Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Beginnend mit dem 3. März 2023 sollen eigene Aktien im Wert von bis zu 4 Mrd. € (ohne Nebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren über die Börse erworben und anschließend eingezogen werden. Die Mercedes-Benz Group AG hat mit Beijing Automotive Group Co., Ltd. und der Geely Group jeweils separat vereinbart, dass diese ihren Anteil an der Mercedes-Benz Group AG jeweils unter zehn Prozent halten werden, indem sie anlässlich der Durchführung des Aktienrückkaufprogramms anteilig Aktien veräußern.

Belegschaftsaktienprogramme

Im ersten Quartal 2022 hat die Mercedes-Benz Group AG gem. § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen ohne Nutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 zum Erwerb eigener Aktien, analog zum Vorjahr, 0,7 Mio. Mercedes-Benz-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 48 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 1,9 Mio. € bzw. 0,06 % erworben und an Mitarbeiter ausgegeben (2021: 0,7 Mio. Mercedes-Benz-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 48 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 1,9 Mio. € bzw. 0,06 %).

Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklagen enthalten im Wesentlichen Aufgelde aus der Ausgabe von Aktien sowie die Aufwendungen aus der Ausübung von bis 2014 ausübbareren Stock-Option-Plänen und der Ausgabe von Belegschaftsaktien, Effekte aus Anteilsveränderungen an einbezogenen Unternehmen sowie zugehörige direkt verrechnete Transaktionskosten.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Daneben werden Neubewertungen aus leistungs-basierten Versorgungsplänen sowie die darauf entfallenden erfolgsneutralen latenten Steuern in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Dividende

Nach dem deutschen Aktiengesetz wird die Dividende aus dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn ausgeschüttet. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2022 der Mercedes-Benz Group AG 5.563 Mio. € (5,20 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2021: 5.349 Mio. € bzw. 5,00 € je dividendenberechtigter Stückaktie). Da der Beschluss der Hauptversammlung dem Gewinnverwendungsvorschlag für das Jahr 2021 entsprach, wurden 5.349 Mio. € (5,00 € je dividendenberechtigter Stückaktie) im Jahr 2022 an die Aktionäre ausgeschüttet.

Übrige Rücklagen

In den übrigen Rücklagen sind die kumulierten Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung der Abschlüsse konsolidierter ausländischer Tochterunternehmen sowie die kumulierten Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung finanzieller Vermögenswerte, derivativer Finanzinstrumente sowie aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen sind im sonstigen Ergebnis enthalten und werden in Tabelle D.02 dargestellt.

22. Aktienorientierte 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 planmäßig im ersten Quartal 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 Mercedes-Benz Group-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (Auto-STOXX). Hierbei entspricht der beizulegende Zeitwert des von dieser weiteren Entwicklung abhängigen mittelfristigen Anteils des Jahresbonus dem inneren Wert der Zusage zum Abschlussstichtag.

Die Effekte vor Steuern, die sich in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung sowie in der Konzernbilanz im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung für die Führungskräfte des Konzerns und den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG ergeben, können Tabelle D.55 entnommen werden.

Die Angaben in Tabelle D.55 stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand.

Performance-Phantom-Share-Pläne

Im Jahr 2022 gab der Konzern, ebenso wie in den Vorjahren, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) aus. Im Rahmen des PPSP gewährt die Mercedes-Benz Group bezugsberechtigten Organmitgliedern und 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 Plans nach Ende der Laufzeit entfällt auf die Phantom-Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Mercedes-Benz Group-Aktien ausgeschütteten Dividenden. Der Auszahlungsbetrag nach Ende der Laufzeit ergibt sich aus der Multiplikation der endgültig erdienten Anzahl der Phantom-Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Kennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Mercedes-Benz Group-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums nach Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den bestehenden Plänen ist der Kurs der Phantom-Shares 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 Zuteilungswerts, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom-Shares herangezogen wurde, begrenzt. In die Begrenzung des Auszahlungsbetrags für die Vorstandsmitglieder werden auch die Dividendenäquivalente eingerechnet.

D.55

Effekte aus aktienorientierter Vergütung aus fortgeführten Aktivitäten

	Aufwand		Rückstellung	
	2022	2021	2022	2021
				31. Dezember
in Millionen €				
PPSP	-233	-427	654	515
davon PPSP der Vorstandsmitglieder	-17	-20	43	28
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstands- mitglieder	-8	-7	15	12
	-241	-434	669	527

Bei den begebenen PPSP-Plänen basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Performanceentwicklung der Mercedes-Benz Group-Aktie im Vergleich zur Entwicklung eines Performanceindex auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich der Mercedes-Benz Group misst, und dem Return on Sales (RoS) der Mercedes-Benz Group im Vergleich zum durchschnittlichen umsatzgewichteten RoS einer Wettbewerbergruppe.

Für die Vorstandsmitglieder gelten hier besondere Regelungen: Bei gleichem durchschnittlichen RoS der Wettbewerber muss ein höherer RoS der Mercedes-Benz Group erreicht werden, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die übrigen Planteilnehmer. Außerdem wurde eine zusätzliche Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter RoS für die Vorstandsmitglieder festgelegt. Im Fall einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % erfolgt ein zusätzlicher Vergleich auf Basis des absolut erzielten RoS. Liegt demnach im dritten Jahr des Performancezeitraums der tatsächliche RoS für das Automobilgeschäft unter dem strategischen Rendite-Zielwert 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 Mercedes-Benz Group-Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Mercedes-Benz Group-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 Mercedes-Benz Group-Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrads.

Mit Vollzug der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Jahr 2021 wurden die noch ausstehenden PPSP-Pläne als konzernspezifische Pläne weitergeführt. In diesem Zusammenhang wurden die noch ausstehenden Pläne PPSP 2019 bis PPSP 2021 im Jahr 2021 angepasst.

Falls Planteilnehmer eines Unternehmens der Mercedes-Benz Group auf ein Unternehmen der Daimler Truck Group oder umgekehrt übergegangen sind, wurde die Rückstellung soweit möglich gegen eine Ausgleichszahlung mit übertragen. Die Auszahlung des PPSP erfolgt letztlich durch das neue Beschäftigungsunternehmen. Konnte die Rückstellung nicht übertragen werden, besteht eine Erstattungsvereinbarung für den Teil des PPSP, der vor der Abspaltung in einem Unternehmen der jeweils anderen Gruppe erdient wurde.

23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

In der Mercedes-Benz Group bestehen landesspezifisch sowohl leistungsorientierte Pensionszusagen sowie Beitragszusagen.

Darüber hinaus gewähren bestimmte ausländische Tochterunternehmen, insbesondere in den USA, ihren Mitarbeitern für den Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsorientierte Pläne zu bilanzieren sind.

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle D.56 dargestellt.

D.56

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	683	4.914
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	338	445
	1.021	5.359

Leistungsorientierte Pensionspläne

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden im Zusammenhang mit leistungsorientierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiter der Mercedes-Benz Group sowie deren Hinterbliebene gebildet. Grundsätzlich variieren die leistungsorientierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Die leistungsorientierten Pensionszusagen umfassen in der Regel auch Leistungen bei Invalidität und Todesfall.

Nachfolgend werden die wesentlichen Pensionspläne des Konzerns beschrieben.

Pensionspläne und Planvermögen

In Deutschland erhalten 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 das Unternehmen mindestens die in einen Kapitalkontenplan eingezahlten Beiträge. Die Auszahlung im Versorgungsfall erfolgt als lebenslange Rente, in zwölf Jahresraten oder als Einmalkapital.

Darüber hinaus bestehen bereits geschlossene reine Leistungszusagen, die größtenteils von der tariflichen Einstufung der 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. Zwischen der Mercedes-Benz Group AG sowie weiteren deutschen Konzerngesellschaften und dem Mercedes-Benz Pension Trust e.V. bestehen Contractual Trust Arrangements (CTA). Der Mercedes-Benz Pension Trust e.V. agiert dabei als Sicherungstreuhänder.

Im Jahr 2018 übertrug die Mercedes-Benz Group AG bestimmte Pensionsverpflichtungen und Planvermögen für Mitarbeiter, die sich bereits im Ruhestand befanden, sowie für deren Hinterbliebene auf die Mercedes-Benz Pensionsfonds AG (vormals Daimler Pensionsfonds AG; Pensionsfonds). Die Durchführung dieser Leistungen wird durch den nicht versicherungsförmig ausgestalteten Pensionsfonds erbracht, der dem Versicherungsaufsichtsgesetz und damit der Beaufsichtigung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) unterliegt. Sofern in der Zukunft im Pensionsfonds eine aufsichtsrechtliche Unterdeckung entsteht, wird eine Nachschussforderung an die Mercedes-Benz Group AG gestellt.

In Deutschland bestehen im Übrigen keine gesetzlichen oder regulatorischen Mindestdotierungsverpflichtungen.

Im Ausland bestehen sowohl endgehaltsbasierte Pläne als auch Pläne, die auf gehaltsabhängigen Bausteinen basieren. Die ausländischen Verpflichtungen aus leistungsbezogenen Pensionszusagen sind zum Großteil durch Fondsvermögen gedeckt.

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen mit der Aufteilung nach In- und Ausland ist in Tabelle D.57 dargestellt.

D.57

Entwicklung des Finanzierungsstatus

	2022			2021		
	Gesamt	Inland	Ausland	Gesamt	Inland	Ausland
in Millionen €						
Barwert der leistungsbezogenen Verpflichtungen	20.444	19.137	1.307	28.504	26.580	1.924
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	20.526	19.268	1.258	24.212	22.392	1.820
Finanzierungsstatus	82	131	-49	-4.292	-4.188	-104
Versicherungsmathematische Verluste aus Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	-27	-	-27	-14	-	-14
Bilanzbetrag	55	131	-76	-4.306	-4.188	-118
davon in: Übrige Vermögenswerte	738	609	129	608	469	139
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-683	-478	-205	-4.914	-4.657	-257

Risiken aus leistungsbasierten Pensionsplänen und Planvermögen

Die allgemeinen Anforderungen an Altersversorgungsmodelle sind in konzernweit gültigen Richtlinien festgehalten. Danach sollen die zugesagten Leistungen zu einer zusätzlichen Absicherung im Ruhestand und im Todes- oder Invaliditätsfall beitragen und 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 leistungsbasierten Pensionszusagen als auch die Planvermögen können im Zeitablauf Schwankungen unterliegen. Dadurch kann der Finanzierungsstatus negativ oder positiv beeinflusst werden. Die Schwankungen bei den leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen resultieren in der Mercedes-Benz Group insbesondere aus der Änderung finanzieller Annahmen wie den Abzinsungsfaktoren und dem Anstieg der Lebenshaltungskosten, aber auch aus der Änderung demografischer Annahmen wie einer veränderten Lebenserwartung. Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne haben erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten keinen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich durch die Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern auf Basis quantitativer und qualitativer Analysen sowie die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Solange eine Überdeckung der Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionsplänen durch das Planvermögen vorliegt, führt die Mercedes-Benz Group zusätzliches Vermögen nur dann zu, wenn dies rechtlich und wirtschaftlich erforderlich ist.

Grundsätzlich ist der Konzern bestrebt, bei der Neueinführung betrieblicher Altersversorgungszusagen diese als leistungsbasierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragszusagen auszugestalten.

Überleitung der Nettoschuld aus leistungsbasierten Verpflichtungen

Die Entwicklung der leistungsbasierten Verpflichtungen und des beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen ist in Tabelle D.58 dargestellt. Die Entwicklung im Jahr 2021 enthält die Umfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung und stellt somit die fortgeführten und die aufgegebenen Aktivitäten dar.

Zusammensetzung der Planvermögen

Die Planvermögen sind ausschließlich zur Erfüllung der Pensionsverpflichtungen sowie zur Deckung der Aufwendungen für die Verwaltung der Vermögensanlagen vorgesehen. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns ist aus Tabelle D.59 ersichtlich.

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 sich in der Regel aus Vertretern des Finanz- und Personalbereichs zusammensetzen. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird grundsätzlich bei der Bestimmung der Investmentstrategie für die Planvermögen berücksichtigt.

Konzernabschluss**D.58****Barwert der leistungs-basierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen**

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Barwert der leistungs-basierten Verpflichtungen zum 1. Januar	28.504	39.846
Laufender Dienstzeitaufwand	522	823
Zinsaufwand	324	258
Beiträge der Teilnehmer des Plans	41	31
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/ Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	-50	-14
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/ Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	-7.860	-3.604
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/ Verluste	-7.910	-3.618
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-1	7
Geleistete Pensionszahlungen	-933	-1.077
Im Rahmen der Entkonsolidierung abgegangene Verpflichtungen des Daimler- Nutzfahrzeuggeschäfts	-	-8.094
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	-103	328
Barwert der leistungs-basierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	20.444	28.504
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	24.212	28.870
Verzinsung der Planvermögen	291	188
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste (-)	-4.507	1.055
Tatsächliches Ergebnis der Planvermögen	-4.216	1.243
Beiträge des Arbeitgebers	1.448	852
Beiträge der Teilnehmer des Plans	40	30
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-890	-1.014
Im Rahmen der Entkonsolidierung abgegangenes Vermögen des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-	-6.097
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	-68	328
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	20.526	24.212

D.59**Zusammensetzung der Planvermögen**

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Eigenkapitalinstrumente ¹	6.733	7.124
Staatsanleihen	2.569	4.219
Unternehmensanleihen	8.588	10.221
Forderungsbesicherte Anleihen	140	183
Anleihen	11.297	14.623
Sonstige börsennotierte Anlagen	106	22
Börsennotierte Anlagen	18.136	21.769
Alternative Investments und sonstige nicht börsennotierte Anlagen	609	592
Immobilien	642	570
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.139	1.281
Nicht börsennotierte Anlagen	2.390	2.443
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	20.526	24.212

1 Einschließlich der Anteile an Nissan von insgesamt 434 Mio. € (2021: 665 Mio. €).

Pensionsaufwendungen

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen kann Tabelle D.60 entnommen werden. Im Jahr 2021 sind darin die Pensionsaufwendungen für die fortgeführten Aktivitäten enthalten.

D.60

Pensionsaufwendungen

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Laufender Dienstzeitaufwand	-522	-604
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	1	-9
Nettozinsaufwand	-45	-41
Nettozinsertrag	12	4
	-554	-650

Bewertungsprämissen

Der Stichtag für die Bewertung der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen unterstellten Prämissen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem die Pensionspläne aufgestellt wurden.

Bei der Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht die Lebenserwartung bei den inländischen Plänen auf den Heubeck-Richttafeln 2018 G. Für die ausländischen Pensionspläne werden vergleichbare landesübliche Bewertungsgrundlagen herangezogen.

Tabelle D.61 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 leistungsbasierten Verpflichtung die in Tabelle D.62 dargestellten Auswirkungen.

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestufteten Bewertungsparameter isoliert vorgenommen, d. h. bei einer gleichzeitigen Änderung mehrerer Parameter können die einzelnen Auswirkungen aufgrund von Korrelationseffekten nicht aufsummiert werden. Aus den angegebenen Sensitivitäten kann bei einer Änderung der Parameter keine lineare Entwicklung für die leistungs-basierte Verpflichtung abgeleitet werden.

Bei der Berechnung der Sensitivität für die Lebenserwartung wird durch pauschale (altersunabhängige) Faktoren für eine Referenzperson eine um ein Jahr höhere bzw. um ein Jahr niedrigere Lebenserwartung erreicht.

Auswirkung auf zukünftige Zahlungsströme

Im Januar 2022 wurden rund 5 % der Anteile an der Daimler Truck Holding AG in das durch den Mercedes-Benz Pension Trust e.V. treuhänderisch verwaltete Planvermögen eingebracht. Die Dotierung war nicht zahlungswirksam und belief sich auf 1,3 Mrd. €. Für das Jahr 2023 plant der Konzern derzeit Zuwendungen an die Planvermögen von 0,1 Mrd. €; die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Geschäftsjahres. Die Pensionszahlungen werden im Jahr 2023 voraussichtlich 1,0 Mrd. € betragen.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen beträgt 13 Jahre (2021: 16 Jahre).

Beitragszusagen

Im Rahmen der Beitragszusagen werden festgelegte Beiträge an externe Versicherungen oder Fonds entrichtet. Über die Bezahlung der festgelegten Beiträge hinaus bestehen für die Mercedes-Benz Group grundsätzlich keine weiteren Leistungsverpflichtungen oder Risiken aus diesen Pensionsplänen. Zudem entrichtet der Konzern Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger. Im Jahr 2022 betragen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 1,0 (2021 aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten: 1,5) Mrd. €; davon entfielen 1,0 (2021 aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten: 1,3) Mrd. € auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

D.61

Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen

	31. Dezember		31. Dezember	
	2022	2021	2022	2021
	Inland	Inland	Ausland	Ausland
in %				
Abzinsungsfaktoren	3,8	1,1	5,3	2,7
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ¹	2,2	1,8	-	-

¹ Die erwarteten Lebenshaltungskostensteigerungen können sich bei den inländischen Pensionsplänen – abhängig von der einzelnen Planausgestaltung – sowohl auf die Verpflichtung der aktiven als auch der ehemaligen Mitarbeiter des Konzerns sowie deren Hinterbliebene auswirken. Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne haben erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

D.62

Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsbasierten Verpflichtungen

		31. Dezember	
		2022	2021
in Millionen €			
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	+ 0,25 %	-569	-1.046
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	- 0,25 %	597	1.112
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	+ 0,10 %	54	88
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	- 0,10 %	-53	-88
Sensitivität für Lebenserwartung	+ 1 Jahr	304	467
Sensitivität für Lebenserwartung	- 1 Jahr	-271	-411

24. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle D.63 entnommen werden.

Produktgarantien

Die Mercedes-Benz Group gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produkts oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen und Rückrufaktionen. Hierin enthalten sind auch die Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen sowie Rückrufaktionen, insbesondere für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruchs und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2025 erwartet.

Personal- und Sozialbereich

Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Konzerns für Jubiläumsgelder, die Ergebnisbeteiligung tariflicher Mitarbeiter, die variable Vergütung für Führungskräfte sowie Frühpensionierungs- und Altersteilzeitmodelle. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Ergebnisbeteiligung und variable Vergütung führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2033 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 Schadensersatzzahlungen, Bußgeldern oder sonstigen kostenintensiven Maßnahmen führen können. Hierin enthalten sind im Wesentlichen Risiken aus gerichtlichen und behördlichen Verfahren im Zusammenhang mit Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2025 erwartet.

Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördlichen Verfahren können Anmerkung 31 entnommen werden.

Übrige

Rückstellungen für übrige Risiken enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen für Rückstellungen für Umweltschutzrisiken, für sonstige Steuern und ertragsteuerliche Nebenleistungen, Verpflichtungen aus noch zu leistenden Provisionen sowie Rückstellungen für Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften und diverse Einzelsachverhalte, die sich keiner anderen Gruppe von Rückstellungen zuordnen lassen.

D.63

Rückstellungen für sonstige Risiken

	Produkt- garantien	Personal- und Sozial- bereich	Haftungs-, Prozess- risiken und behördliche Verfahren	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
Stand zum 31. Dezember 2021	6.786	4.621	2.638	1.917	15.962
davon kurzfristig	3.438	1.996	1.139	1.480	8.053
davon langfristig	3.348	2.625	1.499	437	7.909
Zuführungen	3.484	2.336	711	1.366	7.897
Inanspruchnahmen	-3.317	-1.845	-428	-794	-6.384
Auflösungen	-277	-93	-223	-298	-891
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	-116	-354	-50	-25	-545
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	16	-52	107	-87	-16
Stand zum 31. Dezember 2022	6.576	4.613	2.755	2.079	16.023
davon kurzfristig	3.204	2.422	2.217	1.742	9.585
davon langfristig	3.372	2.191	538	337	6.438

25. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle D.64 entnommen werden.

Hinsichtlich der Informationen über die Fälligkeit der Leasingverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2022 verweisen wir auf Anmerkung 34.

D.64

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	12.104	41.995	54.099	15.141	51.225	66.366
Geldmarktpapiere	2.174	10	2.184	57	-	57
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17.488	7.250	24.738	14.897	9.100	23.997
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	9.529	1.009	10.538	11.559	2.032	13.591
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	7.433	9.452	16.885	9.572	8.831	18.403
Leasingverbindlichkeiten	598	2.047	2.645	496	2.066	2.562
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	460	288	748	578	289	867
	49.786	62.051	111.837	52.300	73.543	125.843

26. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann Tabelle D.65 entnommen werden.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen in Anmerkung 33.

D.65

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	672	1.611	2.283	333	1.087	1.420
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	25	146	171	104	26	130
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	475	258	733	653	212	865
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	946	6	952	1.045	10	1.055
Zinsabgrenzungen	663	-	663	741	-	741
Erhaltene Kautionen	230	424	654	264	408	672
Übrige	2.393	79	2.472	2.857	65	2.922
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.707	767	5.474	5.560	695	6.255
	5.404	2.524	7.928	5.997	1.808	7.805

27. Rechnungsabgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des Rechnungsabgrenzungspostens kann Tabelle D.66 entnommen werden.

D.66

Rechnungsabgrenzungsposten

	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen resultierend aus Rückkaufvereinbarungen, die als Operating Lease abgebildet werden	95	141	236	86	90	176
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating-Lease-Verhältnissen	985	962	1.947	1.132	957	2.089
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	311	131	442	268	128	396
	1.391	1.234	2.625	1.486	1.175	2.661

28. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Tabelle D.67 zeigt die Zusammensetzung der Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten.

D.67

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantien	4.161	4.171
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	1.672	1.640
Vertragsverbindlichkeiten	5.833	5.811
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.481	3.855
Sonstige Rückerstattungsverbindlichkeiten	240	243
Rückerstattungsverbindlichkeiten	4.721	4.098
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	10.554	9.909
davon langfristig	3.656	3.980
davon kurzfristig	6.898	5.929

29. Übrige Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten kann Tabelle D.68 entnommen werden.

D.68

Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2022			31. Dezember 2021		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	1.416	1.232	2.648	1.457	722	2.179
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	1.564	4	1.568	1.473	1	1.474
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	155	2	157	156	4	160
	3.135	1.238	4.373	3.086	727	3.813

30. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung

Zum 31. Dezember 2022 beinhaltet der Zahlungsmittelfonds verfügbare Finanzmittel von 187 (2021: 36) Mio. €. Die verfügbaren Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva ist in Tabelle D.69 dargestellt.

Der Anstieg der sonstigen übrigen Aktiva und Passiva im Vergleich zum Vorjahr ergab sich insbesondere aus den finanziellen Aktiva und Passiva. Wesentliche positive Effekte resultierten hierbei aus Aktiva im Zusammenhang mit der Verbriefung von Forderungen sowie aus den Vertragsverbindlichkeiten für Preisnachlässe. Demgegenüber standen geringere negative Effekte bei den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sowie den Vertragsverbindlichkeiten für Service- und Wartungsverträge. Im Vorjahr resultierten wesentliche negative Effekte aus nicht finanziellen Erstattungsansprüchen und Verbindlichkeiten aus der Umsatzsteuer. Darüber hinaus ergaben sich wesentliche negative Effekte insbesondere bei den finanziellen Aktiva.

Tabelle D.70 zeigt im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthaltene Zahlungsströme.

Die in der Überleitung vom Ergebnis vor Ertragsteuern zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassten im Geschäftsjahr insbesondere den Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen, das Ergebnis aus der Marktbewertung von Eigenkapitalinstrumenten sowie das Ergebnis aus der Neubewertung der weiterhin von der Mercedes-Benz Group gehaltenen Anteile an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. Darüber hinaus wirkten die Abschreibungen der verbliebenen Finanzdienstleistungsumfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts, die im Jahr 2022 an die Daimler Truck Holding AG oder deren Tochterunternehmen veräußert wurden. Im Vorjahr wirkten insbesondere das Entkonsolidierungsergebnis aus der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts, der

Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sowie das Ergebnis aus der Neubewertung der damals von der Mercedes-Benz Group gehaltenen Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG.

Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit

Zahlungsströme aus der Sicherung von Fremdwährungsrisiken der Finanzierungsverbindlichkeiten sind im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit berücksichtigt. Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthielt Auszahlungen durch die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten von 565 (2021: 743) Mio. €.

Die Tabelle D.71 enthält die Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten unterteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Komponenten.

D.69

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva

	2022	2021
in Millionen €		
Rückstellungen	355	-100
Finanzinstrumente	-104	-29
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	107	-1.132
	358	-1.261

D.70

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

	2022	2021
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-486	-367
Erhaltene Zinsen	231	154
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.605	1.625
Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz	130	28

D.71

Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten

	2022	2021
in Millionen €		
Cash Flows	-13.344	-17.200
Veränderung der Kontrolle bei Tochtergesellschaften ¹	-596	-7.801
Wechselkursänderungen	580	4.634
Marktwertänderungen	145	255
Sonstige Änderungen	-1.211	304

1 Im Vorjahr Effekt aus der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts

31. Rechtliche Verfahren

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl von Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel der Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Mercedes-Benz ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen oder Bußgelder ergeben. Des Weiteren können Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen und sonstige kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden, die das Ergebnis der Mercedes-Benz Group AG negativ beeinflussen. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können auch Auswirkungen auf die Reputation des Unternehmens haben.

Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren

Mercedes-Benz ist laufend behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren bezogen auf diverse Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen ausgesetzt.

Die entsprechenden, in der Vergangenheit bereits berichteten Aktivitäten verschiedener Behörden weltweit dauern teilweise, wie nachfolgend beschrieben, fort. Diese Aktivitäten beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder die Interaktionen von Mercedes-Benz mit den entsprechenden Behörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf-, Verbraucherschutz- und Kartellrecht.

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

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

Wie bereits berichtet, hat darüber hinaus das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«) im April 2016 von Mercedes-Benz die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt. Mercedes-Benz hat eine solche interne Untersuchung in Kooperation mit der Untersuchung des DOJ durchgeführt; die Untersuchung durch das DOJ ist noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus haben weitere US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach lokalem Umwelt- und Verbraucherschutzrecht eingeleitet sowie Auskunfts- und Informationersuchen erlassen.

In Kanada führt die kanadische Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada («ECCC») wegen des Verdachts potentieller Verletzungen unter anderem des Canadian Environmental Protection Acts sowie nicht offengelegter AECDs und Abschaltvorrichtungen eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen durch. Mercedes-Benz kooperiert weiterhin mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland erließ die Staatsanwaltschaft Stuttgart im September 2019 einen Bußgeldbescheid gegen Mercedes-Benz wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung, wodurch das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Mercedes-Benz beendet wurde. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt noch Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Mercedes-Benz unter anderem wegen des Verdachts des Betrugs durch. Im Juli 2021 erließ das Amtsgericht Böblingen Strafbefehle gegen drei Mercedes-Benz Mitarbeiter unter anderem wegen Betrugs, die rechtskräftig geworden sind.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erließ zwischen 2018 und 2020 nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge und ordnete Rückrufe sowie zum Teil Erstzulassungsstopps an. Im Herbst 2022 erließ das KBA darüber hinaus weitere Bescheide in Bezug auf Fahrzeuge, die mit einem Dieselmotor des Typs OM607 EU6 oder EU5 ausgestattet sind. Es vertrat dabei jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien. Mercedes-Benz vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung. Gegen die vorgenannten Anordnungen und Feststellungen des KBA hat Mercedes-Benz jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt. Soweit das KBA den Widersprüchen nicht abgeholfen hat, hat Mercedes-Benz die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung vor dem zuständigen Verwaltungsgericht zugeführt und entsprechende Klagen erhoben. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich anschließenden Klageverfahren kooperiert Mercedes-Benz weiterhin vollumfänglich mit dem KBA. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen wurden von Mercedes-Benz fertig entwickelt und vom KBA geprüft und genehmigt; die entsprechenden Rückrufe wurden eingeleitet. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finan-

zierungsgeschäft, beschlossen werden können. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu deren technischen Elementen. Darüber hinaus befindet sich Mercedes-Benz weiterhin auch mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Dialog, um die Aufarbeitung der dieselbezogenen Abgasthematik abzuschließen sowie die Abarbeitung der betroffenen Kundenfahrzeuge voranzutreiben. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und der Diskussionen mit dem Amt und dem Ministerium ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen werden. Dies gilt seit dem 1. September 2020 auch für zuständige Behörden anderer Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission, die nach der neuen europäischen Typgenehmigungsverordnung Marktüberwachungstätigkeiten durchführen und Maßnahmen ergreifen können, unabhängig vom Ort der ursprünglichen Typgenehmigung, aber auch für die britische Marktüberwachungsbehörde DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency).

Neben den vorgenannten Behörden führen im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen unter anderem nationale Kartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten einschließlich des südkoreanischen Umweltministeriums (Ministry of Environment), der südkoreanischen Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission) und der Staatsanwaltschaft Seoul (Südkorea), verschiedene Untersuchungen und/oder Verfahren durch. Hierbei haben südkoreanische Behörden bestimmte Feststellungen getroffen und Sanktionen gegen Mercedes-Benz ausgesprochen. Gegen die Feststellungen und Sanktionen der Verwaltungsbehörden (Ministry of Environment und Korea Fair Trade Commission) hat Mercedes-Benz Rechtsmittel eingelegt. Die in diesem Absatz beschriebenen Verfahren dauern noch an.

Mercedes-Benz kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den zuständigen Behörden und Institutionen.

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

Wie bereits berichtet, behauptete der US-Bundesstaat Arizona in einer im Januar 2019 eingereichten Klage, dass unter anderem die Mercedes-Benz Group AG und MBUSA Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht hätten. Im vierten Quartal 2022 haben sich die Mercedes-Benz Group AG und MBUSA rechtswirksam mit dem US-Bundesstaat Arizona auf eine einvernehmliche Beilegung des Rechtsstreits geeinigt. In einer im September 2020 durch die Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida eingereichten Klage behauptet die Klägerin, dass unter anderem die Mercedes-Benz Group AG und MBUSA kommunale Vorschriften über das Verbot der Manipulation von Fahrzeugen und sonstigen Verhaltens dadurch verletzt hätten, dass sie angeblich Vorrichtungen zur Beeinträchtigung der Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen genutzt hätten. Die Klage wurde im dritten Quartal 2022 abgewiesen. Die Klägerin hat Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt.

Mit gleichartigen Behauptungen, wie sie der US-Bundesstaat Arizona erhoben hatte, wurden Verbrauchersammelklagen im Februar 2019 in Israel gegen die Mercedes-Benz Group AG und seit Mai 2020 im Vereinigten Königreich, in Portugal sowie im November 2022 in Australien gegen die Mercedes-Benz Group AG und weitere Konzerngesellschaften eingereicht. Die Kläger erheben den Vorwurf, Mercedes-Benz hätte Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen.

Seit Juni 2020 wurden auch in den Niederlanden Sammelklagen gegen die Mercedes-Benz Group AG und weitere Konzerngesellschaften mit gleichartigem Vorwurf eingereicht. Diese wurden später zu einer Sammelklage verbunden. Bei den Klägerinnen handelt es sich um Stiftungen nach niederländischem Recht. Sie klagen im Namen niederländischer Anspruchsteller und berufen sich auf ein Gesetz, nach dem diese Anspruchsteller ohne eigenes Zutun an der Klage beteiligt sind (Opt-out). Das Gericht hat mit Teilurteil vom 22. Juni 2022 entschieden, dass sich Anspruchsteller aktiv zur Klage anmelden müssen (Opt-in) und wegen der Anwendbarkeit des bisherigen Rechtsregimes nur eine Feststellung von Ansprüchen erwirkt werden kann. Diesbezüglich wurden gegen die Entscheidung von der Klägerseite Rechtsmittel eingelegt. Ferner hat das Gericht entschieden, dass sich anstatt Kunden aus dem gesamten EU-Raum nur solche Kunden beteiligen können, die ihr Fahrzeug in den Niederlanden erworben haben. Dieser Teil der Entscheidung ist rechtskräftig, wodurch sich die Anzahl der potentiellen Anspruchsteller sehr deutlich reduziert. Gleichzeitig verringert diese Entwicklung auch das Risiko erheblich, das mit dieser Sammelklage verbunden ist. Sie qualifiziert daher nicht länger für eine gesonderte Berichterstattung im Konzernanhang, weshalb Mercedes-Benz über sie künftig nicht länger berichten wird.

In Deutschland hat eine Vielzahl von Kunden von Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie behaupten, dass die Fahrzeuge mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufweisen würden. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die Rückrufanordnungen des KBA (siehe oben). Die Entwicklung der Fallzahlen ist rückläufig, wobei ein zukünftiger Anstieg nicht ausgeschlossen werden kann. Die Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. reichte im Juli 2021 eine Musterfeststellungsklage mit gleichartigem Vorwurf beim Oberlandesgericht Stuttgart gegen die Mercedes-Benz Group AG ein. Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bestimmte Voraussetzungen vermeintlicher Ansprüche von Verbrauchern feststellen zu lassen. Die Mercedes-Benz Group AG verteidigt sich gegen die Vorwürfe des Verbands.

Die Mercedes-Benz Group AG und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften halten die vorgenannten Klagen für unbegründet und verteidigen sich weiter gegen diese.

Darüber hinaus haben Anleger aus Deutschland und dem Ausland beim Landgericht Stuttgart Klagen auf Schadensersatz wegen der angeblichen Verletzung kapitalmarktrechtlicher Publizitätsvorschriften erhoben (Ausgangsverfahren) und auch außergerichtlich Schadensersatz gefordert. Die Anleger behaupten, die Mercedes-Benz Group AG habe Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten ihrer Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht und zudem falsche und irreführende öffentliche Angaben gemacht. Sie behaupten weiter, der Kaufpreis der von ihnen erworbenen Finanzinstrumente (insbesondere Mercedes-Benz-Aktien; ehemals Daimler-Aktien) wäre niedriger gewesen, wenn die Mercedes-Benz Group AG pflichtgemäß berichtet hätte. Die Mercedes-Benz Group AG hält die Klagen und außergerichtlichen Forderungen für unbegründet und wird sich gegen diese verteidigen. Im Dezember 2021 hat das Oberlandesgericht Stuttgart in diesem Zusammenhang ein Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) eingeleitet. In dem Musterverfahren soll eine für die Ausgangsverfahren bindende Entscheidung hinsichtlich gemeinsamer Sachverhalts- und Rechtsfragen getroffen werden. Die Ausgangsverfahren beim Landgericht Stuttgart werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, soweit sie nicht unabhängig von den im Musterverfahren zu entscheidenden Fragen abgewiesen werden können. Die Entscheidung im Musterverfahren ist für die ausgesetzten Ausgangsverfahren verbindlich. Diverse Anleger haben von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Ansprüche in einem insgesamt erheblichen Umfang zum Zweck der Verjährungshemmung zum Musterverfahren anzumelden. Die Mercedes-Benz Group AG ist unverändert der Auffassung, dass sie ihren kapitalmarktrechtlichen Publizitätspflichten ordnungsgemäß nachgekommen ist und verteidigt sich auch in dem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger.

Bilanzielle Bewertung der rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Diesel-Emissionsverhalten

Um die Position von Mercedes-Benz nicht zu beeinträchtigen, werden hinsichtlich der in den beiden vorstehenden Kapiteln beschriebenen rechtlichen Verfahren gemäß IAS 37.92 keine Angaben dazu gemacht, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet beziehungsweise Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Für Rückstellungen gilt dies nicht, soweit bereits ein Vergleich oder ein Verfahren abgeschlossen wurde.

Sonstige rechtliche Verfahren

Seit Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Mercedes-Benz Group AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Im Juni 2022 wurden die Verfahren in den USA zugunsten von Mercedes-Benz rechtskräftig abgewiesen. Mercedes-Benz betrachtet auch die übrigen, in Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und wird sich weiterhin gegen diese verteidigen. Diese Eventualverbindlichkeit ist derzeit nicht bewertbar.

Wie bereits berichtet, sind in den USA und in Israel Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata-Airbags anhängig. Den Klagen liegen Vorwürfe zugrunde, dass Mercedes-Benz und weitere Beteiligte, zusammen mit Takata-Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt haben, diese nicht schnell genug zurückgerufen haben und es versäumt haben, Verbraucher vor einem potentiellen Mangel zu warnen und/oder einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Eine der Klagen in den USA macht auch Ansprüche von Automobilverwertern geltend, die behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sie die im Rahmen des Takata-Rückrufs geborgenen Airbag-Gasgeneratoren nicht weiterverkaufen können. Eine weitere Sammelklage in Argentinien wurde zwischenzeitlich abgewiesen, sie kann jedoch erneut erhoben werden. Die Sammelklagen in Kanada wurden im Februar 2023 teilweise abgewiesen. Die Mercedes-Benz Group AG betrachtet die noch anhängigen Klagen weiterhin als unbegründet und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen. Für diesen Sachverhalt wurden Eventualverbindlichkeiten in geringer Höhe angegeben.

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

Im Mai und Juli 2022 wurden in den USA Sammelklagen eingereicht, in denen Ansprüche auf einen freiwilligen Rückruf gestützt werden, der sich auf bestimmte Mercedes-Benz Fahrzeuge der ML-, GL- und R-Klassen der Modelljahre 2004 bis 2015 aufgrund potentiell korrodierter Bremskraftverstärker bezieht. Die Kläger behaupten unter anderem, dass die Bremskraftverstärker in diesen Fahrzeugen korrodieren und zu einem Verlust an Bremskraft führen könnten. Sie behaupten eine unterbliebene Aufklärung über den vermeintlichen Mangel und machen verschiedene Ansprüche geltend. Eine ähnliche Sammelklage wurde in Israel eingereicht. Mercedes-Benz hält die Klagen für unbegründet und verteidigt sich gegen sie.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen bezüglich aller rechtlichen Verfahren

Die Mercedes-Benz Group AG und deren Tochtergesellschaften bilden Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Konzernabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren sind im Konzernabschluss angegeben, wenn sie bewertbar sind. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder Mercedes-Benz 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 von Mercedes-Benz in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung von Mercedes-Benz keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

32. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Eventualverbindlichkeiten

Zum 31. Dezember 2022 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 4.122 (2021: 2.747) Mio. €. Im Vergleich zum Vorjahr ist ein Anstieg der Eventualverbindlichkeiten um 1.041 Mio. € im Zusammenhang mit der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland zu verzeichnen. Die übrigen Eventualverbindlichkeiten stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit den in Anmerkung 31 beschriebenen rechtlichen Verfahren sowie mit Produktgarantien.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2022 bestehen vertragliche Verpflichtungen aus dem **Erwerb immaterieller Vermögenswerte, Sachanlagen und vermieteter Gegenstände** von 5.729 (2021: 4.098) Mio. €.

Darüber hinaus gewährte die Mercedes-Benz Group zum 31. Dezember 2022 **unwiderrufliche Kreditzusagen**, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Weitere Informationen über die unwiderruflichen Kreditzusagen können Anmerkung 34 entnommen werden.

33. Finanzinstrumente

Die in den nachfolgenden Tabellen dargestellten Angaben zu Buch- und Zeitwerten von Finanzinstrumenten stellen die Konzernwerte, inklusive der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden dar. Die Angaben zu Gewinnen und Verlusten oder Änderungen von Finanzinstrumenten beziehen sich im Jahr 2021 auf die fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle D.72 stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen der Finanzinstrumente des Konzerns dar.

D.72

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2022		31. Dezember 2021	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	85.549	86.343	82.853	84.386
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.100	8.100	7.703	7.703
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.679	17.679	23.182	23.182
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.060	7.060	7.579	7.579
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.641	1.641	2.364	2.364
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	4.460	4.460	4.937	4.937
Zu Anschaffungskosten bewertet	959	959	278	278
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.439	1.439	1.707	1.707
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	768	768	1.042	1.042
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	671	671	665	665
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	584	584	61	61
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.463	2.463	1.020	1.020
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	3.113	3.113	3.258	3.258
	125.987	126.781	127.363	128.896
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	109.192	107.417	123.343	125.737
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.204	12.204	10.682	10.682
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	171	171	130	130
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.283	2.283	1.420	1.420
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	5.454	5.454	6.264	6.264
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.481	4.481	3.860	3.860
	133.785	132.010	145.699	148.093

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

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet.

Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2022 bzw. 31. Dezember 2021 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Aufgrund der kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, 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 Eigenkapitalanteile werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Eigenkapitalanteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind in Tabelle D.72 ersichtlich und bestehen im Wesentlichen aus den Anteilen an Sila Nanotechnologies Inc., an Momenta Global Limited und an Farasis Energy (Ganzhou) Co., Ltd. Die übrigen Anteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, entfallen auf weitere einzeln nicht wesentliche Gesellschaften.

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 Multiplikatormodelle, 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 unbedingter Devisentermingeschäfte basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven. Devisenoptionen wurden mittels Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.

- derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet.
- derivative Commodity-Sicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Commodity-Sicherungskontrakte (z. B. Commodity Forwards) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge und Ausfallrisiken bestimmt.

Die **sonstigen Forderungen und übrigen finanziellen Vermögenswerte** werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Finanzierungsverbindlichkeiten

Finanzierungsverbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die beizulegenden Zeitwerte der Anleihen, Darlehen, Geldmarktpapiere, Einlagen aus dem Direktbankgeschäft und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash Flows unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Reverse-Factoring-Vereinbarungen führten für den Konzern für die betroffenen Verbindlichkeiten nicht zu einer Änderung der relevanten Charakteristika einer Verbindlichkeit aus Lieferungen und Leistungen. Insofern fanden keine Umgliederungen dieser Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Finanzierungsverbindlichkeiten statt.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

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

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten 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.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt Derivategeschäfte gemäß den Global-Netting-Vereinbarungen (Rahmenvertrag) der International Swaps and Derivatives Association (ISDA) und anderen vergleichbaren nationalen Rahmenvereinbarungen ab. Diese Vereinbarungen erfüllen jedoch nicht die Kriterien für eine Saldierung in der Konzernbilanz, da sie das Recht zur Saldierung nur im Fall künftiger Ereignisse, wie dem Ausfall oder der Insolvenz des Konzerns oder der Kontrahenten gewähren.

Die Tabelle 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.

Bemessungshierarchie

Tabelle D.74 zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind.

Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind. Im Jahr 2021 erfolgte eine Umgruppierung der Anteile an ChargePoint, Inc., die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, von Stufe 2 in Stufe 1 infolge des Börsengangs dieses Unternehmens.

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

Tabelle D.75 zeigt, auf welcher Stufe der Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Konzernbilanz nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, zugeordnet sind.

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 Finanz-instru-menten in der Konzern-bilanz	Beträge aus Global-Netting-Verein-barungen	Netto-beträge	Brutto- und Netto-beträge von Finanz-instru-menten in der Konzern-bilanz	Beträge aus Global-Netting-Verein-barungen	Netto-beträge
in Millionen €						
Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹	3.047	-2.045	1.002	1.081	-477	604
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ²	2.454	-2.045	409	1.550	-477	1.073

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).

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).

D.74

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

	31. Dezember 2022				31. Dezember 2021			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Verzinsliche Wertpapiere	6.101	5.849	252	-	7.301	6.395	906	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.641	1.392	249	-	2.364	1.468	896	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	4.460	4.457	3	-	4.937	4.927	10	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.439	457	339	643	1.707	850	227	630
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	768	341	215	212	1.042	643	145	254
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	671	116	124	431	665	207	82	376
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	584	-	578	6	61	-	60	1
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.463	-	2.463	-	1.020	-	1.020	-
	10.587	6.306	3.632	649	10.089	7.245	2.213	631
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	171	-	171	-	130	-	130	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.283	-	2.283	-	1.420	-	1.420	-
	2.454	-	2.454	-	1.550	-	1.550	-

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

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

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

D.75

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

	31. Dezember 2022				31. Dezember 2021			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	86.343	-	86.343	-	84.386	-	84.386	-
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten								
Finanzierungsverbindlichkeiten	107.417	38.729	68.688	-	125.737	60.702	65.035	-
davon Anleihen	52.668	38.729	13.939	-	68.645	60.157	8.488	-
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	16.839	-	16.839	-	18.425	545	17.880	-
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	37.910	-	37.910	-	38.667	-	38.667	-

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 Tabelle D.76 dargestellt.

D.76

Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien

	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Aktiva		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	96.549	96.955
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	66.698	62.534
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.100	7.703
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.679	23.182
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	959	278
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	3.113	3.258
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	2.409	3.406
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.641	2.364
Eigen- und Fremdkapitalanteile	768	1.042
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	5.715	5.663
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	4.460	4.937
Eigen- und Fremdkapitalanteile	671	665
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte ²	584	61
Passiva		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	131.324	144.134
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.204	10.682
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	109.192	123.343
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	5.447	6.249
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.481	3.860
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	171	130

1 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen von 18.851 (2021: 20.319) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

2 Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

3 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen von 2.645 (2021: 2.562) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

4 Hierin nicht enthalten sind Finanzgarantien von 7 (2021: 15) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

Die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der Tabelle D.76 nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

Nettogewinne oder -verluste

Die in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung berücksichtigten Nettogewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind) können Tabelle D.77 entnommen werden.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beinhalten im Wesentlichen Gewinne und Verluste aus der Bewertung dieser Instrumente.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten beinhalten Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalinstrumente enthalten Dividendenausschüttungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere Wechselkurseffekte.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen (inklusive Wertaufholungen) von -610 (2021: -157) Mio. €, die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Daneben sind Währungskursgewinne und -verluste enthalten.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) umfassen im Wesentlichen Wechselkurseffekte.

D.77

Nettogewinne/-verluste

	2022	2021
in Millionen €		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigen- und Fremdkapitalinstrumente	-173	205
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	94	27
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	4	3
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	-7	-8
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	-651	66
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-172	152

¹ Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

Tabelle D.78 stellt die Gesamtzinserträge und -aufwendungen der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten 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 enthalten.

D.78

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

	2022	2021
in Millionen €		
Gesamtzinserträge	4.571	5.106
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	4.550	5.093
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	21	13
Gesamtzinsaufwendungen	-1.980	-2.279
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	-1.980	-2.279
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	-

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Einsatz von Derivaten

Derivative Finanzinstrumente werden bei der Mercedes-Benz Group ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft, aus Refinanzierungsaktivitäten oder aus dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken, die als Risikokategorien definiert wurden. Zur Absicherung werden vor allem Devisentermingeschäfte, Zinswährungsswaps, Zinsswaps, Optionen und Warentermingeschäfte eingesetzt.

Tabelle D.79 zeigt die Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte.

D.79

Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte

	Währungsrisiko		Zinsrisiko	Rohstoff- preisrisiko	
	Absicherung von Netto- investitionen in ausländische				
	Cash Flow Hedges ¹	Geschäfts- betriebe	Cash Flow Hedges ²	Fair Value Hedges ²	Cash Flow Hedges ¹
in Millionen €					
31. Dezember 2022					
Buchwert der Sicherungsinstrumente					
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	442	-	72	-47	1
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	456	-	1.654	-115	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	629	-	7	36	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	376	-	45	1.190	-
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts³	1.321	-	1.334	-1.820	5
31. Dezember 2021					
Buchwert der Sicherungsinstrumente					
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	53	-	46	24	5
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	140	-	200	551	1
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	277	-	46	10	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	1.042	-	37	8	-
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts³	-1.763	-	266	-717	-

1 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Devisentermingeschäfte, Währungsoptionen und Währungsswaps sowie Warentermingeschäfte.

2 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Zinsswaps, Zinswährungsswaps.

3 Sicherungsgewinne/-verluste, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

Fair Value Hedges

Der 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.

Weder im aktuellen Jahr noch im Vorjahr gab es Ergebnisse, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung mit Fair Value Hedges entfielen.

D.80**Fair Value Hedges**

	Zinsrisiko	
	2022	2021
in Millionen €		
Buchwerte der gesicherten Grundgeschäfte		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	3.395	4.433
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	17.943	20.404
davon sicherungsbedingte Anpassungen		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	-33	8
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	-1.192	558
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	1.820	717
Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus inaktiven Sicherungen, der in der Bilanz verbleibt	8	-31

¹ Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

Cash Flow Hedges und Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

Die Mercedes-Benz Group designiert Cash Flow Hedges im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Der Konzern sichert teilweise auch das Währungsrisiko ausgewählter Beteiligungen durch den Einsatz derivativer oder nicht-derivativer Finanzinstrumente ab.

Die Beträge der mit Cash Flow Hedges gesicherten Grundgeschäfte und der Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe können Tabelle D.81 entnommen werden.

Die Gewinne und Verluste aus Cash Flow Hedges sowie die Effekte, die auf den unwirksamen Teil (hedgeineffektiver Teil) der Absicherungen entfielen, sind in Tabelle D.82 dargestellt.

D.81

Cash Flow Hedges und Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

	2022						2021
	Währungs- risiko	Zins- risiko	Rohstoff- preisrisiko	Währungs- risiko	Zins- risiko	Rohstoff- preisrisiko	
in Millionen €							
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	-1.319	-1.334	-5	1.755	-266	-	
davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-	-	-	-	-	-	
Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern)							
Laufende Absicherungen	1.339	1.501	1	-959	162	5	
davon Absicherungen von Rohstoff- preisrisiken aus dem Fahrzeuggeschäft ²	-	-	1	-	-	2	
Abgebrochene/abgelaufene Absicherungen	-229	-4	-	-268	-10	-	
davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-270	-	-	-270	-	-	

1 Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

2 Weitere Informationen dazu können dem Abschnitt zum Wechselkursrisiko in Anmerkung 34 entnommen werden.

Konzernabschluss**D.82****Gewinne und Verluste von Cash Flow Hedges und von Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe**

	Währungsrisiko			Zinsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	
in Millionen €						
Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung, in dem die Ineffektivität und die Umbuchungen enthalten sind	Umsatzerlöse	Umsatzkosten	Übriges Finanzergebnis	Umsatzkosten	Zinsaufwendungen	Umsatzkosten
2022						
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	1.313	6	-	152	1.183	5
Hedge-Ineffektivität, die in der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten ist	2	-	-	-	-	-
Umbuchung von Gewinnen/Verlusten aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Gewinn- und Verlustrechnung						
Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	6	-2	-	-	-	-
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	1.045	-	-	-20	31	-
2021						
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	-1.676	-79	-	102	164	-
Hedge-Ineffektivität, die in der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten ist	-8	-	-	-	-	-
Umbuchung von Gewinnen/Verlusten aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Gewinn- und Verlustrechnung						
Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	-1	-1	-	-	-	-
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	34	341	-	-14	42	-

Im Jahr 2022 haben sich Verschiebungen bei Lieferzeitpunkten und -mengen in unterschiedlichen Märkte ergeben, wodurch geplante Fahrzeugverkäufe in vereinzelten Währungen teilweise unwahrscheinlich geworden sind und für diese das Hedge Accounting beendet werden musste. Dies betraf insbesondere die Währung CNY infolge der COVID-19 Pandemie. Aus der Umgliederung aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung ergaben sich keine wesentlichen Effekte.

Tabelle D.83 zeigt die Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (ohne Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe).

D.83**Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente**

	Rücklagen für derivative Finanz- instrumente	davon Rücklagen für Hedge- kosten
in Millionen €		
Stand 1. Januar 2021	266	-7
Unrealisierte Gewinne/Verluste vor Steuern	-1.711	-227
Währungsrisiko	-1.981	-227
Zinsrisiko	270	-
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung vor Steuern	537	133
Währungsrisiko	509	133
Zinsrisiko	28	-
Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte vor Steuern	-101	-10
Währungsrisiko – Beschaffungsvorgänge	-69	-10
Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten	-32	-
Abgang aufgrund Abspaltung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts vor Steuern	-23	8
Sonstige Veränderungen	-2	1
Steuern auf unrealisierte Gewinne/ Verluste und Umgliederungen	392	28
Stand 31. Dezember 2021	-642	-74
Unrealisierte Gewinne/Verluste vor Steuern	878	-1.772
Währungsrisiko	-446	-1.767
Zinsrisiko	1.320	-5
Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten	4	-
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung vor Steuern	1.490	428
Währungsrisiko	1.479	428
Zinsrisiko	11	-
Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte vor Steuern	-83	-42
Währungsrisiko – Beschaffungsvorgänge	-74	-42
Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten	-9	-
Sonstige Veränderungen	-1	-1
Steuern auf unrealisierte Gewinne/ Verluste und Umgliederungen	-658	413
Stand 31. Dezember 2022	984	-1.048

Der Stand der Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe lag bei 189 (2021: 189) Mio. €.

Die Fälligkeiten der derivativen Finanzinstrumente entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Die Realisierung der Grundgeschäfte wird korrespondierend zu den in Tabelle D.84 ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Zum 31. Dezember 2022 hatte die Mercedes-Benz Group derivative Finanzinstrumente mit einer maximalen Laufzeit von 57 (2021: 35) Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind

Tabelle D.84 zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern im Rahmen des Hedge Accountings eingesetzt hat, um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

Tabelle 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 bzw. erwartet wird.

Erläuterungen zur Absicherung der Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken sind im Unterpunkt Finanzmarktrisiken in Anmerkung 34 enthalten.

D.84

Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind

	31. Dezember 2022				31. Dezember 2021			
	Fälligkeiten der Nominalbeträge				Fälligkeiten der Nominalbeträge			
	<1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt	<1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt
in Millionen €								
Währungsrisiko	27.727	27.945	-	55.672	25.057	11.878	-	36.935
Zinsrisiko	5.764	30.967	6.857	43.588	13.927	26.944	6.701	47.572
Fair Value Hedges	4.174	15.229	3.521	22.924	5.113	16.214	3.444	24.771
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind								
in der Währung USD	1.195	2.813	1.336	5.344	2.031	3.775	1.257	7.063
Cash Flow Hedges	1.590	15.738	3.336	20.664	8.814	10.730	3.257	22.801
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind ¹								
in der Währung USD	-	2.578	1.336	3.914	5.236	4.589	1.258	11.083
Rohstoffpreisrisiko	7	-	-	7	48	9	-	57

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 entnommen werden.

D.85

Durchschnittspreise Sicherungsinstrumente für wesentliche Risiken

	31. Dezember	
	2022	2021
Währungsrisiko		
USD je €	1,10	1,18
CNY je €	7,37	7,90
GBP je €	0,87	0,87
Zinsrisiko		
Fair Value Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz – €	-0,95 %	1,07 %
Durchschnittlicher Zinssatz – USD	-1,46 %	2,43 %
Cash Flow Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz – €	2,08 %	-0,18 %
Durchschnittlicher Zinssatz – USD	1,87 %	-0,51 %
Rohstoffpreisrisiko		
Platin (in USD je Feinunze)	884	893
Palladium (in USD je Feinunze)	-	1.577

34. Management von Finanzrisiken

Allgemeine Informationen über Finanzrisiken

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der globalen Ausrichtung ist die Mercedes-Benz Group Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Auf der Beschaffungsseite bestehen Rohstoffpreisrisiken. Aus börsennotierten Beteiligungen resultieren Aktienkursrisiken. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Geschäft (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) resultieren. Ferner bestehen 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, werden die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Die Mercedes-Benz Group hat interne Richtlinien, die die Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben, den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung der Finanzaktivitäten, ihrer Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen für die Finanzrisiken des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf 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 die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente ein. Diese werden bei der Mercedes-Benz Group ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken genutzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten beziehungsweise dem Liquiditätsmanagement resultieren. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt. Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere über das Volumen der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente sind in Anmerkung 33 enthalten. Die Mercedes-Benz Group beurteilt ihre Finanzrisiken regelmäßig und berücksichtigt dabei auch Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktuelle Marktinformationen.

Die von den Planvermögen zur Abdeckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, die auch Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere umfassen, sind nicht Bestandteil der nachfolgenden quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen des Konzerns enthält Anmerkung 23.

Kreditrisiko

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

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 Tabelle D.86 sind die maximalen Risikopositionen zum Bilanzstichtag ersichtlich.

Liquide Mittel

Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen. Bei der Anlage liquider Mittel werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Die liquiden Mittel werden vorwiegend bei Finanzinstituten mit hoher Bonität innerhalb und außerhalb Europas, in Schuldverschreibungen deutscher Bundesländer sowie in Geldmarktfonds gehalten. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Die Limits und ihre Ausnutzungen werden laufend überprüft. Diese Überprüfung erfolgt auch unter Berücksichtigung der Einschätzung der Kreditrisiken unserer Kontrahenten durch die Kapitalmärkte. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wird der vorwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten. Damit unterliegen die liquiden Mittel keinem wesentlichen Kreditrisiko und werden im Rahmen des auf dem erwarteten Kreditrisiko basierenden Wertminderungsmodells der Stufe 1 von Finanzinstrumenten gemäß IFRS zugeordnet.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten der Mercedes-Benz Group sind vor allem auf die Absatzunterstützung der Automobilprodukte des Konzerns ausgerichtet. Hieraus resultieren Kreditrisiken, die anhand definierter Standards, Leitlinien und Prozesse überwacht und gesteuert werden. Das Kreditrisiko wird sowohl für Finanzierungs- als auch für Operating-Lease- und Finance-Lease-Verträge betrachtet. Aus diesem Grund beziehen sich die Angaben zum Kreditrisiko von Mercedes-Benz Mobility auf das gesamte Finanzierungs- und Leasinggeschäft, sofern dies nicht anders kenntlich gemacht ist.

Das Kreditrisiko aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten wird auf Basis des kreditrisikobehafteten Portfolios überwacht. Das kreditrisikobehaftete Portfolio setzt sich aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegenüber Händlern und Endkunden sowie dem kreditrisikobehafteten Teil des Operating-Lease-Portfolios zusammen. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen selbst umfassen Ansprüche aus Finance-Lease-Verträgen sowie Rückzahlungsansprüche aus Finanzierungsdarlehen. Das Operating-Lease-Portfolio wird in den vermieteten Gegenständen in der Konzernbilanz berichtet. Fällige Leasingraten aus Operating-Lease-Verträgen werden unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen.

Das Segment Mercedes-Benz Mobility verfügt sowohl auf globaler als auch auf lokaler Ebene über Richtlinien, die den Rahmen für ein effektives Risikomanagement setzen. Gegenstand der Richtlinien sind insbesondere Mindestanforderungen für alle risikorelevanten Prozesse im Kreditgeschäft, die Definition der angebotenen Finanzierungsprodukte, die Einschätzung der Kreditwürdigkeit der Kunden, die 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 Kundenengagements beziehen. Zur Einhaltung dieser Limits wendet die Mercedes-Benz Mobility Genehmigungsstandards und Maßnahmen an, um Konzentrationsrisiken zu vermeiden. Lediglich einem Kunden wurde eine Kreditlinie im Bereich eines Großkredits gewährt. Das Portfolio von Mercedes-Benz Mobility setzt sich aus einer hohen Anzahl an kleinen und mittleren Unternehmen sowie Privatkunden aus mehr als 30 Ländern zusammen. Zum 31. Dezember 2022 betrug der Anteil dieses Segments 75 % des Portfolios.

Konzernabschluss

Im Rahmen seiner Finanzdienstleistungsaktivitäten hält der Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten, deren Marktwert das tatsächliche Kreditrisiko begrenzt. Der Wert einer Kreditsicherheit hängt in der Regel vom Betrag des finanzierten Vermögenswerts ab. Üblicherweise dienen die finanzierten Fahrzeuge als Kreditsicherheit. Darüber hinaus limitiert Mercedes-Benz Mobility das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, z. B. durch Anzahlungen von Kunden.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung der Bonität von Privatkunden und Kleinunternehmen 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 anderer risikomindernder Instrumenten, wie z. B. Anzahlungen, Garantien und in geringem Umfang Restschuldsicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditentscheidung.

D.86**Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten, unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien**

	Anmerkung	Maximale Risikoposition	
		2022	2021
in Millionen €			
Liquide Mittel		24.739	30.761
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	85.549	82.853
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	8.100	7.703
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	33	2.463	1.020
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	33	584	61
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	33	3.113	3.258
Unwiderrufliche Kreditzusagen		3.234	3.044
Finanzgarantien		551	829

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, sodass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen. Wesentliche Modifikationen finanzieller Vermögenswerte erfolgten bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen.

Die Wertberichtigungsquote erhöhte sich leicht gegenüber dem Vorjahr aufgrund schlechterer volkswirtschaftlicher Prognosen für das Jahr 2023 und der stark gestiegenen Rückstellungen für die Portfolien der russischen Mercedes-Benz Mobility Gesellschaften. Stabilisierend wirkt sich weiterhin eine weitgehend konstante Ausfallquote im Portfolio aus.

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Anmerkung 15 enthalten. Informationen zur Bewertung der erwarteten Kreditverluste finden sich in Anmerkung 1.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus den weltweiten Verkaufsaktivitäten von Fahrzeugen und Ersatzteilen. Das Kreditrisiko beinhaltet das Ausfallrisiko der Kunden, zu denen unter anderem Vertragshändler bzw. Generalvertreter, sonstige Firmenkunden sowie Privatkunden gehören. Um Kreditrisiken zu identifizieren, prüft die Mercedes-Benz Group die Bonität von Kunden. Die Mercedes-Benz Group steuert Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen system- und datenbankgestützt auf Basis weltweit gültiger interner Richtlinien.

Im jeweiligen Inlandsgeschäft wird ein Großteil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch verschiedene, gegebenenfalls länderspezifische Sicherungsformen abgesichert. Die Sicherungen umfassen z. B. den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundenanzahlungen.

Im Exportgeschäft beurteilt die Mercedes-Benz Group unter Berücksichtigung des spezifischen Länderrisikos die Bonität der Kunden über einen internen Ratingprozess. In diesem Zusammenhang werden Jahresabschlüsse und andere relevante Informationen, wie z. B. das Zahlungsverhalten der Generalvertretungen, herangezogen und ausgewertet.

Abhängig von der Bonität der Kunden etabliert die Mercedes-Benz Group Kreditlimits und begrenzt das Kreditrisiko durch folgende Sicherheiten:

- Kreditversicherungen,
- erstklassige Bankgarantien und
- Akkreditive.

Diese Vorgehensweisen sind in einer konzernweit gültigen Exportkreditrichtlinie definiert.

Bei der Bildung einer Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen der Stufe 2 zugeordnet werden und damit die über die gesamte Laufzeit erwarteten Kreditverluste bereits bei der erstmaligen Erfassung berücksichtigt werden.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können Anmerkung 20 entnommen werden.

Derivative Finanzinstrumente

Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken, die aus dem operativen Geschäft oder aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Das Kreditrisiko im Zusammenhang mit Derivaten wird mittels eines Limitsystems gesteuert, das auf der Überprüfung der kontrahentenspezifischen Finanzkraft basiert. Diese Limitierung begrenzt und diversifiziert das Kreditrisiko. Daher ist die Mercedes-Benz Group aus den derivativen Finanzinstrumenten einem Kreditrisiko in nur geringem Ausmaß ausgesetzt. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wurde der Großteil der Derivate mit Kontrahenten abgeschlossen, die ein externes Rating von A oder besser aufweisen.

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Bezogen auf die in den übrigen finanziellen Vermögenswerten enthaltenen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Jahre 2022 und 2021 ist die Mercedes-Benz Group in nur geringem Ausmaß einem Kreditrisiko ausgesetzt.

Unwiderrufliche Kreditzusagen

Insbesondere das Segment Mercedes-Benz Mobility ist Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2022 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 3.234 Mio. € (2021: 3.044 Mio. €). Kreditzusagen weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr aus und unterliegen auf Basis des aktuellen Kenntnisstands keinem wesentlichen Kreditrisiko.

Finanzgarantien

Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2022 auf 551 (2021: 829) Mio. € und beinhalten zum 31. Dezember 2022 bereits gebildete Verbindlichkeiten von 7 (2021: 15) Mio. €. Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar. Dabei garantiert der Konzern als Garantiegeber im Allgemeinen, dass er im Fall der Nichterfüllung der Zahlungsverpflichtung durch den Hauptschuldner dem Garantiennehmer den entstandenen Verlust bis zu einer, in der Regel, vertraglich vereinbarten Höhe erstattet.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann.

Die Mercedes-Benz Group steuert ihre Liquidität, indem der Konzern ergänzend zum Zahlungsmittelzufluss aus dem operativen Geschäft in ausreichendem Umfang liquide Mittel vorhält und Kreditlinien bei Banken unterhält. Zusätzlich reduziert auch die Möglichkeit der Verbriefung von Forderungen (ABS-Transaktionen) das Liquiditätsrisiko des Konzerns. Bei den liquiden Mitteln handelt es sich um Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie um verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, über die der Konzern kurzfristig verfügen kann.

Soweit Reverse-Factoring-Vereinbarungen eingegangen werden, haben sie keinen Einfluss auf das Liquiditätsrisiko der Mercedes-Benz Group, da sie eine Vielzahl von Investoren aufweisen und keine Auswirkungen auf die Zahlungsziele der betroffenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben.

Die liquiden Mittel dienen dazu, das Working Capital und die Investitionen zu finanzieren sowie den Finanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts und einen unerwarteten Liquiditätsbedarf abzudecken. Entsprechend internen Richtlinien wird das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft grundsätzlich so refinanziert, dass die Finanzierungen eine kongruente Fälligkeitsstruktur zu den vermieteten Gegenständen und Forderungen aus Finanzdienstleistungen aufweisen.

Zum 31. Dezember 2022 betrug die Liquidität 24,7 (2021: 30,8) Mrd. €. Im Jahr 2022 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse im Zusammenhang mit dem Geschäftsverlauf in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. Des Weiteren wirkten Verkäufe von Anteilsbesitz und sonstige Geschäftsaktivitäten sowie die erhaltenen Dividenden von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. positiv auf die Liquidität. Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus der Rückzahlung von Finanzierungsverbindlichkeiten aufgrund der positiven Liquiditätssituation. Darüber hinaus wirkten die getätigten Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, die gezahlten Ertragsteuern sowie die im Vergleich zum Vorjahr höhere Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG zahlungsmittelmindernd. Des Weiteren ergaben sich negative Effekte aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft bei Mercedes-Benz Mobility.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den täglich die liquiden Mittel zusammengeführt werden. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns sowie einzelner Konzerngesellschaften gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Konzernabschluss

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt die Mercedes-Benz Group grundsätzlich ein breites Spektrum von Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert die Mercedes-Benz Group Geldmarktpapiere, Anleihen (einschließlich Green Bonds), Schuldscheindarlehen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Zusätzlich werden Kreditlinien bei Banken zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt. Mögliche Herabstufungen unseres Ratings könnten sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken. Seit Juli 2018 steht der Mercedes-Benz Group eine mit einem Konsortium internationaler Banken geschlossene syndizierte Kreditlinie mit einem Volumen von 11 Mrd. € zur Verfügung, die im Oktober 2022 in einen »Sustainability-Linked Loan« umgewandelt wurde. Sie gewährt der Mercedes-Benz Group zusätzliche finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2025. Die Kreditlinie ist zum 31. Dezember 2022 ungenutzt.

Auch die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank werden als weitere Refinanzierungsquelle genutzt.

Die in Tabelle D.87 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 Konzerns enthält auch Anmerkung 25.

D.87**Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹**

	Gesamt	2023	2024	2025	2026	2027	≥ 2028
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	119.867	51.922	26.001	13.015	7.078	5.506	16.345
davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen (undiskontiert)	2.944	647	447	372	298	247	933
Derivative Finanzinstrumente ³	1.180	749	310	100	6	15	-
davon mit Bruttoausgleich	1.069	683	276	91	4	15	-
Zahlungsmittelabflüsse	30.478	17.089	9.884	2.614	634	257	-
Zahlungsmittelzuflüsse	-29.409	-16.406	-9.608	-2.523	-630	-242	-
davon mit Nettoausgleich	111	66	34	9	2	-	-
Zahlungsmittelabflüsse	111	66	34	9	2	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	12.204	12.200	2	2	-	-	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung und Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien	4.804	4.037	375	196	96	76	24
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.481	4.481	-	-	-	-	-
Unwiderrufliche Kreditzusagen ⁵	3.234	3.234	-	-	-	-	-
Finanzgarantien ⁶	551	551	-	-	-	-	-
	146.321	77.174	26.688	13.313	7.180	5.597	16.369

1 Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

(a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Die Kundeneinlagen der Mercedes-Benz Bank werden deshalb überwiegend als im ersten Jahr fällig angenommen.

(b) Die Zinszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.

2 Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinszahlungen zusammen.

3 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Zahlungen der derivativen finanziellen Verbindlichkeiten dargestellt.

4 Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

5 Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

6 Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.

Länderrisiko

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlusts, der aus der Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, z. B. aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot.

Die Mercedes-Benz Group unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden, Kapitalanlagen bei Konzerngesellschaften, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen.

Die Mercedes-Benz Group begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (z. B. für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsgesellschaften). Grundlage des risikoorientierten Länderexposure-Managements bei der Mercedes-Benz Group ist ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder in Risikoklassen eingeteilt werden, wobei sowohl externe Ratings als auch Kapitalmarktinformationen zu Länderrisiken berücksichtigt werden.

Finanzmarktrisiken

Die Mercedes-Benz Group ist aufgrund ihrer weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen sowie Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen.

Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Kurs- oder Preisschwankungen bei Währungen und Zinssätzen auf das Ergebnis der Segmente und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Netto-Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt, auf dessen Basis dann Sicherungsentscheidungen getroffen werden. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Die Sicherungsstrategie wird auf Konzernebene vorgegeben und bei den Segmenten einheitlich umgesetzt. Entscheidungsgremium ist ein

regelmäßig tagendes Komitee, u.a. für Währungen und für das Asset-Liability-Management (Zinsen). Netto-Exposures bilden die Grundlage der Sicherungsstrategien und werden regelmäßig aktualisiert. Dem Risiko aus kurzfristigen Schwankungen von Rohstoffpreisen begegnet die Mercedes-Benz Group in der Regel durch Preisgleitklauseln in den Lieferverträgen. Weiterhin werden Power Purchase Agreements zur Verminderung von Strompreisrisiken abgeschlossen. Power Purchase Agreements sind Einkaufsverträge, die fixe Abnahmepreise des erzeugten Stroms einer bestimmten Anlage zur Erzeugung von Wind- oder Solarstrom umfassen. In geringem Maß werden derivative Finanzinstrumente zur Sicherung von Edelmetallkäufen eingesetzt.

Bestimmte bestehende Benchmark-Zinssätze, darunter diejenigen der London Interbank Offered Rate (für USD, GBP, CHF und JPY), wurden umfassend international reformiert. Dies hat zur Folge, dass diese Zinssätze schrittweise abgeschafft und durch alternative risikofreie Referenzsätze ersetzt wurden. Alternative Zinssätze wurden in den jeweiligen Rechtsordnungen beziehungsweise Währungen auf nationaler Ebene entwickelt; sie können sich in ihrer Struktur, Methodik und ihren Veröffentlichungszeiträumen unterscheiden.

Die bestehenden Benchmark-Zinssätze werden beispielsweise für USD trotz der Marktunsicherheit weiterhin als Referenzzinssätze in den Finanzmärkten verwendet und fließen in die Bewertung der Finanztransaktionen ein. Dies gilt auch für Finanzinstrumente in Sicherheitsbeziehungen mit Fälligkeit nach Ende 2022. Da die Reform für EURIBOR sowie GBP-, CHF- und JPY-LIBOR bereits umgesetzt wurde, wurde die vertragliche Anpassung von Finanzinstrumenten mit entsprechender Zinsreferenz bereits bis zum 31. Dezember 2021 vorgenommen. Somit basiert der wesentliche Teil der Zinsrisiko-Sicherungsbeziehungen, der von der Benchmark-Reform noch betroffen ist, auf der Währung USD.

Die Mercedes-Benz Group nimmt an, dass die Umstellung der ausstehenden Referenzzinsen in den Grundgeschäften und Sicherungsinstrumenten weiterhin identisch und ohne wesentlichen zeitlichen Verzug erfolgen wird. Die Mercedes-Benz Group sieht daher den wirtschaftlichen Zusammenhang und damit die Fortführung der Bilanzierung als Sicherungsbeziehungen zum 31. Dezember 2022 weiterhin als gegeben an.

Die Nominalvolumina der betroffenen Sicherungsinstrumente, die in einer Sicherungsbeziehung designiert sind, sind in Tabelle D.84 ersichtlich.

D.88

Im Zuge der IBOR-Reform noch nicht umgestellte Verträge

	USD LIBOR	
	Gesamtbetrag noch nicht umgestellter Kontrakte	
	31. Dezember	
	2022	2021
in Millionen €		
Finanzielle Vermögenswerte	-	-
Finanzielle Verbindlichkeiten	4.790	6.986
Derivate	9.258	18.146

Die Auswirkung der Anwendung der neuen Zinssätze auf den Konzernabschluss wird fortlaufend geprüft. Darüber hinaus bereitet die Mercedes-Benz Group die relevanten IT-Systeme für die Durchführung von Finanztransaktionen auf Basis der neuen Indizes vor. Unsicherheit besteht noch bezüglich künftiger Marktstandards bei den Zinskonventionen für einzelne Finanzprodukte (Cash-Produkte und Zinsderivate), welche auf die neuen Risk-Free-Rates referenzieren. Noch nicht umgestellte Verträge sind in Tabelle D.88 dargestellt.

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt die Mercedes-Benz Group Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig das Risiko aus Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen, 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.

Die Mercedes-Benz Group ermittelt auf Konzernebene den Value-at-Risk aus Wechselkurs- und aus Zinsänderungsrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoffsicherungskontrakten liegt methodisch eine Monte-Carlo-Simulation zugrunde.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeitspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem Risk-Metrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowerts am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren passend zu den aktuellen Marktvolatilitäten generiert. Die Veränderungen der Marktrisikofaktoren erlauben eine mögliche Wertänderung des Portfolios, über die Halteperiode hinweg, zu berechnen. Eine vielfache Wiederholung des Simulationslaufs führt zu einem Verteilungsbild für die Portfoliowertänderungen. An diesem ist wiederum derjenige Portfoliowertverlust als Value-at-Risk abzulesen, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird.

Wechselkursrisiko

Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken. Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem US-Dollar, dem Chinesischen Renminbi, dem Britischen Pfund sowie anderen Währungen wie zum Beispiel Währungen von Wachstumsmärkten, und dem Euro. Im operativen Fahrzeuggeschäft entsteht das Wechselkursrisiko primär dann, wenn die Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (Transaktionsrisiko). Beim Tausch der Umsatzerlöse in die Währung, in der die Kosten anfallen, kann der Fall eintreten, dass nach einer zwischenzeitlichen Währungsabwertung die getauschten Beträge die Kosten nicht mehr decken. Die Exposures bilden den Ausgangspunkt für die Analyse des Währungskursrisikos auf Konzernebene. Darüber hinaus ist der Konzern einem indirekten Transaktionsrisiko über seine at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgesetzt.

Das gesamte Währungsexposure des Konzerns wird durch natürliche Hedges reduziert, die darin bestehen, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft verschiedener Gesellschaften und Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen. In Höhe der ausgeglichenen Position sind damit keine Absicherungsmaßnahmen nötig. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist die Mercedes-Benz Group grundsätzlich bestrebt, die Auszahlungen vorzugsweise in den Währungen zu erhöhen, in denen Nettoeinzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkung von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) zu reduzieren, bewertet die Mercedes-Benz Group fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Anteil dieses Risikos durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab. Die Wechselkursrisiken sowie deren Absicherung mithilfe von Derivaten werden durch ein Gremium gesteuert, dem Vertreter der relevanten Segmente und Zentralfunktionen angehören. Die Treasury-Organisation aggregiert Wechselkurspositionen der Konzerngesellschaften und operativen Bereiche und setzt die Entscheidungen des Gremiums zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Im Fall von Übersicherungen durch Exposureveränderungen werden die Absicherungen in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Außerdem werden die Sicherungsbeziehungen auf eine gegebenenfalls notwendige Beendigung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen überprüft.

Die Mercedes-Benz Group verwendet generell eine Stufenmethodik, mit der angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Hierbei werden entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Cash Flows sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung der Stufenmethodik soll Risiken für den Konzern aus ungünstigen Wechselkursänderungen eingrenzen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis der Stufenmethodik und je nach Markteinschätzung bestimmt das Gremium den Absicherungszeitraum – in der Regel zwischen einem und fünf Jahren – 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. Zum Jahresende wies das Währungsmanagement für das Kalenderjahr 2023 eine offene Position im Automobilgeschäft von 17 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar und eine offene Position von 28 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Britischen Pfund aus, während die geplanten Cash Flows in Chinesischen Renminbi mit einer offenen Position von 1 % nahezu vollständig abgesichert waren.

Zur Sicherung der Währungsrisiken des operativen Fahrzeuggeschäfts werden im Wesentlichen Fremdwährungstermingeschäfte und Fremdwährungsoptionen eingesetzt. Die Richtlinien der Mercedes-Benz Group sehen eine Mischung der Finanzinstrumente je nach Markteinschätzung vor. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value-at-Risk gemessen.

Tabelle D.89 zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk der Wechselkursrisiken für die Jahre 2022 und 2021 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente, die vor allem in Bezug auf das operative Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten, da es sich im Wesentlichen um vorhergesagte Cash Flows handelt. Siehe auch Tabelle D.84.

Hedge Accounting. Bei der Designation der verwendeten derivativen Währungssicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 eingesetzt. Darüber hinaus stimmen Volumen und Währung von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Fälligkeiten überein. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Währung, Volumen und Fälligkeiten sicher. Optionsprämien und Forward-Komponenten werden grundsätzlich nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und bei Fälligkeit des Grundgeschäfts in der Gewinn- und Verlustrechnung oder als Anpassung der Anschaffungskosten 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.

Wir verweisen hierzu auf Tabelle D.81. In den Jahren 2022 und 2021 ergaben sich keine wesentlichen Ergebniseffekte.

D.89

Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko, das Zinsänderungsrisiko und das Rohstoffpreisrisiko

	2022				2021			
	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
in Millionen €								
Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	932	1.598	932	1.165	512	512	326	381
Zinsänderungsrisiko	275	492	275	351	202	217	149	188
Rohstoffpreisrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	0	4	0	2	4	12	4	8

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen wurde im Jahr 2022 im Wesentlichen durch den Anstieg der Volatilitäten und des Volumens der Sicherungsgeschäfte bestimmt.

Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns werden grundsätzlich so gewählt, dass mögliche Währungsrisiken minimiert werden. Sollten Transaktionsrisiken im Zusammenhang mit den Liquiditätsanlagen oder den Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns an Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden diese in der Regel – gemäß einer internen Richtlinie – zum Zeitpunkt des Investments bzw. der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinswährungsswaps) gegen Währungsrisiken gesichert.

Dadurch, dass sich Währungsrisiken aus Liquiditätsanlagen oder Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns sowie diesbezüglich eingesetzter derivativer Finanzinstrumente in der Regel vollständig ausgleichen, wurden diese Finanzinstrumente nicht in die dargestellte Value-at-Risk-Berechnung einbezogen.

Effekte aus der Währungsumrechnung (Translationsrisiko). Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Vermögenswerte und Schulden von Tochterunternehmen, die außerhalb der Eurozone ansässig sind, in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, z. B. in Bezug auf die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (EBIT) sowie die Vermögenswerte und Schulden des Konzerns. Im Unterschied zum Transaktionsrisiko wirkt sich das Translationsrisiko jedoch nicht zwangsläufig auf zukünftige Cash Flows aus. Das Eigenkapital des Konzerns spiegelt die wechselkursbedingten Buchwertänderungen wider. Die Mercedes-Benz Group sichert sich gegen das Translationsrisiko in der Regel nicht ab.

Zinsänderungsrisiko

Die Mercedes-Benz Group nutzt ein breites Spektrum zinsensitiver Finanzinstrumente, um die Liquiditätsanforderungen der Mercedes-Benz Group zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinsensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von Mercedes-Benz Mobility betrieben werden. Die von den Mercedes-Benz Mobility Gesellschaften 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 Mercedes-Benz Mobility im Rahmen der Refinanzierung in eng begrenztem Umfang auf eine Fristenkongruenz in der Zinsbindung, um Marktchancen zu nutzen. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko.

Das Zinsänderungsrisiko wird durch ein Gremium aus Vertretern der relevanten Segmente und aus Zentralfunktionen über Zielvorgaben für die Zinsrisikoposition gesteuert. Die Treasury-Organisation ist gemeinsam mit den lokalen Mercedes-Benz Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwortlich. Getrennt davon überprüft das Treasury Controlling beziehungsweise das Controlling & Reporting von Mercedes-Benz Mobility monatlich, ob die Zielvorgaben eingehalten werden. Um die festgelegten Zielvorgaben in Bezug auf Fälligkeiten und Zinsbindung zu erreichen, setzt der Konzern auch derivative Finanzinstrumente (zum Beispiel Zinsswaps) ein. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristen-gerechten Gegenüberstellung der Aktiva und Passiva unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung der automobilen Geschäftsfelder sowie des Liquiditätsmanagements eingesetzt. Die Mercedes-Benz Group steuert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für die automobilen Geschäftsfelder und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Tabelle D.89 zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko für die Jahre 2022 und 2021 für die zinsensitiven originären und derivativen Finanzinstrumente des Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, bei denen die Mercedes-Benz Group als Leasingnehmer auftritt, werden im Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko nicht berücksichtigt. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet.

Die Veränderung des Value-at-Risk der zinsensitiven Instrumente war im Jahresverlauf 2022 im Wesentlichen durch die Entwicklung der Zinsvolatilitäten bestimmt.

Hedge Accounting. Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 eingesetzt. Darüber hinaus stimmen die Volumina, Zinskurven und Währungen sowie Laufzeiten von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument grundsätzlich überein. Im Fall kombinierter derivativer Instrumente zur Zins-Währungssicherung wird der Basisaufschlag aus der Währungssicherung nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Zinsen, Laufzeiten und Nennbeträgen sicher. Bei der Absicherung für ABS-Transaktionen von Privatplatzierungen erfolgt teilweise die Risikoabsicherung der Marktzinskomponente, die historisch im Durchschnitt mehr als 70 % der Wertänderung der Gesamtverzinsung abdeckt. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung unter Anwendung der Methode der hypothetischen Derivate beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Zinsrisikos entsprechen.
- Keine perfekte Passung bei einzelnen Parametern der gesicherten Grundgeschäfte und den verwendeten Sicherungsinstrumenten.
- Aufschläge in Sicherungsinstrumenten zur Absicherung von ABS-Transaktionen.
- In den Jahren 2022 und 2021 ergaben sich keine wesentlichen Ergebniseffekte.

Commodity-Preisrisiko

Die Mercedes-Benz Group ist Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Dem Risiko aus kurzfristigen Schwankungen von Rohstoffpreisen begegnet die Mercedes-Benz Group in der Regel durch Preisgleitklauseln in den Lieferverträgen. Weiterhin schließt die Mercedes-Benz Group Power Purchase Agreements für Wind- und Solarenergie ab, um sich vor Schwankungen der Energiepreise abzusichern und einen langfristigen, nachhaltigen Bezug von Strom zu sichern. Der Wert dieser Verträge ermittelt sich anhand der Differenz zwischen dem fixierten Abnahmepreis und den zukünftig erwarteten Strompreisen. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken aus dem geplanten Bezug von Edelmetallen wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesichert. Die Mercedes-Benz Group entschied sich, die Sicherungsstrategien für Edelmetalle bis auf Weiteres auszusetzen und bestehende Sicherungen auslaufen zu lassen.

Tabelle D.89 zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Jahre 2022 und 2021 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle D.84.

Der Rückgang des Value-at-Risk der Rohstoffsicherungen im Jahr 2022 ist auf das Absinken des Sicherungsvolumens zurückzuführen.

Hedge Accounting. Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 eingesetzt. Darüber hinaus stimmen die Volumina und bewertungsrelevanten Parameter von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Laufzeiten überein. Der 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-Preisrisikos entsprechen.
- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Die Nominalvolumina von Sicherungsinstrumenten, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind, betragen im Berichtsjahr 12 (2021: 12) Mrd. € für Derivate zur Absicherung von Zinsrisiken und 15 (2021: 8) Mrd. € für Derivate zur Absicherung von Wechselkursrisiken sowie 644 (2021: 17) Mio. € für Derivate zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken.

Aktienkursrisiko

Die Mercedes-Benz Group besitzt überwiegend Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden und zum Teil at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden, wie z. B. die Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG und BAIC Motor. Diese Anlagen werden deshalb nicht in einer Marktrisikoaanalyse des Konzerns berücksichtigt.

35. Segmentberichterstattung

Berichtete Segmente

Der Konzern umfasst die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility. Die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans wurden bis zum 31. Dezember 2021 aufgrund vergleichbarer längerfristiger durchschnittlicher Umsatzrenditen sowie einer vergleichbaren Umsatzentwicklung und Kapitalintensität zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. Nach der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Dezember 2021 werden die beiden Segmente ab dem 1. Januar 2022 gesondert berichtet. Die Segmentzahlen des Jahres 2021 wurden entsprechend angepasst.

Die Segmentinformationen beziehen sich auf die fortgeführten Aktivitäten. Das bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts berichtete Segment Daimler Truck & Buses ist im Jahr 2021 in den aufgegebenen Aktivitäten enthalten und deshalb nicht Teil der dargestellten Segmentinformationen.

Die Darstellung der Segmente entspricht der internen Organisations- und Berichtsstruktur.

Die Fahrzeugsegmente entwickeln und produzieren Premium- und Luxus-Fahrzeuge und Transporter. Das Markenportfolio des Segments Mercedes-Benz Cars umfasst neben der Marke Mercedes-Benz auch die Marken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und Mercedes-EQ. Die Marke Mercedes me bietet Zugang zu den digitalen Diensten von Mercedes-Benz Cars. Bei Mercedes-Benz Vans erfolgt der Vertrieb der Transporter unter der Marke Mercedes-Benz. Darüber hinaus bieten die Fahrzeugsegmente entsprechende Ersatzteile und Zubehör an.

Das Segment Mercedes-Benz Mobility unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken der Mercedes-Benz Group. Das Angebot beinhaltet vor allem maßgeschneiderte Mobilitäts- und Finanzdienstleistungen: von Leasing- und Finanzierungsangeboten für Endkunden und Händler sowie die Versicherungen über flexible Abo- und Mietmodelle bis hin zum Flottenmanagement für gewerbliche Kunden, welches vor allem über die Marke Athlon erfolgt. Darüber hinaus ist Mercedes-Benz Mobility im Bereich innovativer Mobilitätsdienstleistungen tätig.

Überleitung

In der Überleitung werden Funktionen und Services der Konzernzentrale sowie von nicht den Segmenten zugeordneten Beteiligungen (z. B. Daimler Truck Holding AG) ausgewiesen. Darüber hinaus sind in der Überleitung zentral verantwortete Sachverhalte sowie Ergebniseffekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten enthalten.

Interne Steuerung und Berichterstattung

Die interne Steuerung und Berichterstattung in der Mercedes-Benz Group basiert grundsätzlich auf den in Anmerkung 1 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS.

Die in der internen Steuerung und Berichterstattung verwendete Konzernergebnisgröße stellt das EBIT dar. Das EBIT setzt sich aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz, den Vertriebs-, den allgemeinen Verwaltungs-, den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen, dem Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen und dem übrigen Finanzergebnis zusammen.

In begründeten Einzelfällen werden Effekte auf die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, Konzernbilanz und Konzern-Kapitalflussrechnung nicht gemäß einer rechtlichen Sicht dem entsprechenden Segment zugeordnet, sondern der Segmentausweis folgt einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise.

Erlöse zwischen den Segmenten werden grundsätzlich zu marktgerechten Preisen berechnet.

Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden grundsätzlich in der Überleitung eliminiert. Die Eliminierung von Effekten im Zusammenhang mit konzerninternen Übertragungen von Beteiligungen erfolgt grundsätzlich in den betroffenen Segmenten. Der Ausweis der Ergebniseffekte im Konzern erfolgt mit Abschluss der externen Transaktion grundsätzlich im entsprechenden Segment. Hinsichtlich der Bilanzierung von Leasingverträgen im Zusammenhang mit konzerninternen Transaktionen werden in der Segmentberichterstattung teilweise Vereinfachungen vorgenommen.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte. Die Vermögenswerte der Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus. Die Segmentschulden beinhalten grundsätzlich alle Schulden. Die Schulden der Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die mit den Operating-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwertrisiken des Konzerns werden grundsätzlich von den Segmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility; die Bedingungen variieren je nach Segment 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 Geschäftswerte betreffen.

Abschreibungen können neben den planmäßigen Abschreibungen auch Wertminderungen enthalten, soweit sie nicht Wertminderungen auf Geschäftswerte nach IAS 36 betreffen.

Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten sind in den Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Abschreibungen auf Sachanlagen nicht enthalten.

Die Tabellen D.90 und D.91 zeigen die Segmentinformationen für die Jahre 2022 und 2021.

Konzernabschluss**D.90****Segmentinformationen**

	Mercedes- Benz Cars	Mercedes- Benz Vans	Mercedes- Benz Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Mercedes- Benz Group
in Millionen €						
2022						
Außenumsatzerlöse	107.359	16.427	26.231	150.017	-	150.017
Konzerninterne Umsatzerlöse	4.242	790	723	5.755	-5.755	-
Umsatzerlöse gesamt	111.601	17.217	26.954	155.772	-5.755	150.017
Segmentergebnis (EBIT)	16.340	1.897	2.428	20.665	-207	20.458
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.586	122	-209	1.499	233	1.732
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungs- faktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	457	86	2	545	-	545
Segmentvermögenswerte	91.908	10.036	142.524	244.468	-8.138	236.330
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	4.479	328	271	5.078	8.452	13.530
Segmentsschulden	51.964	9.025	128.948	189.937	-12.290	177.647
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	12.687	1.295	11.277	25.259	-173	25.086
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	3.197	179	43	3.419	-1	3.418
davon Sachinvestitionen	3.265	199	18	3.482	-1	3.481
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	7.213	620	6.130	13.963	-72	13.891
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	2.143	186	68	2.397	3	2.400
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	3.800	266	56	4.122	-1	4.121

Konzernabschluss**D.91**

	Mercedes- Benz Cars	Mercedes- Benz Vans	Mercedes- Benz Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Mercedes- Benz Group
in Millionen €						
2021¹						
Außenumsatzerlöse	92.884	13.655	26.902	133.441	452	133.893
Konzerninterne Umsatzerlöse	3.828	1.080	1.039	5.947	-5.947	-
Umsatzerlöse gesamt	96.712	14.735	27.941	139.388	-5.495	133.893
Segmentergebnis (EBIT)	12.487	1.143	3.493	17.123	-1.095	16.028
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.478	107	-140	1.445	-93	1.352
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungs- faktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	89	7	-2	94	1	95
Segmentvermögenswerte	86.495	9.418	146.196	242.109	-8.693	233.416
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	3.733	323	471	4.527	9.061	13.588
Segmentsschulden	51.530	8.669	131.748	191.947	-16.140	175.807
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	13.028	1.198	13.125	27.351	2.115	29.466
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	2.396	60	61	2.517	224	2.741
davon Sachinvestitionen	3.589	198	78	3.865	714	4.579
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	7.209	670	6.183	14.062	1.004	15.066
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	2.102	210	79	2.391	161	2.552
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	3.593	275	64	3.932	498	4.430

¹ Im Jahr 2021 werden die Kennzahlen mit Ausnahme der Zugänge zu und Abschreibungen auf langfristigen Vermögenswerten als fortgeführte Aktivitäten dargestellt. Die Zugänge zu und Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte enthalten die Umfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung.

Konzernabschluss**Überleitung**

Tabelle D.92 zeigt die Überleitung des EBIT gemäß der Segmentberichterstattung auf die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung.

Die Überleitung der Segmentvermögenswerte und -schulden auf die relevanten Konzerngrößen ergibt sich aus Tabelle D.93.

Das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** beinhaltet den positiven Ergebnisbeitrag von 226 (2021: -1) Mio. € an der Daimler Truck Holding AG. Das Ergebnis des Vorjahres ist durch Wertminderungen auf den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor mit 120 Mio. € belastet.

Die Zeile **sonstige Überleitungsposten** beinhaltet Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veräußerung einzelner Beteiligungen und Geschäftsaktivitäten an die Daimler Truck Holding AG oder deren Tochterunternehmen (2021: Abspaltung und Ausgliederung des bis zu diesem Zeitpunkt berichteten Segments Daimler Trucks & Buses).

D.92**Überleitung EBIT auf Konzernwerte**

	2022	2021
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	20.665	17.123
Gewinn/Verlust aus Abspaltung und Ausgliederung (nach Transaktionskosten)	-	-782
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	233	-93
Sonstige Überleitungsposten	-458	-212
Eliminierungen	18	-8
EBIT gemäß Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	20.458	16.028

D.93**Überleitung der Segmentvermögenswerte und -schulden auf die Konzernwerte**

	2022	2021
in Millionen €		
Summe Segmentvermögenswerte	244.468	242.109
At-equity bewertete Finanzinvestition in DTHAG	8.199	8.762
Übrige at-equity bewertete Finanzinvestitionen ¹	253	299
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ²	3.107	2.906
Sonstige Überleitungsposten und Eliminierungen	-19.697	-20.660
Konzern-Segmentvermögenswerte	236.330	233.416
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ²	23.685	26.415
Summe Konzern-Aktiva	260.015	259.831
Summe Segmentschulden	189.937	191.947
Schulden aus Ertragsteuern ²	7.614	4.721
Sonstige Überleitungsposten und Eliminierungen	-19.904	-20.861
Konzern-Segmentschulden	177.647	175.807
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ²	-4.172	10.857
Konzern-Eigenkapital	86.540	73.167
Summe Konzern-Passiva	260.015	259.831

1 Beinhaltet im Wesentlichen den At-equity-Buchwert an BAIC Motor.

2 Soweit diese nicht auf Mercedes-Benz Mobility entfallen.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswerts angegeben.

Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in Tabelle D.94 dargestellt.

D.94

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

	Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte	
	2022	2021	2022	2021
in Millionen €				
Europa	56.487	51.044	61.983	62.058
davon Deutschland	23.085	20.733	45.587	44.421
Nordamerika	40.091	33.105	19.722	22.181
davon USA	35.829	29.284	17.883	20.010
Asien	45.558	40.126	2.159	1.660
davon China	27.324	25.173	537	564
Übrige Märkte	7.881	9.618	807	1.436
	150.017	133.893	84.671	87.335

36. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement in der Mercedes-Benz Group stellen die Net Assets und der Value Added dar. Die Ermittlung der Net Assets des Konzerns erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Segments Mercedes-Benz Mobility erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Kapitalbindung des Konzerns beinhaltet zusätzlich die Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige zentrale Posten und Eliminierungen.

Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres berechnen sich aus dem Durchschnitt der Quartale. Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals und sind in Tabelle D.95 dargestellt.

D.95

Durchschnittliche Net Assets

	2022	2021
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars	38.189	33.031
Mercedes-Benz Vans	885	835
Mercedes-Benz Mobility ¹	14.466	15.681
Net Assets der Segmente	53.540	49.547
Daimler Nutzfahrzeuggeschäft ²	-	7.625
At-equity bewertete Finanzinvestition in DTHAG ³	8.078	1.095
Übrige at-equity bewertete Finanzinvestitionen ⁴	303	361
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ⁵	-3.818	131
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen ⁵	422	-362
Net Assets Mercedes-Benz Group	58.525	58.397

1 Eigenkapital.

2 Bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts berichtetes Segment Daimler Trucks & Buses. Für das abgespaltene Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft wurden für das vierte Quartal 2021 keine Werte mehr berücksichtigt.

3 Die at-equity bewertete Finanzinvestition in DTHAG wurde ab dem vierten Quartal 2021 berücksichtigt.

4 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

5 Soweit nicht Mercedes-Benz Mobility zugeordnet.

Die auf die durchschnittlichen Net Assets des Konzerns anfallenden Kapitalkosten fließen in den Value Added ein. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft und damit Wert schafft. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets und damit der Kapitalkostensatz wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Eigen- und Fremdkapitalgeber für ihr investiertes Kapital erwarten. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung verwendet wird, bei 8% nach Steuern.

Das Ziel des Kapitalmanagements ist die Steigerung des Value Added unter anderem durch 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 Capitals, gewährleistet. Darüber hinaus wird die Kapitalstruktur, und damit einhergehend der Kapitalkostensatz, unter Berücksichtigung gesetzlicher Regelungen kosten- und risikooptimal ausgestaltet. Beispiele hierfür sind unter anderem ein ausgewogenes Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital sowie ein angemessener, an den operativen Erfordernissen orientierter Bestand an Liquidität.

37. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert) und das Ergebnis je Aktie (verwässert) berechnen sich auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG. Nach Auslaufen des Stock-Option-Plans im Jahr 2014 gibt es keine Verwässerungseffekte mehr. Der Ergebnisanteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 14.501 (2021: 10.695) Mio. €. Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert) beträgt 1.069,8 (2021: 1.069,8) Mio.

38. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

Nahestehende Unternehmen

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen werden grundsätzlich zu marktüblichen Bedingungen ausgeführt. Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens zwischen dem Konzern und nahestehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen sowie Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle D.96 dargestellt.

Assoziierte Unternehmen

Wie in Tabelle D.96 ausgewiesen, betreffen die Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen im Wesentlichen die in der Überleitung ausgewiesene Daimler Truck Holding AG (Daimler Truck) sowie die Gesellschaften LSH Auto International Limited (LSHAI) und Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), die dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet sind.

Mit Wirksamwerden der Abspaltung und Ausgliederung im Dezember 2021 wird die Daimler Truck Holding AG als assoziiertes Unternehmen berichtet. Zwischen der Mercedes-Benz Group und Daimler Truck gibt es zahlreiche Beziehungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, wie Käufe und Verkäufe von Gütern und Dienstleistungen sowie Leasingvereinbarungen. Zudem werden übergangsweise Dienstleistungen aus Zentralfunktionen erbracht, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten sind. Diese umfassen insbesondere IT (276 Mio. €), Logistik (181 Mio. €) und Personal (85 Mio. €).

Die vermieteten Gegenstände des Segments Mercedes-Benz Mobility enthalten von Daimler Truck produzierte Nutzfahrzeuge, die von externen Händlern oder anderen, nicht mit der Mercedes-Benz Group verbundenen Dritten erworben wurden. Für diese vermieteten Gegenstände erhält Mercedes-Benz Mobility in der Regel eine Restwertgarantie von Daimler Truck im Zusammenhang mit der Verpflichtung, die jeweiligen Nutzfahrzeuge an Daimler Truck zurückzugeben. Zum 31. Dezember 2022 betrug diese Garantie 383 Mio. € (31. Dezember 2021: 685 Mio. €).

Zusätzlich wird von Mercedes-Benz Mobility in einzelnen Märkten das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft für Nutzfahrzeuge von Daimler Truck weitergeführt. Mercedes-Benz Mobility erwirbt zu diesem Zweck die Fahrzeuge von Daimler Truck und vermietet diese an den Endkunden. Soweit eine verpflichtende Fahrzeugrückgabe an Daimler Truck vereinbart ist, wird ein Leasingvertrag (Headlease) zwischen Mercedes-Benz Mobility und Daimler Truck abgebildet. Der Vertrag zwischen Mercedes-Benz Mobility und dem Endkunden stellt diesbezüglich einen Untermietvertrag (Sublease) dar. In den in der Tabelle D.96 dargestellten Forderungen und Nutzungsrechten sind Ansprüche auf den Rückkauf von Fahrzeugen von 1.312 Mio. € (31. Dezember 2021: 1.617 Mio. €) enthalten, die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen sind, sowie Nutzungsrechte von 548 Mio. € (31. Dezember 2021: 1.060 Mio. €) gegenüber Daimler Truck, die im Vermietvermögen ausgewiesen sind. Diese Nutzungsrechte wurden im Jahr 2022 planmäßig um 399 Mio. € abgeschrieben. Des Weiteren sind in Tabelle D.96 Nutzungsrechte der Daimler Greater China Ltd. gegenüber BBAC von 94 Mio. € (31. Dezember 2021: 103 Mio. €) aus einem Leasingvertrag ausgewiesen.

Wie in Anmerkung 3 beschrieben, fanden im Jahr 2022 weitere Verkäufe bzw. Übertragungen operativer Beteiligungen und Geschäftsaktivitäten statt. In der Tabelle D.96 sind keine Ergebniseffekte aus diesen Transaktionen enthalten.

Darüber hinaus hält die Mercedes-Benz Group Minderheitenanteile an von der Daimler Truck Group beherrschten Immobiliengesellschaften von 162 Mio. € (31. Dezember 2021: 209 Mio. €), die als Fremdkapitalanteile in den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden.

Außerbilanzielle Verpflichtungen bestehen insbesondere gegenüber dem Daimler Truck-Konzern und dem Gemeinschaftsunternehmen Automotive Cells Company SE. Diese betragen zum 31. Dezember 2022 insgesamt 467 Mio. € (31. Dezember 2021: 569 Mio. €).

Gemeinschaftsunternehmen

Mit Wirkung zum 1. Juli 2022 schlossen die Mercedes-Benz AG und die Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. eine Vereinbarung zugunsten von smart Automobile Co., Ltd. (smart) ab. Diese verpflichtet die Anteilseigner zur Bereitstellung finanzieller Mittel bis zu einem Höchstbetrag von jeweils 612 Mio. € für den Fall, dass smart nicht in der Lage ist, seinen Zahlungsverpflichtungen aus einem Konsortialkreditvertrag nachzukommen. Smart ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Weitere Erläuterungen zur Geschäftstätigkeit der wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie der wesentlichen Transaktionen in den Jahren 2022 und 2021 finden sich in Anmerkung 14.

Zuwendungen zu Planvermögen

Der Mercedes-Benz Pension Trust e.V. verwaltet treuhänderisch das Planvermögen zur Sicherung von Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch ein nahestehendes Unternehmen der Mercedes-Benz Group. Ein weiteres nahestehendes Unternehmen stellt die Mercedes-Benz Pensionsfonds AG dar. Die Mercedes-Benz Group AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für die beiden Gesellschaften. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 23.

Nachhaftung

Im Jahr 2019 gliederte die Mercedes-Benz Group AG Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten des damaligen Segments Mercedes-Benz Cars & Vans in die Mercedes-Benz AG sowie des damaligen Segments Daimler Trucks & Buses in die Daimler Truck AG aus. Die Mercedes-Benz Group AG, die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG haften gemäß § 133 Abs. 1, Abs. 3 UmwG als an der Ausgliederung beteiligte Rechtsträger als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG, die vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung begründet worden sind. Diejenigen der vorgenannten Rechtsträger, denen die betreffenden Verbindlichkeiten nach dem Ausgliederungsvertrag nicht zugewiesen sind, haften für diese Verbindlichkeiten allerdings nur dann, wenn sie innerhalb von fünf Jahren ab Bekanntmachung der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG fällig und daraus Ansprüche gerichtlich oder in einer anderen in § 133 UmwG beschriebenen Weise festgestellt werden. Durch die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Jahr 2021 ergab sich ein konzernexternes Nachhaftungsverhältnis.

Konzernabschluss

Die in diesem Zusammenhang bestehenden Bestimmungen, insbesondere die Vorgehensweise zur Regelung des Innenausgleichs zwischen den beteiligten Rechtsträgern, sind im Ausgliederungsvertrag vom 25. März 2019 geregelt.

Für vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung begründete Versorgungsverpflichtungen aufgrund des Betriebsrentengesetzes beträgt die vorgenannte Frist zehn Jahre. Die Mercedes-Benz Group AG bzw. die Mercedes-Benz AG haben aufgrund des ausreichend zur Verfügung stehenden Planvermögens des anderen Rechtsträgers hieraus keinen Liquiditätsabfluss zu erwarten.

Nach derzeitiger Einschätzung wird eine Inanspruchnahme aus dem Nachhaftungsverhältnis zwischen den Gesellschaften als unwahrscheinlich eingestuft.

Nahestehende Personen

Der Konzern unterhält im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weltweit mit einer Vielzahl von Unternehmen, die auch Kunden und/oder Lieferanten des Konzerns sind, Geschäftsbeziehungen. Unter diesen Kunden und/oder Lieferanten befinden sich auch Unternehmen, die eine Verbindung zu Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats sowie zu nahen Familienangehörigen dieser Organmitglieder der Mercedes-Benz Group AG oder deren Tochterunternehmen haben.

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie nahe Familienangehörige dieser Organmitglieder können zugleich Kunden der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen sein und Produkte sowie Dienstleistungen erwerben. Sofern solche Geschäftsbeziehungen bestehen, werden sie zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Angaben zur Vergütung der Organmitglieder sind in Anmerkung 39 enthalten.

D.96**Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen**

	Erträge aus erbrachten Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Erträge ¹		Aufwendungen aus empfangenen Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Aufwendungen ¹		Forderungen und Nutzungsrechte		Verbindlichkeiten	
	2022	2021	2022	2021	31. Dezember ²		31. Dezember ³	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	18.601	15.466	2.653	968	4.842	6.027	557	723
davon Daimler Truck	1.120	80	2.120	123	2.262	3.426	332	533
davon LSHAI	9.641	8.465	232	535	887	565	23	21
davon BBAC	7.821	6.573	300	294	1.646	2.007	195	168
Gemeinschaftsunternehmen	639	1.737	32	872	93	153	1	139

1 Beziehungen der im Rahmen der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts abgegangenen Gesellschaften mit nahestehenden Personen der Mercedes-Benz Group sind bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung im Vorjahr berücksichtigt.

2 Nach Wertberichtigungen von insgesamt 52 Mio. € (22 Mio. € zum 31. Dezember 2021).

3 Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Unternehmen.

39. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der im Geschäftsjahr erfolgswirksam erfasste Aufwand für die Vergütung der im Jahr 2022 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats kann Tabelle D.97 entnommen werden.

Die in Tabelle D.97 dargestellten Aufwendungen für Vorstandsbezüge im Zusammenhang mit der variablen Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung resultierten aus der fortlaufenden Bewertung aller zum Bilanzstichtag ausgegebenen und noch nicht fällig gewordenen Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP), also der Pläne 2019 bis 2022, mit dem jeweils beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2022 insgesamt 137.655 (2021: 170.670) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 8,3 (2021: 11,1) Mio. €. Zusätzliche Informationen zur aktienorientierten Vergütung der Vorstandsmitglieder können Anmerkung 22 entnommen werden.

Nach Maßgabe des § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand somit Gesamtbezüge, ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen, von 32,2 (2021: 35,2) Mio. € gewährt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Gremientätigkeiten ausschließlich kurzfristig fällige fixe Leistungen in Höhe von 6,6 (2021: 6,2) Mio. €, deren Höhe von den im Aufsichtsrat wahrgenommenen Funktionen abhängt. Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Jahr 2022 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeit, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt.

Die Übernahme von Gremientätigkeiten bei Konzerngesellschaften durch Vorstandsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG werden nicht gesondert vergütet, sondern sind mit der Vergütung bei der Mercedes-Benz Group AG abgegolten.

Im Jahr 2022 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder bzw. Aufsichtsratsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG weder gewährt noch erlassen.

Die im Jahr 2022 gewährten Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 21,3 (2021: 19,1) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihre Hinterbliebenen betragen am 31. Dezember 2022 insgesamt 246,1 (2021: 334,3) Mio. €.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG sind im Vergütungsbericht dargestellt.

D.97

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

	2022	2021
in Millionen €		
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung)	8,9	9,1
Kurzfristig variable Vergütungskomponente (50% des Jahresbonus)	7,5	7,5
Mittelfristig variable Vergütungskomponente (50% des Jahresbonus, »Deferral«)	8,0	7,5
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP)	15,4	22,9
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	2,3	2,1
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	-
Bezüge des Vorstands	42,1	49,1
Bezüge des Aufsichtsrats	6,6	6,2
Gesamt	48,7	55,3

40. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG wählten in der Hauptversammlung am 29. April 2022 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer. Tabelle D.98 zeigt die als Aufwand erfassten Honorare der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie der Gesellschaften des weltweiten KPMG-Verbunds für die an die Mercedes-Benz Group AG, an die konsolidierten Tochterunternehmen und an die anteilmäßig konsolidierten gemeinschaftlichen Tätigkeiten erbrachten Leistungen.

Die Abschlussprüfungsleistungen betreffen die Prüfung des Konzernabschlusses und der Jahresabschlüsse sowie alle für die Abschlussprüfung erforderlichen Leistungen einschließlich der prüferischen Durchsicht der Zwischenabschlüsse, der Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie der projektbegleitenden rechnungslegungsbezogenen IT- und Prozessprüfungen.

Andere Bestätigungsleistungen wurden vor allem für Prüfungen von IT-Systemen und Prozessen oder im Zusammenhang mit der Erteilung von Comfort-Lettern erbracht. Sonstige Leistungen wurden im Wesentlichen für nicht rechnungslegungsrelevante IT- und Prozessberatungen sowie Qualitätssicherungen beauftragt.

Der Rückgang der Honorare im Vergleich zum Vorjahr ist unter anderem auf die im Vorjahr enthaltenen einmaligen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts zurückzuführen. Darüber hinaus waren im Vorjahr die bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung angefallenen Honorare der Gesellschaften des bis zu diesem Zeitpunkt berichteten Segments Daimler Trucks & Buses enthalten.

D.98

Honorare des Abschlussprüfers

	2022	2021
in Millionen €		
Abschlussprüfungsleistungen	38	40
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	24	25
Andere Bestätigungsleistungen	6	19
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	4	17
Steuerberatungsleistungen	-	2
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	-	1
Sonstige Leistungen	2	2
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	2	1
	46	63

41. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Eigenkapitalzuführung in die There Holding B.V.

Im ersten Halbjahr 2023 führt die Mercedes-Benz Group über die Mercedes-Benz AG zusammen mit anderen Anteilseignern der There Holding B.V. (THBV) zusätzliches Eigenkapital in die THBV zu. Die Mittel aus der Kapitalzuführung werden von der THBV an die Here International B.V. (HERE) weitergereicht, um die Liquidität von HERE zu stärken. HERE gehört zu den weltweit größten Herstellern von digitalen Straßenkarten für Navigationssysteme.

Der Zahlungsmittelabfluss im Konzern wird in der Größenordnung eines niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereichs erwartet. Die Kapitalerhöhung führt zu einem entsprechenden Anstieg des Buchwerts am assoziierten Unternehmen THBV, das nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG einbezogen und dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet ist.

42. Zusätzliche Angaben

Deutscher Corporate Governance Kodex

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite der Mercedes-Benz Group dauerhaft zugänglich gemacht.

Anteilsbesitz

In Tabelle D.99 wird der Anteilsbesitz der Mercedes-Benz Group gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1-6 HGB dargestellt. Kooperationen ohne Anteil am Kapital werden grundsätzlich nicht ausgewiesen. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von Beteiligungen im Sinne des § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB unterbleiben, soweit sie nach § 313 Abs. 3 Satz 4 HGB für die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Mercedes-Benz Group von untergeordneter Bedeutung sind. Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch nehmen. Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG der befreiende Konzernabschluss. Am 1. Februar 2022 wurde die Daimler AG in die Mercedes-Benz Group AG umfirmiert. Ab diesem Zeitpunkt erfolgten Umfirmierungen weiterer Tochterunternehmen. In der Anteilsbesitzliste sind die Gesellschaften mit ihrer Firmierung zum 31. Dezember 2022 dargestellt.

Konzernabschluss

D.99

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil % ¹	Fuß- note
I. Konsolidierte Tochterunternehmen			
Accumotive GmbH & Co. KG	Kamenz, Deutschland	100,00	5
Alpha 1 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 2 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 3 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 4 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 5 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 6 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 7 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Athlon Beheer International B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Car Lease International B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Italy S.R.L.	Rom, Italien	100,00	
Athlon Car Lease Nederland B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Athlon Car Lease Portugal, lda	Oeiras, Portugal	100,00	
Athlon Car Lease Rental Services B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Rental Services Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Car Lease S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	
Athlon Car Lease Spain, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Athlon France S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	
Athlon Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
Athlon Mobility Consultancy N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Mobility Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Athlon Rental Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
Athlon Sweden AB	Malmö, Schweden	100,00	
Brooklands Estates Management Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Deutschland	100,00	5
CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited	Centurion, Südafrika	100,00	
DAF Investments, Ltd.	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Fleet Management GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd. i. L.	Pretoria, Südafrika	65,00	4
Daimler Greater China Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Mobility & Technology Service Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Vans USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Delta Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Epsilon Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
FOTIC - MB Leasing No. 2 Single Fund Trust	Peking, China	0,00	3
FOTIC - MB Leasing No. 3 Single Fund Trust	Peking, China	0,00	3
FOTIC - MB Leasing No. 4 Single Fund Trust	Peking, China	0,00	3
FOTIC - MB Leasing No. 5 Single Fund Trust	Peking, China	0,00	3
Friesland Lease B.V.	Drachten, Niederlande	51,11	
Interleasing Luxembourg S.A.	Windhof, Luxemburg	100,00	
Koppieview Property (Pty) Ltd	Zwartkop, Südafrika	100,00	
LBBW AM – Daimler Re Insurance	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
LBBW AM – MBVEXW	Stuttgart, Deutschland	0,00	3
MBarc Credit Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
MDC Power GmbH	Kölleda, Deutschland	100,00	5
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd	Brixworth, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes pay GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz - Aluguer de Veículos, Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz (China) Ltd.	Peking, China	75,00	
Mercedes-Benz (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil % ¹	Fuß- note
Mercedes-Benz Argentina S.A.U.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Assuradeuren B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Auto Finance Ltd.	Peking, China	100,00	
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2020-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2021-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2021-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2019-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2020-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2020-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2021-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2022-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Automotive Mobility GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Bank GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Bank Polska S.A. w likwidacji	Warschau, Polen	100,00	4
Mercedes-Benz Bank Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Banking Service GmbH	Saarbrücken, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A.	Brüssel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Bordeaux S.A.S.	Begles, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Broker Biztosítási Alkusz Hungary Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Brooklands Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Capital Investments B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Capital Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Capital Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Cars UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Corporate Investments, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz CPH A/S	Horsholm, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Customer Solutions GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V.	Den Haag, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Espana, S.A.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Europa NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz ExTra LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Filo Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Finance Canada Inc.	Montreal, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Tokio, Japan	95,11	
Mercedes-Benz Finance North America LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services BeLux NV	Brüssel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation	Mississauga, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services France S.A.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd.	Hongkong, China	80,00	
Mercedes-Benz Financial Services India Private Limited	Chennai, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Investment Company LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	80,00	
Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Niederlande	100,00	

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil % ¹	Fuß- note
Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Portugal - Sociedade Financeira de Crédito S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Singapore Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	75,00	
Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Pretoria, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan, China	51,00	
Mercedes-Benz Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Finans Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Finans Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz Finansal Kiralama Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Finansman Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Fleet Management Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Mercedes-Benz Försäljnings AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz France S.A.S.	Montigny-le Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Group Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Grund Services GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Hellas Single-Member S.A.	Kifissia, Griechenland	100,00	
Mercedes-Benz Holdings UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Hong Kong Limited	Hongkong, China	100,00	
Mercedes-Benz India Private Limited	Pune, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Agency (Beijing) Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Agency LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Broker S.R.L.	Voluntari, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan, China	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5, 7
Mercedes-Benz International Finance B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Investment Company LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	
Mercedes-Benz Korea Limited	Seoul, Südkorea	51,00	
Mercedes-Benz Lease Italia S.r.l.	Trient, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.	Peking, China	65,00	
Mercedes-Benz Leasing Deutschland GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Leasing IFN S.A.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz LT GmbH	Böblingen, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Ludwigsfelde Anlagenverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd.	Puchong, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Manhattan, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Poland sp. z o.o.	Jawor, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Master Owner Trust	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz México International, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Mercedes-Benz Mexico, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil % ¹	Fuß- note
Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Mobility (Thailand) Co., Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz Mobility AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
MERCEDES-BENZ MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Mobility Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Mobility Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	
MERCEDES-BENZ MOBILITY MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Mercedes-Benz Mobility Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Nederland Holding B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	
Mercedes-Benz North America Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz North America Finance Corporation	Newark, USA	100,00	
Mercedes-Benz Österreich GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetler A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	
Mercedes-Benz Paris SAS	Port-Marly, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Parts Brand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Parts Logistics Ibérica, S.L.U.	Azuqueca de Henares, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Parts Manufacturing & Services Ltd.	Shanghai, China	100,00	
Mercedes-Benz Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz PRAHA s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Real Estate GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Reinsurance S.A. Luxembourg	Luxemburg, Luxemburg	100,00	
Mercedes-Benz Renting, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Retail Belgium NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Retail Group UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Retail Receivables LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Mercedes-Benz Retail, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Risk Solutions South Africa (Pty.) Ltd.	Pretoria, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Roma S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Russia AO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Service Leasing S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd	Selangor, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o.	Sosnowiec, Polen	100,00	
Mercedes-Benz South Africa Ltd	Pretoria, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan, China	51,00	
Mercedes-Benz Trust Holdings LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Mercedes-Benz Trust Leasing Conduit LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Trust Leasing LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, USA	100,00	
Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Vans Hong Kong Limited	Hongkong, China	67,55	
Mercedes-Benz Vans UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Vans, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Versicherung AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Versicherungsservice GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil % ¹	Fuß- note
Mercedes-Benz Vietnam Ltd.	Ho-Chi-Minh-Stadt, Vietnam	70,00	
Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Wavre S.A.	Wavre, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC	Wilmington, USA	100,00	
Multifleet G.I.E	Le Bourget, Frankreich	50,10	7
PT Mercedes-Benz Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	
PT Mercedes-Benz Distribution Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	
Silver Arrow Athlon NL 2021-1	Utrecht, Niederlande	0,00	3
Silver Arrow Australia 2019-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Australia Trust 2019-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Australia Trust 2020-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Canada GP Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Silver Arrow Canada LP	Mississauga, Kanada	100,00	7
SILVER ARROW CHINA 2021-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2021-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2022-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2022-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow China Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2021-1	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow China Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2021-2	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2022-1 ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2022-2 ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow France 2020-1	Saint-Denis, Frankreich	0,00	3
Silver Arrow Japan 2021-1	Tokio, Japan	0,00	3
Silver Arrow Japan 2022-1	Tokio, Japan	0,00	3
Silver Arrow Lease Facility Trust	Wilmington, USA	0,00	3
Silver Arrow Merfina 2021-1 S.r.l.	Mailand, Italien	0,00	3
Silver Arrow S.A.	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
Star Assembly SRL	Sebes, Rumänien	100,00	
Ucafleet S.A.S	Le Bourget, Frankreich	65,00	
Vierzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Wagenplan B.V.	Almere, Niederlande	60,00	
YASA Limited	Kidlington, Vereinigtes Königreich	100,00	
Zuidlease B.V.	Sittard, Niederlande	51,00	

II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen²

Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
AEG Olympia Office GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentinien	62,49	
Cúspide GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler Gastronomie GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler Group Services Madrid, S.A.U.	San Sebastián de los Reyes, Spanien	100,00	
Daimler Unterstützungskasse GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Dreizehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
DriveCo, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Schweden	100,00	
LEONIE DMS DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
LICULAR GmbH	Kuppenheim, Deutschland	100,00	
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center	Neuhausen auf den Fildern, Deutschland	100,00	
MBiton GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil % ¹	Fuß- note
MBiton Sofia EOOD	Sofia, Bulgarien	100,00	
Mercedes pay AG	Zug, Schweiz	100,00	
Mercedes pay S.A. – in liquidation	Luxemburg, Luxemburg	100,00	4
Mercedes pay USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Assignment Services Americas, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Cars Middle East FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	
Mercedes-Benz Consulting GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V.	Maastricht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Egypt S.A.E.	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Energy GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services UK (Trustees) Ltd	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz G GmbH	Raaba, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Group Services Berlin GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc.	Cebu City, Philippinen	100,00	
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz IDC Europe S.A.S.	Valbonne, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Intellectual Property Management GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Logistics and Distribution Egypt LLC	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing and Import Egypt	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Rus Ltd	Moskau, Russische Föderation	80,00	
Mercedes-Benz Motorsport Limited	Brackley, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Museum GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics Asia Pacific Sdn. Bhd.	Puchong, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Pensionsfonds AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	6
Mercedes-Benz Purchasing Coordination Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Research & Development Tel Aviv Ltd.	Tel Aviv, Israel	100,00	
Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited	Bangalore, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	100,00	
Mercedes-Benz Subscription Services USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Tech Innovation GmbH	Ulm, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Tech Motion GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz UK Share Trustee Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz UK Trustees Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Vans Mobility, S.L.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	100,00	
Mercedes-Benz.io GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz.io Portugal Unipessoal Lda.	Lissabon, Portugal	100,00	
Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L.	Esparraguera, Spanien	51,00	
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	7
Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
SMART MOBILITY PTE. LTD.	Singapur, Singapur	100,00	
Star Transmission srl	Cugir, Rumänien	100,00	
STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o.	Maribor, Slowenien	100,00	
Van Manufacturing Poland sp. z o.o.	Jawor, Polen	100,00	
Vierte Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Zweite Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
III. Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten			
Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V.	Aguascalientes, Mexiko	54,01	
IV. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen			
Automotive Cells Company SE	Bruges, Frankreich	33,33	
Enbase Power GmbH	München, Deutschland	25,10	
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, China	50,00	
MB Service Japan Co., Ltd.	Hitachi, Japan	33,40	
Movinx GmbH	Berlin, Deutschland	50,00	

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil % ¹	Fuß- note
smart Automobile Co., Ltd.	Ningbo, China	50,00	
Wei Xing Tech. Co., Ltd.	Hangzhou, China	50,00	
YOUR NOW Holding GmbH	München, Deutschland	50,00	
V. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen			
BAIC Motor Corporation Ltd.	Peking, China	9,55	
Beijing Benz Automotive Co., Ltd.	Peking, China	49,00	
Blacklane GmbH	Berlin, Deutschland	30,99	
Bolt Technology OÜ	Tallinn, Estland	7,42	
Daimler Truck Holding AG	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	30,00	
IONITY Holding GmbH & Co. KG	München, Deutschland	15,12	
LSH Auto International Limited	Hongkong, China	15,00	
Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.	Brackley, Vereinigtes Königreich	33,33	
Mobility Trader Holding GmbH	Berlin, Deutschland	9,17	
RS Holdings Inc.	Wilmington, USA	65,32	
There Holding B.V.	Rijswijk, Niederlande	29,74	
VI. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und zum beizulegenden Zeitwert bewertete wesentliche sonstige Beteiligungen²			
AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.	Burnaby, Kanada	50,10	4
Aston Martin Lagonda Global Holdings Plc	Gaydon, Vereinigtes Königreich	9,74	
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Kanada	33,00	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Peking, China	51,00	
Earlybird DWES Fund VI GmbH & Co. KG	München, Deutschland	6,45	
Esslinger Wohnungsbau GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	26,57	
European Center for Information and Communication Technologies – EICT GmbH	Berlin, Deutschland	25,00	
Factorial Inc.	Woodbury, USA	9,52	
Gamma 1 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	10,10	7
Gamma 2 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	10,10	7
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	18,37	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	10,12	7
hap2U SAS	Pontcharra, Frankreich	34,59	
Kamaz PAO	Naberezhnye Chelny, Russische Föderation	15,00	
Momenta Global Limited	Grand Cayman, Kaimaninseln	6,34	
Ondine Tech Fund 1 L.P.	George Town, Kaimaninseln	43,23	
PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR	Ingolstadt, Deutschland	20,00	7
Power Supply Systems GmbH	Stuttgart, Deutschland	24,90	
Sila Nanotechnologies Inc.	Dover, USA	8,91	
SK Gaming Beteiligungs GmbH	Köln, Deutschland	24,17	
smart-BRABUS GmbH i.L.	Bottrup, Deutschland	50,00	4
STARCAM s.r.o.	Most, Tschechische Republik	51,00	
The Mobility House AG	Zürich, Schweiz	11,53	
VfB Stuttgart 1893 AG	Stuttgart, Deutschland	11,61	
Volocopter GmbH	Bruchsal, Deutschland	5,50	

1 Beteiligung gemäß § 16 AktG.

2 Für die Bilanzierung von nicht konsolidierten Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen verweisen wir auf Anmerkung 1 im Anhang.

3 Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände.

4 In Liquidation.

5 Inanspruchnahme der Befreiung gemäß §264 Abs. 3 bzw. §264b HGB.

6 Beherrschender Einfluss auf die Anlage der Vermögenswerte. Keine Konsolidierung der Vermögenswerte aufgrund vertraglicher Gestaltung.

7 Die Mercedes-Benz Group AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter.

Die Mercedes-Benz Group AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter für:

Gamma 3 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG, Schönefeld (Deutschland),

Gamma 4 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG, Schönefeld (Deutschland).



WEITERE INFORMATIONEN



WEITERE INFORMATIONEN

- 347 Versicherung der gesetzlichen Vertreter**
- 348 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**
- 360 Kennzahlen Mercedes-Benz Group**
- 361 Kennzahlen Geschäftsfelder**
- 362 Informationen im Internet**

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 Mercedes-Benz Group AG zusammengefasst ist, nach bestem Wissen der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, den 13. März 2023



Ola Källenius



Dr. Jörg Burzer



Renata Jungo Brüngger



Sabine Kohleisen



Markus Schäfer



Britta Seeger



Hubertus Troska



Harald Wilhelm

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Mercedes-Benz Group AG,
Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Entwicklung des Konzerneigenkapitals und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie den 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 Mercedes-Benz Group AG einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft und des Konzerns zur Erfüllung der §§ 289b bis 289e und 315b bis 315c HGB 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.

Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, 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. Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen.

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. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des 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.

Hinweis zur Hervorhebung eines Sachverhalts

Wir verweisen auf die Ausführungen der gesetzlichen Vertreter in Abschnitt »EU-Taxonomie« der in Abschnitt »Nichtfinanzielle Erklärung« des zusammengefassten Lageberichts enthaltenen zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung nach §§ 289b Abs. 1, 289c, 315b Abs. 1, 315c HGB. Dort wird beschrieben, dass die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte Formulierungen und Begriffe enthalten, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Die gesetzlichen Vertreter legen dar, wie sie die erforderliche Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte vorgenommen haben. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheit behaftet. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht ist diesbezüglich nicht modifiziert.

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.

Die bilanziellen und erfolgsrechnerischen Auswirkungen der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland

Zur Sachverhaltsbeschreibung verweisen wir auf den Konzernanhang im Abschnitt 4 »Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland und beabsichtigte Veräußerung der Anteile an den russischen Tochterunternehmen«. Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Angaben zu den Eventualverbindlichkeiten finden sich auch im Konzernanhang in Abschnitt 32 »Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die Mercedes-Benz Group hat sich im März 2022 entschlossen, bis auf Weiteres den Export von Pkw und Vans nach Russland sowie die lokale Fertigung in Russland einzustellen.

Aus dem Ansatz und der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden infolge der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland, insbesondere der Abarbeitung bestehender Geschäftsvorfälle, ergaben sich im Geschäftsjahr 2022 Aufwendungen in Höhe von ca. Mrd € 0,7 in den automobilen Geschäftsfeldern sowie ca. Mrd € 0,2 im Segment Mercedes-Benz Mobility. Darüber hinaus bestehen Eventualverbindlichkeiten in Höhe von ca. Mrd € 1,0. Der Ansatz und die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden und die Beurteilung, ob Eventualverbindlichkeiten vorliegen und im Konzernanhang aufzunehmen sind und ggf. in welcher Höhe, ist in

hohem Maße durch ermessensabhängige Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter geprägt und komplex. Auch die in diesem Zusammenhang vorgenommene Würdigung der Mercedes-Benz Group, inwieweit Sanktionen zu erwarten sind, ist ermessensbehaftet.

Ende Oktober 2022 unterzeichnete die Mercedes-Benz Group mit dem russischen Autohändler Avtodom AO Verträge zur Veräußerung der Anteile an den russischen Tochterunternehmen. Der finale Vollzug der Transaktion steht unter dem Vorbehalt von behördlichen Genehmigungen, die noch nicht vollumfänglich erteilt worden sind, sowie der Umsetzung finaler vertraglicher Vereinbarungen.

Zum Bilanzstichtag wurden die Vermögenswerte und Schulden der russischen Tochterunternehmen nicht als »zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte bzw. Schulden« klassifiziert. Die Beurteilung der Kriterien für die Klassifizierung ist ermessensbehaftet.

Es besteht das Risiko für den Konzernabschluss, dass der Ansatz und die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden sowie der Eventualverbindlichkeiten, die aus der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland resultieren, nicht in zutreffender Höhe erfolgt ist. Ferner besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Klassifizierung der Vermögenswerte und Schulden im Zusammenhang mit der geplanten Veräußerung der Anteile an russischen Tochterunternehmen fehlerhaft ist. Hinsichtlich der erläuternden Angaben zur Veräußerung russischer Tochterunternehmen im Konzernanhang besteht das Risiko, dass die Erläuterungen nicht ausreichend detailliert und sachgerecht sind.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Zunächst haben wir den Prozess zur Ableitung der Auswirkungen der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland, inkl. möglicher Sanktionen sowie die Beurteilung der für den Ansatz und die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden maßgeblichen Annahmen und deren Herleitung gewürdigt. Zudem haben wir Auskünfte von der internen Rechtsabteilung, weiteren mit dem Sachverhalt vertrauten Mitarbeitern einzelner Abteilungen sowie bei den für die Mercedes-Benz Group AG diesbezüglich tätigen Rechtsanwälten eingeholt. Dabei haben wir zugrundeliegende Dokumente und Protokolle eingesehen und beurteilt, ob diese die von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Annahmen

bezogen auf die Eintrittswahrscheinlichkeit und deren Auswirkung auf den Ansatz von Schulden und die Aufnahme von Eventualverbindlichkeiten stützen. Ebenso haben wir die fachliche Kompetenz, Fähigkeiten, Objektivität und Arbeitsergebnisse der von der Mercedes-Benz Group beauftragten Rechtsanwälte beurteilt. Zur Würdigung der Annahmen zu möglichen Sanktionen haben wir unsere eigenen Rechtsanwälte hinzugezogen.

Hinsichtlich der Veräußerung von Tochterunternehmen in Russland haben wir darüber hinaus beurteilt, ob die Klassifizierung der Vermögenswerte und Schulden dieser Gesellschaften als nicht zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden zutreffend erfolgt ist. Dazu haben wir Befragungen der gesetzlichen Vertreter durchgeführt und die interne und externe Berichterstattung im Kontext der Klassifizierungskriterien des IFRS 5 beurteilt.

Des Weiteren haben wir die zugrunde liegenden Dokumente und Protokolle sowie die schriftlich formulierte Einschätzung der gesetzlichen Vertreter zur Veräußerung russischer Tochterunternehmen gewürdigt.

Schließlich haben wir beurteilt, ob die Angaben im Konzernanhang zur Veräußerung russischer Tochterunternehmen ausreichend detailliert und sachgerecht sind.

Unsere Schlussfolgerungen

Die dem Ansatz und der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden und der Aufnahme von Eventualverbindlichkeiten infolge der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland zugrunde liegenden Annahmen sind sachgerecht.

Die Klassifizierung der Vermögenswerte und Schulden im Zusammenhang mit der geplanten Veräußerung der Anteile an russischen Tochterunternehmen als nicht zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte ist angemessen.

Die erläuternden Angaben zur Veräußerung russischer Tochterunternehmen im Konzernanhang sind ausreichend detailliert und sachgerecht.

Das Wertminderungsrisiko von Operating-Lease-Verträgen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« sowie in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Operating-Lease-Verträgen finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 13 »Vermietete Gegenstände« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Umfeld- und Branchenrisiken/ -chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Der Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« (Mio € 41.552) umfasst unter anderem Mercedes-Benz Personenkraftwagen, die von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erworben wurden und Gegenstand eines Operating-Lease-Vertrags mit der Mercedes-Benz Group sind. Hinsichtlich dieser Fahrzeuge besteht ein Wertminderungsrisiko, das primär von der Höhe des zum Leasingende erzielbaren Restwerts abhängig ist. Diese zukünftigen Restwerte sind von den erwarteten Verhältnissen auf den Gebrauchtfahrzeugmärkten bei Rückgabe der Fahrzeuge abhängig. Die zukunftsgerichtete Bewertung beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass etwaige Wertminderungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Werthaltigkeit dieser extern erworbenen Mercedes-Benz Personenkraftwagen im Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« geprüft. Wir haben die durch den Konzern angenommenen Anhaltspunkte für einen Wertminderungsbedarf untersucht und beurteilt sowie bei Notwendigkeit die von Mercedes-Benz Group ermittelten Abwertungen nachvollzogen. Wir haben die Einschätzung der Mercedes-Benz Group hinsichtlich der zum Laufzeitende der Leasingverhältnisse erzielbaren Restwerte gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir uns insbesondere mit den wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rückläufer, aktuellen Vermarktungsergebnissen zur Beurteilung der Schätzgenauigkeit und zukünftigen Fahrzeug-Modellwechseln kritisch auseinandergesetzt. Des Weiteren haben wir auch für wesentliche Märkte die

Konsistenz der von der Mercedes-Benz Group getroffenen Annahmen mit Restwertprognosen sachverständiger Dritter geprüft.

Unsere Schlussfolgerungen

Die der Beurteilung der Werthaltigkeit der extern erworbenen Mercedes-Benz Personenkraftwagen im Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« zugrunde liegenden Annahmen und Ermessensentscheidungen sowie die erfassten Wertminderungsaufwendungen sind sachgerecht.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, in Anmerkung 15 »Forderungen aus Finanzdienstleistungen«, in Anmerkung 34 »Management von Finanzrisiken« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Finanzwirtschaftliche Risiken/ Chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten des Konzerns entstandenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen (Mio € 85.549) setzen sich aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden, Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern, Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen sowie Forderungen aus Restwertgarantien zusammen. Zum Bilanzstichtag beträgt der Bestand an Wertberichtigungen auf diese Forderungen Mio € 1.198.

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 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 in Teilen durch Nachberechnung geprüft. Dazu haben wir auch die relevanten IT-Systeme und internen Abläufe beurteilt. Die Prüfung umfasste neben der Ordnungsmäßigkeit der betroffenen IT-Systeme und zugehörigen Schnittstellen zur Sicherstellung der Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten durch unsere IT-Spezialisten auch die Prüfung von automatisierten Kontrollen zur Dateneingabe und Datenverarbeitung. Schwerpunkt unserer Prüfung war die Beurteilung des methodischen Vorgehens bei der Bestimmung der Risikoklassen und der Ermittlung der Ausfallwahrscheinlichkeiten sowie Verlustquoten, die aus historischen Daten abgeleitet werden. Die aktuellen wirtschaftlichen Unsicherheiten im Zusammenhang mit den Auswirkungen des Russland-Ukraine-Kriegs haben wir im Rahmen der Prüfung der makroökonomischen Szenarien und der getroffenen Modellannahmen berücksichtigt. Wir haben uns unter Zugrundelegung der Ergebnisse einer von Mercedes-Benz Mobility 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 geprüft.

Unsere Schlussfolgerungen

Das methodische Vorgehen, die Verfahren und Prozesse zur Ermittlung der Wertberichtigungen sowie die in die Bewertung einfließenden Annahmen und Risikoparameter sind angemessen, um Kreditrisiken frühzeitig zu erkennen und Wertberichtigungen in ausreichender Höhe zu bestimmen.

Die Bewertung der Rückstellung für Produktgarantien

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« sowie Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Produktgarantien finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 24 »Rückstellungen für sonstige Risiken« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Unternehmensspezifische Risiken/Chancen – Garantie- und Kulanzfälle«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die Rückstellung für Produktgarantien beträgt Mio € 6.576 und ist in den Rückstellungen für sonstige Risiken enthalten.

Mercedes-Benz Group sieht sich Ansprüchen aus verschiedenen Arten von Produktgewährleistungen gegenüber beziehungsweise gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, mit denen für die mangelfreie Funktion eines verkauften Mercedes-Benz Group Produktes oder einer erbrachten Dienstleistung für einen bestimmten Zeitraum eingestanden wird. Zur Bestätigung beziehungsweise Neueinschätzung zukünftiger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzaufwendungen werden laufend aktualisierte Informationen über Art und Volumen aufgetretener Schäden sowie deren Behebung auf Ebene von Geschäftsbereich, Baureihe, Schadenschlüssel und Absatzjahr erfasst und ausgewertet.

Wesentliche Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der Rückstellungshöhe bestehen hinsichtlich des künftigen Schadensgeschehens. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Rückstellung nicht sachgerecht bewertet ist.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unsere Prüfungshandlungen umfassten unter anderem die Würdigung des Prozesses zur Ermittlung der Rückstellung für Produktgarantien sowie die Würdigung der für die Bewertung der Rückstellung maßgeblichen Annahmen sowie deren Herleitung. Hierzu zählen im Wesentlichen Annahmen zu erwarteten Schadensanfälligkeiten und -verläufen sowie zu dem wertmäßigen Schaden pro Fahrzeug anhand der tatsächlich angefallenen Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzschäden. Anhand von Vergangenheitsanalysen haben wir eine Beurteilung der Prognosegenauigkeit relevanter Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzkosten vorgenommen. Daneben prüften wir, dass wesentliche aktualisierte Einschätzungen zukünftiger Reparaturkosten und -verfahren berücksichtigt wurden. Das zugrunde liegende Mengengerüst an Fahrzeugen haben wir stichprobenhaft über den tatsächlichen Absatz nachvollzogen.

Unsere Schlussfolgerungen

Die Ermittlungsmethode sowie die getroffenen Annahmen sind sachgerecht.

Die bilanzielle Abbildung von rechtlichen Verfahren

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« sowie Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den rechtlichen Verfahren finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 24 »Rückstellungen für sonstige Risiken«, Anmerkung 31 »Rechtliche Verfahren« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen – Rechtliche Risiken«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und

Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege einer Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen möglicher Mängel der Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Mercedes-Benz Group ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben.

Ob aufgrund eines rechtlichen Verfahrens die Passivierung einer Rückstellung erforderlich oder eine Eventualverbindlichkeit aufzunehmen ist und ggf. in welcher Höhe, ist in hohem Maße durch ermessensabhängige Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter geprägt. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der betragsmäßigen Höhe der Risiken sind die nachfolgenden rechtlichen Verfahren von Mercedes-Benz Group aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung.

a) Diesel-Emissionsverhalten: Verbraucherklagen und sonstige Klagen in den USA, Deutschland und weiteren Staaten in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans

In Sammelklagen und sonstigen Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen, wie unter anderem USA oder den Niederlanden und UK, wird gegen die Mercedes-Benz Group AG und / oder einzelne Tochtergesellschaften der Vorwurf erhoben, Mercedes-Benz hätte Vorrichtungen verwendet, die in unzulässiger Weise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid- (NO_x-) Ausstoßes vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Zudem behaupten die Kläger, dass Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht worden seien.

In Deutschland hat eine Vielzahl an Kunden von Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie tragen vor, dass die Dieselfahrzeuge mit unzulässigen

Abschalteinrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufwiesen.

Darüber hinaus haben Anleger Klagen in Deutschland wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften erhoben. Die Anleger behaupten dabei, dass die Mercedes-Benz Group Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten ihrer Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht und zudem falsche und irreführende öffentliche Angaben gemacht habe. Sie tragen weiter vor, der Kaufpreis der von ihnen erworbenen Finanzinstrumente der Mercedes-Benz Group AG (insbesondere Aktien) wäre niedriger gewesen, wenn die Mercedes-Benz Group AG pflichtgemäß berichtet hätte.

b) Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans

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

Die Mercedes-Benz Group hat zum 31. Dezember 2022 Rückstellungen für rechtliche Verfahren gebildet. Voraussetzung für den Ansatz von Rückstellungen für rechtliche Verfahren ist, dass eine gegenwärtige Außenverpflichtung besteht, die wahrscheinlich zum Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen führt und verlässlich geschätzt werden kann. Die Höhe der Rückstellungen bestimmt sich dabei auf Basis einer bestmöglichen Schätzung der Verpflichtung seitens der gesetzlichen Vertreter zum Bilanzstichtag. Ansatz und Bewertung der angesetzten Rückstellungen für die rechtlichen Verfahren beruhen auf ermessensabhängigen Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Rückstellungen für die rechtlichen Verfahren nicht oder nicht in ausreichendem Maße gebildet werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unsere Prüfungshandlungen umfassten zum einen eine Beurteilung des von der Gesellschaft eingerichteten Prozesses, der die Erfassung der Risiken, die Einschätzung des Verfahrensausgangs sowie die bilanzielle Darstellung der rechtlichen Verfahren sicherstellt. Zum anderen führten wir Gespräche mit der internen Rechtsabteilung sowie weiteren mit den Sachverhalten vertrauten Abteilungen, externen Beratern und Rechtsanwälten der Gesellschaft, um uns die Entwicklungen und die Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Darüber hinaus haben wir die zugrunde liegenden Dokumente und Protokolle sowie die Berechnungen für die jeweiligen Rückstellungen gewürdigt. Uns wurde die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter zu den Entwicklungen in den genannten Bereichen in schriftlicher Form durch die Gesellschaft zur Verfügung gestellt. Zudem haben wir die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft befragt. Zum Bilanzstichtag lagen zu den wesentlichen Verfahren Einschätzungen externer Rechtsanwälte vor, die die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung stützen.

Soweit hinsichtlich einzelner Teilsachverhalte zwischenzeitlich eine Einigung erzielt wurde, haben wir die ursprünglich geschätzten Beträge den finalen Verpflichtungen gegenübergestellt und uns so ein Bild über die Qualität der Schätzungen verschafft.

Schließlich haben wir die Angemessenheit der Darstellungen zu den genannten rechtlichen Verfahren im Konzernanhang und im zusammengefassten Lagebericht 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 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 zur Angemessenheit und Wirksamkeit des gesamten internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems gemäß Deutscher Corporate Governance Kodex,
- die im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen als ungeprüft gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung bezüglich:
 - des Anteils der Lieferanten, die den »Ambition Letter« unterzeichnet haben (Kapitel »Umweltbelange«),
 - der CO₂-Emissionen in der Produktion (Kapitel »Umweltbelange«),
 - der Unfallhäufigkeit an Produktionsstandorten (Kapitel »Arbeitnehmerbelange«) sowie
 - der EU-Taxonomie in den Tabellen B.39, B.40, B.41 und B.42 (Kapitel »EU-Taxonomie«).

Auftragsgemäß haben wir eine gesonderte betriebswirtschaftliche Prüfung dieser Angaben durchgeführt. In Bezug auf Art, Umfang und Ergebnisse dieser betriebswirtschaftlichen Prüfung weisen wir auf unseren Prüfungsvermerk vom 13. März 2023 hin.

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 sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und 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 bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
 - beurteilen wir 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 bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.
- Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel 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 Wiedergaben 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 »mercedesbenzgroupag-2022-12-31-de.zip« (SHA256-Hashwert: 46f593f465fc01a77b36a7f616d7d65eb5350e36b61afb75fb3d93def99e1ccb) 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 zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten 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 oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts 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 zusammengefassten Lageberichts 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 29. April 2022 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 1. Juli 2022 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1998 als Konzernabschlussprüfer der Mercedes-Benz Group 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 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 Alexander Bock.

Stuttgart, den 13. März 2023

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Sailer
Wirtschaftsprüfer



Bock
Wirtschaftsprüfer

Kennzahlen Mercedes-Benz Group

E.01

	2022	2021 ¹	2022/2021
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
Umsatz	150.017	133.893	+12
EBIT	20.458	16.028	+28
Bereinigtes EBIT	20.655	17.158	+20
Konzernergebnis	14.809	11.050	+34
Ergebnis je Aktie (in €) ²	13,55	10,00	+36
Dividende je Aktie (in €)	5,20	5,00	+4
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	8.128	7.880	+3
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	9.294	10.125	-8
Nettoliquidität des Industriegeschäfts (31.12.)	26.637	21.005	+27
Sachinvestitionen	3.481	4.579	-24
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	8.541	9.105	-6
CO ₂ -Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in Europa nach WLTP (in g/km)	115	115	+0
Beschäftigte (31.12.) ³	168.797	172.425	-2

¹ Im Jahr 2021 werden die Kennzahlen mit Ausnahme der Sachinvestitionen und Forschungs- und Entwicklungsleistungen als fortgeführte Aktivitäten dargestellt. Die Sachinvestitionen und die Forschungs- und Entwicklungsleistungen enthalten die Umfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung.

² Basierend auf dem Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Konzernergebnis.

³ Aktive Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte.

Kennzahlen Geschäftsfelder

E.02

	2022	2021	2022/2021
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars			
Absatz (in Einheiten)	2.040.719	1.943.930	+5
Umsatz	111.601	96.712	+15
EBIT	16.340	12.487	+31
Bereinigtes EBIT	16.245	12.689	+28
Umsatzrendite (in %)	14,6	12,9	+13
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	14,6	13,1	+11
CFBIT	10.718	9.344	+15
Bereinigter CFBIT	11.413	10.714	+7
Bereinigte Cash Conversion Rate ¹	0,7	0,8	-13
Sachinvestitionen	3.265	3.589	-9
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	7.986	7.207	+11
davon aktivierte Entwicklungskosten	2.802	2.215	+27
Beschäftigte (31.12.) ²	135.388	138.906	-3
Mercedes-Benz Vans			
Absatz (in Einheiten)	415.344	386.239	+8
Umsatz	17.217	14.735	+17
EBIT	1.897	1.143	+66
Bereinigtes EBIT	1.927	1.229	+57
Umsatzrendite (in %)	11,0	7,8	+41
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	11,2	8,3	+35
CFBIT	1.731	826	+110
Bereinigter CFBIT	2.039	1.581	+29
Bereinigte Cash Conversion Rate ¹	1,1	1,3	-15
Sachinvestitionen	199	198	+1
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	552	489	+13
davon aktivierte Entwicklungskosten	137	47	+191
Beschäftigte (31.12.) ²	19.137	19.322	-1
Mercedes-Benz Mobility			
Umsatz	26.954	27.941	-4
EBIT	2.428	3.493	-30
Bereinigtes EBIT	2.428	3.449	-30
Eigenkapitalrendite (in %)	16,8	22,3	-25
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	16,8	22,0	-24
Neugeschäft	58.031	63.631	-9
Vertragsvolumen (31.12.)	132.379	133.687	-1
Sachinvestitionen	18	78	-77
Beschäftigte (31.12.) ²	9.850	9.531	+3

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

2 Aktive Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte.

Informationen im Internet

Weiterführende Informationen rund um die **Mercedes-Benz Aktie** finden Sie in der Rubrik Investoren unter

 group.mercedes-benz.com/investoren

Dort sind Geschäfts- und Zwischenberichte sowie Einzelabschlüsse der Mercedes-Benz Group AG abrufbar. Darüber hinaus finden sich dort aktuelle Meldungen, der Finanzkalender, Präsentationen, diverse Kennzahlenübersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote.

Alle Geschäfts- und Zwischenberichte werden nur noch online als PDF zum Download angeboten.

 group.mercedes-benz.com/investoren/berichte-news

Weitere Informationen auf

 group.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz Group AG

70546 Stuttgart

Tel. +49 711 17 0

 group.mercedes-benz.com

Investor Relations

Fax +49 711 17 94075

ir.mbg@mercedes-benz.com

