

DAIMLER TRUCK



Geschäftsbericht 2023

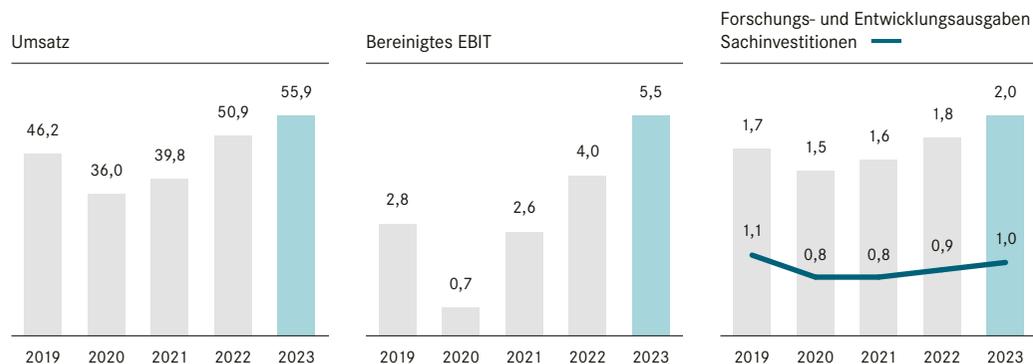
Kennzahlen Konzern

	2023	2022	2023/2022
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
Absatz (Einheiten)	526.053	520.291	+1
davon emissionsfreie Fahrzeuge	3.443	914	+277
Umsatz	55.890	50.945	+10 ¹
Umsatz des Industriegeschäfts ²	53.216	49.186	+8
EBIT	5.183	3.496	+48
EBIT des Industriegeschäfts	4.997	3.185	+57
Bereinigtes EBIT	5.489	3.959	+39
Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts	5.278	3.767	+40
Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	9,4	6,5	-
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	9,9	7,7	-
Kapitalrendite des Industriegeschäfts (in %)	44,6	28,9	-
Konzernergebnis	3.971	2.763	+44
Ergebnis je Aktie (in €)	4,62	3,24	+43
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.811	1.746	+61
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	3.303	1.976	+67
Netto-Liquidität des Industriegeschäfts (31.12.)	8.322	7.530	+11
Sachinvestitionen	1.026	898	+14
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	1.965	1.785	+10
davon aktivierte Entwicklungskosten	208	167	+25
Aktive Belegschaft ³ (31.12.)	104.416	104.729	-0

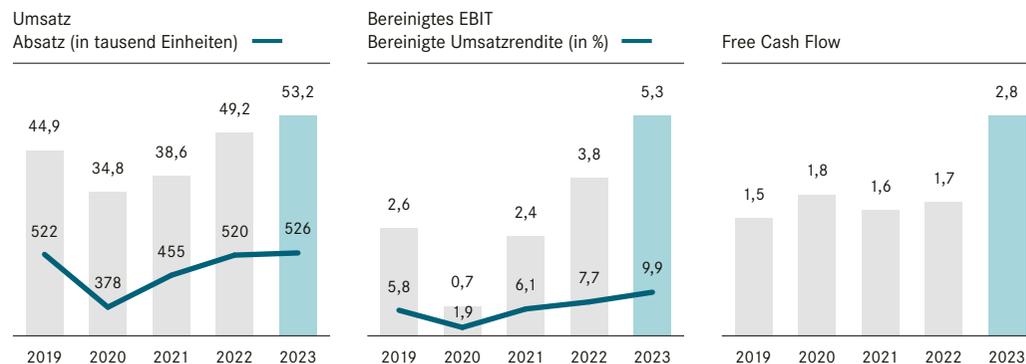


- 1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 13%.
- 2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung.
- 3 Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte als Vollzeitäquivalent.

Konzern (€-Werte in Milliarden)



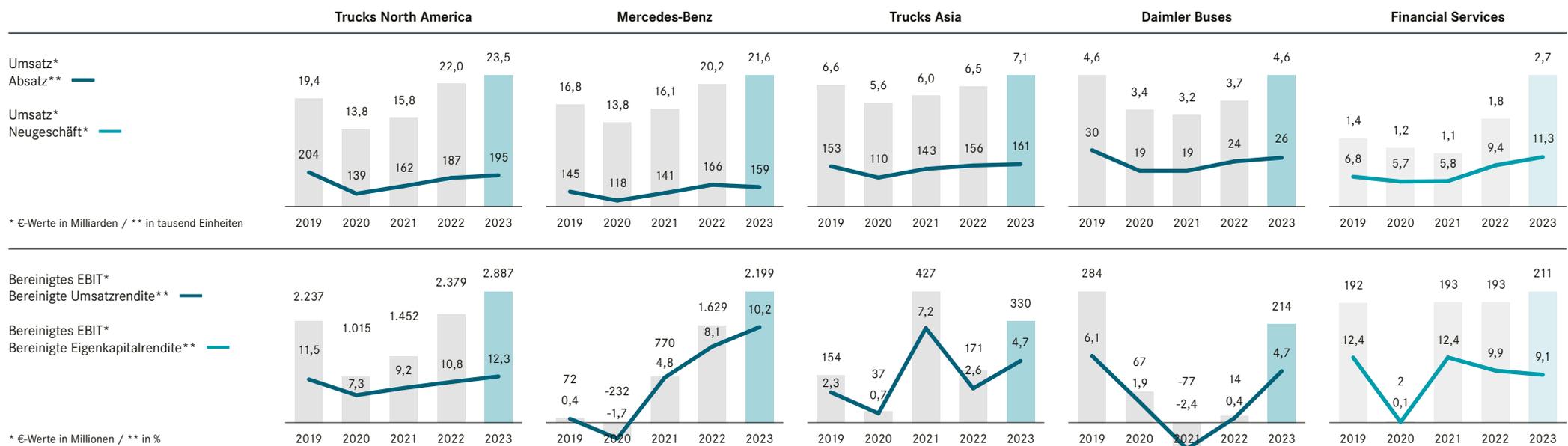
Industriegeschäft (€-Werte in Milliarden)



Kennzahlen Segmente

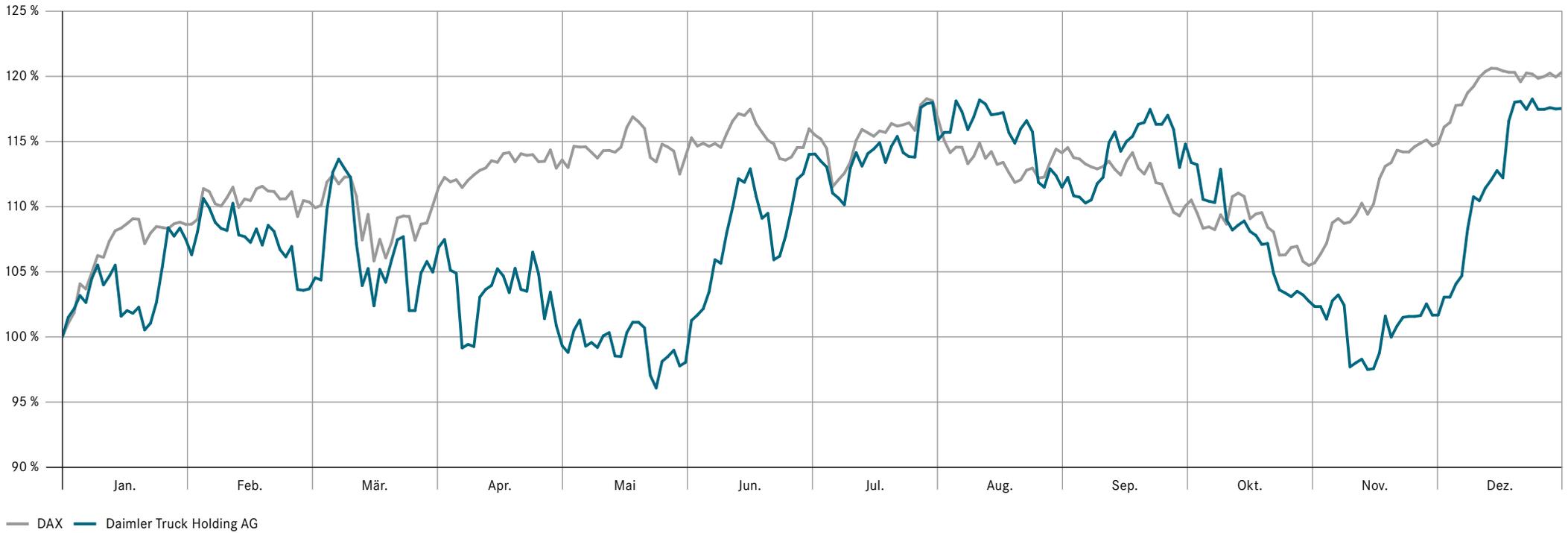
	Trucks North America			Mercedes-Benz			Trucks Asia			Daimler Buses			Financial Services		
	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022	2023	2022	2023/2022
€-Werte in Millionen	Veränd. in %			Veränd. in %			Veränd. in %			Veränd. in %			Veränd. in %		
Absatz (Einheiten)	195.014	186.779	+4	158.511	166.369	-5	161.171	155.967	+3	26.168	24.041	+9	-	-	-
Umsatz	23.492	22.039	+7	21.638	20.213	+7	7.060	6.499	+9	4.566	3.689	+24	2.674	1.759	+52
EBIT	2.887	2.376	+22	2.038	1.188	+72	330	161	+105	214	-52	-	186	310	-40
Bereinigtes EBIT	2.887	2.379	+21	2.199	1.629	+35	330	171	+93	214	14	+1388	211	193	+10
Umsatzrendite (in %) ¹	12,3	10,8	-	9,4	5,9	-	4,7	2,5	-	4,7	-1,4	-	8,0	15,9	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %) ²	12,3	10,8	-	10,2	8,1	-	4,7	2,6	-	4,7	0,4	-	9,1	9,9	-
Sachinvestitionen	235	216	+9	533	431	+24	128	153	-16	115	85	+36	-	-	-
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	663	599	+11	801	736	+9	179	194	-8	172	148	+16	-	-	-
davon aktivierte Entwicklungskosten	24	-	-	98	120	-18	19	33	-43	6	14	-54	-	-	-
Neugeschäft	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.267	9.428	+20
Vertragsvolumen (31.12.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28.277	24.200	+17
Aktive Belegschaft (31.12.) ³	28.833	28.227	+2	38.470	40.884	-6	16.823	16.214	+4	15.480	15.184	+2	1.818	1.770	+3

1 Bei Financial Services handelt es sich um die Eigenkapitalrendite. 2 Bei Financial Services handelt es sich um die bereinigte Eigenkapitalrendite. 3 Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte als Vollzeitäquivalent.

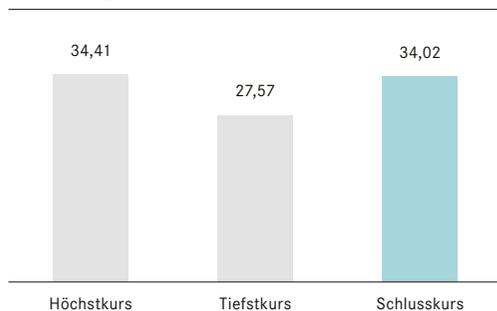


Daimler Truck am Kapitalmarkt

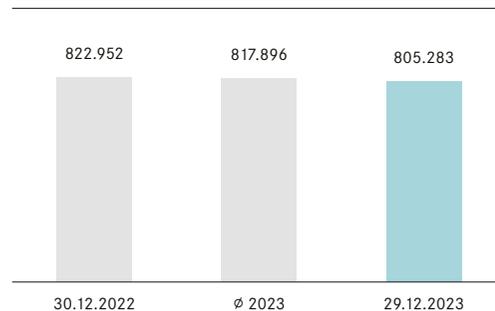
Börsenkursentwicklung (indexiert) in 2023



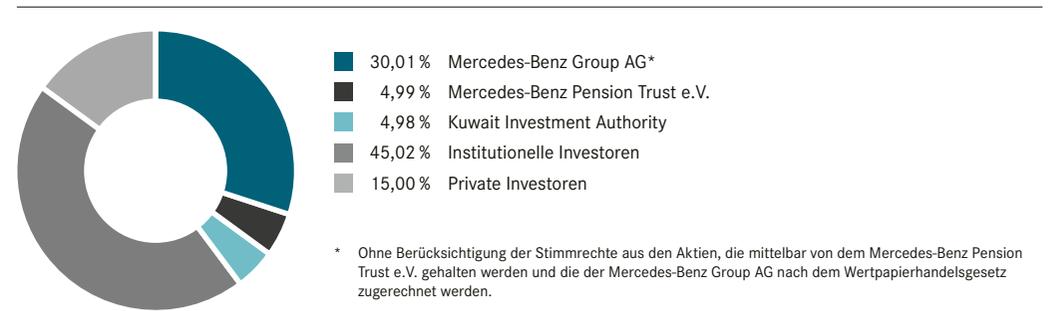
Entwicklung der Daimler Truck-Aktie 2023 (in €)



Anzahl ausstehender Aktien (in Tausend)



Aktienanteile nach Inhaberschaft (in % gemäß Stimmrechtsmitteilungen, Stand 29. Dezember 2023)

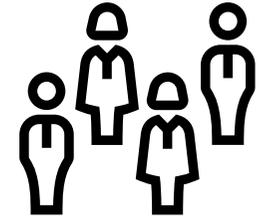


Wer wir sind



1.047

gefahrte Kilometer des GenH2 Truck mit einer Tankfüllung Flüssigwasserstoff



Beschäftigte aus **129** Ländern



42

Produktionsstandorte auf **5** Kontinenten

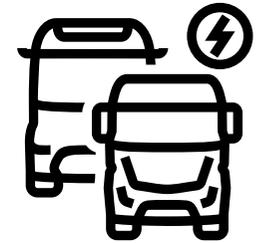


Gründerväter Gottlieb Daimler und Carl Benz

127

 Jahre Geschichte

DAIMLER TRUCK



10 emissionsfreie Fahrzeuge in Serienproduktion



+277 %

Absatz emissionsfreier Fahrzeuge (2023 im Vergleich zum Vorjahr)



104.416

Beschäftigte weltweit¹



DAIMLER TRUCK
Financial Services

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



Was uns bewegt

Unsere Kunden sorgen weltweit für zuverlässigen, sicheren Transport. Voller Stolz sagen wir deshalb: Wir arbeiten für alle, die die Welt in Bewegung halten.

Das macht auch uns zu einem wichtigen Teil der Gesellschaft. Damit einher geht eine große Verantwortung – gegenüber unseren Beschäftigten, unseren Kunden, und allen Menschen, die von unserem wirtschaftlichen Handeln berührt werden.

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

Wir bringen auf die Straße, was Zukunft hat – für alle, die die Welt bewegen.



Für alle, die die Welt bewegen: unsere globalen Marken und Produkte.





Über diesen Bericht

Grundlagen der Berichterstattung

Im vorliegenden Geschäftsbericht werden die Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung des Daimler Truck-Konzerns aufgrund deren integraler Bedeutung kombiniert.

Der zusammengefasste Lagebericht fasst die Lageberichte der Daimler Truck Holding AG für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss zusammen. Angaben betreffend den handelsrechtlichen Jahresabschluss zur Daimler Truck Holding AG sind im separaten Kapitel [Daimler Truck Holding AG](#) des zusammengefassten Lageberichts enthalten.

Struktur und Segmente des Daimler Truck-Konzerns

Im Rahmen einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise wird an ausgewählten Stellen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services differenziert. Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung. Financial Services entspricht dem Segment Financial Services. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet und werden in der Überleitung ausgewiesen.

Steuerungssystem

Ausführliche Informationen zum Steuerungssystem von Daimler Truck inklusive der Erläuterung finanzieller und nichtfinanzieller Steuerungsgrößen, Leistungsindikatoren sowie der zugrundeliegenden quantitativen Bandbreiten zur qualitativ-komparativen Beschreibung von Veränderungen finden sich im Kapitel [Steuerungssystem](#) des zusammengefassten Lageberichts.

Unabhängige Prüfung

Der vorliegende Konzernabschluss, bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals und Konzernanhang sowie der zusammengefasste Lagebericht, unterlagen einer unabhängigen Abschlussprüfung durch die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

Der Inhalt des Kapitels [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) war nicht Gegenstand einer inhaltlichen Abschlussprüfung im Rahmen der gesetzlichen Abschlussprüfung des zusammengefassten Lageberichts. Der Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat jedoch eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung der nichtfinanziellen Konzernklärung, welche in diesem Abschnitt enthalten ist, zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit vorgenommen.

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

Vergütungsbericht

Der nach § 162 AktG für börsennotierte Gesellschaften jährlich verpflichtend zu erstellende Vergütungsbericht zur Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat wird separat unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/vorstand/verguetung-des-vorstands veröffentlicht.

Digitaler Bericht

Aus Nachhaltigkeitsgründen erfolgt kein Druck von Geschäfts- und Zwischenberichten. Diese werden unter www.daimlertruck.com/investoren/berichte/finanzberichte zugänglich gemacht und als PDF zum Download angeboten. Der Bericht im vorliegenden PDF-Format ist für die Nutzung am PC und Tablet optimiert und enthält interaktive Elemente. Inhaltsverzeichnisse, Kopfzeilen sowie berichtsinterne und -externe Verweise sind auf die entsprechenden Inhalte verlinkt.

Redaktionelle Anmerkungen

Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen. Dieser Bericht liegt in deutscher und englischer Fassung vor. Verbindlich ist die deutsche Version. Zur besseren Lesbarkeit wird auf die Kennzeichnung von Namen, Marken und eingetragenen Warenzeichen in diesem Bericht verzichtet.

Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion sind uns wichtig

Aus diesem Grund wird in diesem Bericht weitgehend eine geschlechtsneutrale Sprache verwendet. Im Interesse der Lesbarkeit und bei Begriffen mit rechtlicher Bedeutung greifen wir auf das generische Maskulinum zurück. In diesen Fällen schließen die gewählten Begriffe uneingeschränkt alle Geschlechteridentitäten ein.

Info-Leitsystem

- Verweis auf eine Abbildung oder eine Tabelle im Bericht.
- Verweis auf weiterführende Informationen im Internet.
- Verweis innerhalb des Berichts.



A

**Daimler Truck
im Überblick**

10

B

**Zusammengefasster
Lagebericht mit
nichtfinanzieller
Konzernerklärung**

27

C

**Corporate
Governance**

151

D

Konzernabschluss

172

E

**Weitere
Informationen**

258



Daimler Truck im Überblick

Brief des Vorstandsvorsitzenden	11
Der Vorstand	14
Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2023	15
Der Aufsichtsrat	22
Ziele und Strategie	24





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

wenn wir auf 2023 zurückblicken, so war auch das vergangene Jahr geprägt von großen Herausforderungen. Und dabei meine ich nicht Daimler Truck und die Nutzfahrzeugbranche, sondern den andauernden Krieg in der Ukraine, den Terror gegen Israel oder den wachsenden Populismus, der gefährlich ist und für unsere Demokratie eine echte Bewährungsprobe darstellt.

Das ist nur ein Ausgriff an schwerwiegenden Ereignissen, die uns in Deutschland, in Europa und in der Welt beschäftigen und unsere Aufmerksamkeit und Handlungsbereitschaft erfordern.

Angesichts dieser Vielzahl an Aufgaben besteht die Gefahr, dass wir *die* globale Aufgabe unserer Zeit aus dem Blick verlieren: die Eindämmung des Klimawandels. Deshalb möchte ich an dieser Stelle sehr klar appellieren: Wir haben hier keinerlei Zeit zu verlieren und müssen konsequent handeln – in der Gesellschaft, in der Politik und selbstverständlich in der Wirtschaft.

Wir als Daimler Truck tun genau das. Wir haben unsere Strategie darauf ausgerichtet, den nachhaltigen, emissionsfreien Transport der Zukunft anzuführen. Und wir setzen diese Strategie konsequent um – Zug um Zug, oder besser gesagt: Lkw für Lkw und Bus für Bus.

Die Grundlage dafür ist eine hohe Ertragskraft. Nur mit einer entsprechenden Finanzstärke können wir die Dekarbonisierung des Lkw- und Bus-Verkehrs von der Spitze weg gestalten.



Wir sehen die Transformation nicht nur als Herausforderung, sondern vor allem auch als Chance.

Daimler Truck ist hier sehr gut unterwegs: 2023 haben wir einen operativen Gewinn von 5,5 Milliarden Euro erreicht, und eine bereinigte Umsatzrendite im Industriegeschäft von 9,9 Prozent. Das ist ein Rekordergebnis, für das ich unserem globalen Daimler Truck-Team von Herzen danken möchte! Jede und jeder Einzelne von unseren mehr als 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern hat dazu beigetragen.

Damit sind wir unserer Ambition für 2025 sehr nahegekommen, im Industriegeschäft in einem guten Marktumfeld eine bereinigte Umsatzrendite von mehr als zehn Prozent zu erreichen. Und wir wollen weiter zulegen. Nachdem wir unsere Ertragskraft auf eine solide Grundlage gestellt haben, schalten wir um auf Wachstum. Auf *profitables* Wachstum: Zwischen 2025 und 2030 soll unser Umsatz um 40 bis 60 Prozent steigen – und 2030 soll die bereinigte Umsatzrendite in unserem Industriegeschäft in einem guten Marktumfeld mehr als zwölf Prozent betragen. Das hat eine beträchtliche Wirkung, denn wenn sowohl Umsatz als auch Umsatzrendite deutlich steigen, steigt der operative Gewinn *sehr* deutlich.

Unsere Ambitionen zeigen, dass wir die historische Transformation unserer Branche keineswegs nur als Herausforderung sehen. Wir sehen sie vor allem auch als Chance. Es ist eine Chance für unsere Umwelt, für unsere Kunden, für unser Unternehmen und für unsere Investoren – und wir sind entschlossen, diese Chance zu nutzen.

Anhand von fünf Zahlen möchte ich einige Schlaglichter auf die Transformation von Daimler Truck werfen.

10 emissionsfreie Serienmodelle

2017 haben wir unseren ersten batterieelektrischen Lkw auf den Markt gebracht. Heute sind es schon zehn emissionsfreie Lkw und Busse, die wir unseren Kunden als Serienmodelle anbieten – und zwar in immer mehr Varianten und in allen Regionen: in Nord- und Südamerika ebenso wie in Europa und im Asien-Pazifik-Raum.

Bislang sind unsere emissionsfreien Fahrzeuge für den urbanen und regionalen Transport ausgelegt. Weil sich Batterietechnologie und Ladeinfrastruktur erst entwickeln müssen, ist dies der erste sinnvolle Schritt. Den nächsten großen Schritt planen wir für dieses Jahr mit der Markteinführung unseres Mercedes-Benz eActros 600, der mit einer Reichweite von 500 Kilometern für die Langstrecke konzipiert ist.

1.047 Kilometer

Diese Strecke von mehr als 1.000 Kilometern hat unser Brennstoffzellen-Lkw Mercedes-Benz GenH2 Truck im Herbst 2023 zurückgelegt – als voll beladener 40-Tonner, unter realen Bedingungen und mit nur einer Tankfüllung. Genauer gesagt: mit nur 80 Kilogramm flüssigem Wasserstoff. Das zeigt, wie leistungsfähig diese Antriebstechnologie ist, gerade im flexiblen, anspruchsvollen Fernverkehr.

Wir setzen uns deshalb auf allen Ebenen dafür ein, dass neben einer Ladeinfrastruktur für batteriebetriebene Lkw und Busse auch eine Tankinfrastruktur für wasserstoffbetriebene Fahrzeuge entsteht. Und wir schieben dies mit wegweisenden Projekten an. Etwa mit unserem Joint Venture Greenlane in den USA. Oder mit der Absichtserklärung, die wir im Januar 2024 mit Masdar unterzeichnet haben, um den Export von flüssigem, grünem Wasserstoff aus Abu Dhabi nach Europa zu prüfen. Masdar ist Vorreiter für erneuerbare Energien in den Vereinigten Arabischen Emiraten.



**20 Prozent**

Deutschland hat zum 1. Dezember 2023 eine neue Lkw-Maut eingeführt – und das verändert die Rahmenbedingungen für unsere Branche maßgeblich. Die Maut ist nun CO₂-basiert, sodass für Diesel-Lkw eine deutliche höhere Maut anfällt als für emissionsfreie Lkw.

Das ist ein entscheidender Schritt hin zum nachhaltigen Transport. Denn unsere Kunden können emissionsfreie Lkw nur kaufen, wenn diese Fahrzeuge mit Diesel-Lkw wettbewerbsfähig sind. Trotz aller Anstrengungen auf Herstellerseite sind und bleiben emissionsfreie Lkw allerdings deutlich teurer als konventionelle Lkw, jedenfalls bei der Anschaffung. Wichtig ist deshalb, dass die Politik CO₂ konsequent bepreist und damit den Einsatz von Diesel-Lkw verteuert und emissionsfreie Lkw wettbewerbsfähig macht. Genau das leistet die CO₂-basierte Maut, die wir deshalb als Blaupause für ganz Europa sehen.

Damit dieser Steuerungsimpuls hin zu einem emissionsfreien Transport tatsächlich greift und Sinn ergibt, ist eines wichtig: Wesentliche Teile der Maut-Mehreinnahmen müssen in den Aufbau einer Lade- und Tankinfrastruktur für emissionsfreie Fahrzeuge fließen. Schnellladesäulen und ein Wasserstoffnetz müssen nun zügig entstehen. Wir fordern deshalb, dass 20 Prozent der Mehreinnahmen hierfür investiert werden.

Ja, die neue Maut bedeutet, dass Transport teurer wird, und uns ist bewusst, dass steigende Kosten nie einfach sind. Aber das lässt sich nicht vermeiden und darauf müssen wir uns alle einstellen. Nachhaltigkeit hat ihren Preis – und eine saubere, bessere Welt muss uns diesen Preis wert sein.

160 Länder

In so vielen Nationen sind wir rund um den Globus mit unseren Marken präsent. Das zeigt, was für eine starke Position wir als Daimler Truck innehaben – nicht nur in Deutschland und Europa, sondern weltweit. Unsere Kunden vertrauen auf unsere Produkte und Services – und sie vertrauen auf unsere Kompetenz, gerade auch in der Transformation. Wir sind die Stimme unserer Branche.

37,46 Euro

Darauf belief sich der Schlusskurs unserer Aktie bei Redaktionsschluss dieses Textes am 28. Februar 2024. Das bedeutet: Seit unserem Börsengang am 10. Dezember 2021 zu einem Kurs von 28,00 Euro je Aktie haben wir den Wert unseres Unternehmens erheblich gesteigert.

Wir sind entschlossen, den Wert unseres Unternehmens weiter zu erhöhen. Wie wir das erreichen wollen und welches Potenzial wir hier sehen, habe ich in diesem Brief umrissen. In den folgenden Kapiteln unseres Geschäftsberichts finden Sie hierzu noch viele weitere Informationen. Wie wichtig es uns ist, dass Sie als Anteilseigner an der positiven Entwicklung von Daimler Truck partizipieren, zeigt nicht nur unsere Dividendenpolitik, sondern zum Beispiel auch unser 2023 beschlossenes Aktienrückkaufprogramm.

Und auch wenn sich zeitweilig externe Faktoren außerhalb unseres Einflussbereichs auf den Aktienkurs auswirken können – ich denke hier beispielsweise an das geopolitische Umfeld –, so bin ich absolut überzeugt: Daimler Truck hat die besten Jahre erst noch vor sich.

Leinfelden-Echterdingen, im Februar 2024

Ihr

Martin Daum
Vorsitzender des Vorstands der Daimler Truck Holding AG





Der Vorstand

Martin Daum

Vorsitzender des Vorstands,
verantwortlich für Finanzen und Controlling bis zum
31. März 2024
Bestellung bis 2025

Karl Deppen

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

Dr. Andreas Gorbach

Vorstandsmitglied,
verantwortlich für Truck Technology
Bestellung bis 2029

Jürgen Hartwig

Vorstandsmitglied,
verantwortlich für Personal
Bestellung bis 2026

John O'Leary

Vorstandsmitglied,
verantwortlich für die Region Nordamerika und
die Marken Freightliner, Western Star und
Thomas Built Buses
Bestellung bis 2026¹

Karin Rådström

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

Stephan Unger

Vorstandsmitglied,
verantwortlich für Financial Services
Bestellung bis 2024

Bestellung nach Ablauf des Berichtsjahrs

Eva Scherer

Vorstandsmitglied,
verantwortlich für Finanzen und Controlling
Bestellung bis 2027²

¹ Bestellt für bis zu zwei weitere Jahre mit Wirkung zum 1. April 2024.

² Nach dem Tod von Jochen Goetz am 5. August 2023 wurde das Ressort Finanzen und Controlling interimswise von Martin Daum übernommen.
Im Januar 2024 bestellte der Aufsichtsrat Eva Scherer mit Wirkung zum 1. April 2024 als Vorstandsmitglied verantwortlich für Finanzen und Controlling.



Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2023

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Geschäftsjahr 2023 war für unser Unternehmen bereits das zweite vollständige Geschäftsjahr seit dem Entstehen des Daimler Truck-Konzerns im Jahr 2021. Von zentraler Bedeutung im vergangenen Geschäftsjahr war naturgemäß die weitere Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung sowie die Ausrichtung des Unternehmens in der Transformation der Nutzfahrzeugbranche. Daimler Truck nahm als einer der weltweit führenden Nutzfahrzeughersteller auch hier eine wichtige Position ein und konnte im Jahr 2023 einige bedeutende Meilensteine erreichen. Hierzu zählen insbesondere Produktvorstellungen im Bereich des emissionsfreien Transports. Im operativen Geschäft konnte sich Daimler Truck sowohl im Wachstum als auch im Ertrag deutlich verbessern und die für 2023 gesetzten Ziele übererfüllen. Auch in der strategischen Ausrichtung gibt es mit der geplanten Fusion der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation mit Hino Motors eine weitere Entwicklung.

Dennoch war das Geschäftsjahr 2023 mit seinen Erfolgen auch überschattet vom tragischen Tod unseres Finanzvorstands Jochen Goetz. Der menschlich wie fachlich herbe Verlust wurde mit großer Anteilnahme aufgenommen. Sein Anteil am Erfolg des Unternehmens war auch sein Lebenswerk. Der Dank des Aufsichtsrats gilt stellvertretend für die Aktionäre, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und alle, denen er Ratgeber und Stütze war.

Die Erfolge im Geschäftsjahr 2023 haben gezeigt, dass bei Daimler Truck vieles gut läuft und große Dinge möglich sind. Die Entwicklung der Märkte und der dort erzielbaren Erträge belegen die großen Potenzen, die das Unternehmen noch erschließen kann.

Der Erfolgsgarant dafür ist der große Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Führungskräfte und des Vorstands, der dies möglich gemacht hat und uns gute Gründe gibt, auch weiterhin zuversichtlich in die Zukunft zu blicken.

Nachfolgend berichten wir Ihnen über die Arbeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse im Geschäftsjahr 2023.

Verantwortung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG hat die ihm obliegenden Aufgaben im Geschäftsjahr 2023 in vollem Umfang wahrgenommen. Die Verantwortung des Aufsichtsrats wird insbesondere durch das Aktiengesetz, die Satzung der Daimler Truck Holding AG, sowie die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse definiert. Ergänzend stellt der Deutsche Corporate Governance Kodex (DCGK) in seiner jeweils geltenden Fassung ein bedeutendes Regelwerk dar, dessen weitestgehende Beachtung dem Aufsichtsrat naturgemäß äußerst wichtig ist.

Im Rahmen seiner Verantwortung hat der Aufsichtsrat insbesondere den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens kontinuierlich beraten, überwacht und bei bedeutsamen Themen zur strategischen Ausrichtung und künftigen Entwicklung des Unternehmens und des Daimler Truck-Konzerns aktiv begleitet. Dies galt insbesondere für den aktiven Dialog zur Bewertung der finanziellen Performance gegenüber den eigenen Zielen sowie im Vergleich mit dem Wettbewerb und zu erfolgskritischen Themen der Transformation der Nutzfahrzeugbranche wie zum Beispiel dem autonomen Fahren.



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



Im Geschäftsjahr 2023 hat der Aufsichtsrat überdies zahlreiche Geschäftsvorfälle aufgrund bestehender Zustimmungsvorbehalte geprüft und ihnen nach umfassender Beratung jeweils seine Zustimmung erteilt. Diese Geschäftsvorfälle ergaben sich vielfach aus der strategischen Ausrichtung von Daimler Truck im Rahmen der voranschreitenden Transformation der Nutzfahrzeugindustrie und umfassenden Produktprojekte, Nachhaltigkeitsfragen, sowie Finanz- und Investitionsvorhaben und -pläne.

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

Im Lauf des Geschäftsjahres 2023 nahm der Aufsichtsrat zudem regelmäßige Berichte und Informationen des Vorstands über bedeutsame wirtschaftliche Entwicklungen des Daimler Truck-Konzerns und seiner Segmente entgegen und diskutierte die Inhalte mit dem Vorstand und den Vertretern des Managements. Die Berichte umfassten Informationen über die beabsichtigte Geschäftspolitik und andere grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung, einschließlich der Finanz-, Investitions- und Personalplanung, Liquidität und Rentabilität der Gesellschaft und des Konzerns, die Lage der Gesellschaft und des Konzerns einschließlich dessen Segmente sowie über den Gang der Geschäfte. Die Berichte des Vorstands schlossen außerdem Entwicklungen an den Beschaffungs- und Absatzmärkten mit ein. Zudem wurden in Strategiediskussionen mit dem Vorstand Transformations- und Nachhaltigkeitsfragen der Nutzfahrzeugbranche sowie deren potenzielle technologische, finanzielle und wirtschaftliche Auswirkungen auf das Unternehmen besprochen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats bereiteten sich auf die Sitzungen anhand von Unterlagen vor, die ihnen durch die Gesellschaft vor den Sitzungen zur Verfügung gestellt wurden. Die Sitzungsvorbereitung schloss auch gesonderte Vorgespräche der Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite ein, an denen teilweise auch Mitglieder des Vorstands teilnahmen. Die Ausschüsse des Aufsichtsrats bereiteten im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit die Sitzungen des Aufsichtsrats umfassend vor. Insbesondere Joe Kaeser als Aufsichtsratsvorsitzender und

Michael Brosnan als Vorsitzender des Prüfungsausschusses nahmen regelmäßig bilaterale Termine mit Mitgliedern des Vorstands und des Managements der Gesellschaft wahr. Dies umfasste auch regelmäßige Treffen mit dem Chief Legal and Compliance Officer sowie dem Leiter des Corporate Audit. Die weiteren Mitglieder des Aufsichtsrats machten davon themenbezogenen Gebrauch.

Themen im Geschäftsjahr 2023

Im Geschäftsjahr 2023 hielt der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG neun Sitzungen ab und fasste zwei Beschlüsse im schriftlichen Verfahren. Näheres zu den Sitzungsmodalitäten und der Sitzungsteilnahme der Mitglieder kann der Übersicht am Ende dieses Berichts entnommen werden. [↗ A.01](#) [↗ A.02](#) [↗ A.03](#)

Die Sitzungen des Aufsichtsrats waren von einem offenen und konstruktiven Austausch geprägt. Neben der intensiven Erörterung der jeweils relevanten Geschäftsvorfälle und Maßnahmen legte der Aufsichtsrat einen weiteren Schwerpunkt auf den Austausch zu den wesentlichen Themen seiner Arbeit in Abwesenheit des Vorstands in regelmäßigen Executive Sessions. Zu den diskutierten Themen zählten sowohl Fragen der Nachfolgeplanung als auch die Bewertung strategischer Fragen von hoher Tragweite sowie Organisationselemente.

In seiner Sitzung am 9. März 2023 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Vorstandsvergütung, dem Jahres- und Konzernabschluss und dem zusammengefassten Lagebericht mit der integrierten nichtfinanziellen Konzernklärung für den Daimler Truck-Konzern sowie mit der sonstigen Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung. Ergänzende Themen waren neben der noch gesondert zu erläuternden Vorstandsvergütung insbesondere bedeutsame strategische Fragen im Bereich des emissionsfreien Fahrens, vor allem zur Batteriestrategie, und die Vorbereitung der ordentlichen Hauptversammlung am 21. Juni 2023. Einen weiteren Schwerpunkt legte der Aufsichtsrat auf die Diskussion bedeutsamer Nachhaltigkeitsfragen und setzte sich diesbezüglich eingehend mit für Daimler Truck bedeutsamen Menschenrechtsfragen auseinander. Ebenfalls in dieser Sitzung beschloss der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Präsidial- und Vergütungsausschusses die Wiederbestellung von Karin Rädström als Mitglied des Vorstandes, verantwortlich für die Regionen Europa und Lateinamerika und die Marke Mercedes-Benz Lkw, für weitere fünf Jahre ab dem Ende der derzeit laufenden Bestellung, also bis 2029.

Im Rahmen der Sitzung am 8. Mai 2023 stellte die strategische und finanzielle Ausrichtung von Daimler Truck den bedeutendsten inhaltlichen Schwerpunkt dar. Dies diente insbesondere der Vorbereitung des Kapitalmarkttagess, der am 11. Juli 2023 in Boston, USA, durchgeführt wurde. Der Aufsichtsrat befasste sich zudem informatorisch mit dem Zwischenbericht für das erste Quartal 2023, erhielt ein entsprechendes Finanzupdate und erörterte neben einem Produktprojekt aus dem Bereich des emissionsfreien Transports insbesondere die Entwicklung autonom fahrender Lkw.

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats am 26. Mai 2023 diskutierte der Aufsichtsrat eingehend die geplante Fusion der Konzerntochter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation mit Hino Motors, einer Tochter der Toyota Motor Corporation. Der Aufsichtsrat wurde diesbezüglich vom Vorstand umfassend über die Planungen und die rechtlichen und strategischen Implikationen informiert und erteilte nach eingehender Diskussion der Vorbereitung des Projekts seine Zustimmung.

Die Sitzung des Aufsichtsrats nach der ordentlichen Hauptversammlung am 21. Juni 2023 nutzte der Aufsichtsrat für eine umfassende Nachbesprechung der Hauptversammlung, insbesondere zur Bewertung der Wortmeldungen der Aktionärinnen und Aktionäre. Ergänzend befasste sich der Aufsichtsrat nach Vorbereitung durch den Präsidial- und Vergütungsausschuss mit Vorstandsdiensverträgen und erteilte der Besetzung der Position des Chief Legal and Compliance Officer mit Dr. Florian Hofer seine Zustimmung.

In einer weiteren außerordentlichen Sitzung am 10. Juli 2023 diskutierte der Aufsichtsrat mit dem Vorstand ein Aktienrückkaufprogramm, zu dessen Durchführung die Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG den Vorstand bereits im Jahre 2021 ermächtigt hatte. Nach einer eingehenden Befassung mit der Planung dieses Vorhabens erteilte der Aufsichtsrat der Durchführung des Aktienrückkaufprogramms seine Zustimmung.

In der Sitzung am 1. August 2023 lag der inhaltliche Schwerpunkt neben der informatorischen Befassung mit dem Zwischenbericht für das erste Halbjahr 2023 auf Geschäftsvorfällen aus dem operativen Bereich und strategischen Maßnahmen. Ergänzend befasste sich der Aufsichtsrat vertieft mit den Auswirkungen des Klimawandels auf die Nutzfahrzeugindustrie und ließ sich hierzu auch von externen



Sachverständigen informieren. Überdies diskutierte der Aufsichtsrat intensiv die Chancen und Risiken in der Anwendung und die Fragen der Weiterentwicklung des autonomen Fahrens und die Technologiestrategie im Bereich des emissionsfreien Transports bei Daimler Truck.

Die Sitzung des Aufsichtsrats am 5. Oktober 2023 im Rahmen der Strategietage des Aufsichtsrats hatte neben der Befassung mit Strategiefragen, über die in diesem Bericht noch gesondert informiert wird, zudem die vom Präsidial- und Vergütungsausschuss vorbereitete Wiederbestellung und Amtszeitverlängerung von John O'Leary als Mitglied des Vorstands, verantwortlich für die Region Nordamerika und die Marken Freightliner, Western Star und Thomas Built Buses um bis zu zwei weitere Jahre bis 2026 zum Inhalt.

In seiner Sitzung am 6. November 2023 befasste sich der Aufsichtsrat mit den Resultaten der erstmals im Geschäftsjahr 2023 durchgeführten Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats. Hierzu sind in diesem Bericht noch gesonderte Ausführungen enthalten. Der Aufsichtsrat erörterte zudem den Zwischenbericht für das dritte Quartal 2023 und prüfte die Informationen des Vorstands zu laufenden Projekten und bestehenden Beteiligungen.

Die Sitzung des Aufsichtsrats am 8. Dezember 2023 schließlich hatte insbesondere Fragen der Vorstandsvergütung, der Unternehmensplanung und der Corporate Governance, über die jeweils gesondert berichtet wird, sowie mehrere bedeutende Produkt- und Technologieprojekte, auch aus dem Bereich des emissionsfreien Transports und des autonomen Fahrens, zum Inhalt. Ergänzend befasste sich der Aufsichtsrat vertieft mit dem Segment Financial Services einschließlich dessen mittelfristiger Ausrichtung und beschloss auf Empfehlung des Präsidial- und Vergütungsausschusses die Wiederbestellung von Dr. Andreas Gorbach als Mitglied des Vorstandes, verantwortlich für Truck Technology, für weitere fünf Jahre ab dem Ende der derzeit laufenden Bestellung, also bis 2029.

Corporate Governance, Entsprechenserklärung und Anforderungsprofil für Vorstand und Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat befasste sich im Geschäftsjahr 2023 laufend mit Fragen der Corporate Governance und wurde diesbezüglich insbesondere vom Präsidial- und Vergütungsausschuss unterstützt. Insbesondere zu

diesen Themen tauschte sich der Aufsichtsrat auch mit dem Chief Legal and Compliance Officer der Gesellschaft aus.

In seiner Sitzung am 8. Dezember 2023 befasste sich der Aufsichtsrat vertieft mit Fragen der Corporate Governance und vor allem mit dem Entwurf der Entsprechenserklärung 2023.

In diesem Zusammenhang befasste sich der Aufsichtsrat auch mit der Umsetzung wesentlicher Empfehlungen des DCGK und insbesondere der Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter im Sinne des DCGK.

Die Entsprechenserklärung 2023 zum DCGK gemäß § 161 Aktiengesetz (AktG) wurde ebenfalls am 8. Dezember 2023 verabschiedet. Mit den darin begründeten Ausnahmen wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft sind im Sinne guter Corporate Governance verpflichtet, dem Aufsichtsrat als Gesamtgremium Interessenkonflikte offenzulegen. Derartige Interessenkonflikte können sich insbesondere aus einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten oder Kreditgebern der Gesellschaft oder sonstigen Dritten ergeben. Im Berichtszeitraum gab es keine derartigen Interessenkonflikte.

Der Aufsichtsrat entschloss sich vor dem Hintergrund der einjährigen Arbeitserfahrung mit der im Lichte des 2022 novellierten DCGK angepassten Geschäftsordnung, lediglich gezielte Anpassungen in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse vorzunehmen. In seiner Sitzung am 8. Dezember 2023 beschloss der Aufsichtsrat diese Änderungen. Sie tragen insbesondere dem verstärkten Fokus der Überwachungs- und Beratungsrolle des Aufsichtsrats im Hinblick auf Nachhaltigkeitsfragen in der Unternehmensführung Rechnung. Von besonderer Bedeutung für den Aufsichtsrat war diesbezüglich insbesondere die Beibehaltung seiner Verantwortung für dieses herausragend wichtige Thema. Nach umfassenden Beratungen und vertiefter Vorbereitung durch den Präsidial- und Vergütungsausschuss hat sich der Aufsichtsrat dazu entschlossen, auch weiterhin die Hauptverantwortung für die Überwachung und Beratung in Nachhaltigkeitsfragen im Aufsichtsrat als Gesamtgremium zu verankern und zu behandeln und diese damit nicht an einen gesonderten Ausschuss zu übertragen. Dies ist zum Einen der zentralen Bedeutung der Nachhaltigkeit für Daimler Truck und zum Anderen der großen Komplexität

dieses Themas geschuldet, das die Nutzung der gesamten, breit im Aufsichtsrat verteilten, Nachhaltigkeitsexpertise erfordert. Diese Expertise soll durch regelmäßige Schulungen auf dem aktuellen Stand gehalten werden.

Im Rahmen seiner Sitzung am 8. Dezember 2023 erörterte der Aufsichtsrat zudem die Anforderungsprofile für Vorstand und Aufsichtsrat. Grundlage für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG sind insbesondere Diversitätskonzepte in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Bildungs- und Berufshintergrund, Geschlecht und Alter. Diese Diversitätskonzepte hat der Aufsichtsrat mit den Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen (FüPoG) und weiteren Anforderungen an die Kompetenzen der Organmitglieder in gesamthaften Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat zusammengeführt. Der Aufsichtsrat entschloss sich überdies dazu, nach den positiven Erfahrungen mit den im Jahr 2022 eingeführten Anforderungen zur Nachhaltigkeitsexpertise, weitere Anforderungen an Kenntnisse und Erfahrungen der Aufsichtsratsmitglieder in das gesamthafte Anforderungsprofil aufzunehmen.

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

In seiner Sitzung am 8. Dezember 2023 stellte der Aufsichtsrat die Erfüllung des im November 2022 verabschiedeten Anforderungsprofils in seiner Zusammensetzung bis zum 15. Oktober 2023 sowie in seiner aktuellen Zusammensetzung – nach dem Ausscheiden des Aufsichtsratsmitglieds Raymond Curry und der gerichtlichen Bestellung von Shintaro Suzuki mit Wirkung vom 16. Oktober 2023 – sowie des am gleichen Tage angepassten gesamthaften Anforderungsprofils für seine aktuelle Zusammensetzung fest und stimmte der Veröffentlichung der Qualifikationsmatrix für den Aufsichtsrat in der [Erklärung zur Unternehmensführung](#) zu. Der Aufsichtsrat stellte in derselben Sitzung zudem fest, dass der Vorstand in seiner aktuellen Zusammensetzung das im November 2022 angepasste und im gesamten Berichtszeitraum geltende Anforderungsprofil des Vorstands erfüllte.



Nach § 96 Abs. 2 AktG sind der paritätischen Mitbestimmung unterliegende Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen mindestens zu 30 % aus Frauen und zu 30 % aus Männern zusammensetzen. Diese Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen. Da der Gesamterfüllung nicht widersprochen wurde, ist die Geschlechterquote vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen.

Am 31. Dezember 2023 setzte sich der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG aus sechs Frauen (hiervon je drei auf Anteilseigner- bzw. Arbeitnehmerseite) und vierzehn Männern (hiervon je sieben auf Anteilseigner- bzw. Arbeitnehmerseite) zusammen. Unbeschadet der Gesamterfüllung haben die Anteilseigner- und die Arbeitnehmerseite aber im gesamten Geschäftsjahr 2023, den Mindestanteil auch für ihre jeweilige Seite erfüllt.

Vergütung des Vorstandes

Das im Geschäftsjahr 2023 geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands (Vergütungssystem 2023+) wurde durch den Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2022 festgelegt und im Februar 2023 konkretisiert. Auf dessen Grundlage legte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 9. März 2023 auf Empfehlung des Präsidial- und Vergütungsausschusses die Ziele für das Geschäftsjahr 2023 fest. Für das Geschäftsjahr 2022 stellte der Aufsichtsrat zudem die Zielerreichung fest. Das Vergütungssystem 2023+ wurde im Weiteren der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 21. Juni 2023 gemäß § 120a Abs. 1 AktG zur Billigung vorgelegt. Die Billigung erfolgte in der Hauptversammlung mit der großen Mehrheit von 96,62 % Ja-Stimmen. In seiner Sitzung am 8. Dezember 2023 befasste sich der Aufsichtsrat nach Vorbereitung durch den Präsidial- und Vergütungsausschuss erneut vertieft mit dem Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands und bereitete die im Jahr 2024 anstehenden Entscheidungen zur Festlegung der Ziele für 2024 sowie zur Zielerreichung für 2023 vor. Näheres kann der auf der Internetseite des Unternehmens veröffentlichten Beschreibung des Vergütungssystems unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/vorstand/verguetung-des-vorstands entnommen werden.

Strategietage des Aufsichtsrats

Am 4. und 5. Oktober 2023 hielt der Aufsichtsrat in Wörth in einem der weltweit größten Lkw-Werke die bereits zweiten Strategietage der Daimler Truck Holding AG nach dem Entstehen des Daimler Truck-Konzerns ab. Im Rahmen dieser Veranstaltung befasste sich der Aufsichtsrat umfassend mit der strategischen Ausrichtung des Daimler Truck-Konzerns einschließlich der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Gemeinsam mit den verantwortlichen Vertreterinnen und Vertretern des Managements des Daimler Truck-Konzerns und insbesondere den Mitgliedern des Vorstands erörterte der Aufsichtsrat eingehend die Geschäftsplanung für die weitere strategische Ausrichtung und die daraus erwarteten wirtschaftlichen Entwicklungen für den Konzern. Ein weiterer besonderer Schwerpunkt lag auf Nachhaltigkeitsfragen und der notwendigen Technologietransformation, in deren Rahmen sich der Aufsichtsrat vertiefend mit der strategischen Planung im Bereich des batterieelektrisch- und wasserstoffgetriebenen Transports befasste. Neben der eingehenden Auseinandersetzung mit strategischen Fragen und deren wirtschaftlichen Auswirkungen nutzte der Aufsichtsrat die Strategietage auch für die Befassung mit Fragen der Produktion im Rahmen von Fertigungsbesichtigungen und Tests heutiger und künftiger Produkte.

Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats

Im Einklang mit der entsprechenden Empfehlung des DCGK führte der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2023 eine durch externe Experten begleitete Selbstbeurteilung durch. Gegenstand dieser Maßnahme war die Beurteilung, wie wirksam der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse ihre jeweiligen Aufgaben erfüllen. Die Selbstbeurteilung wurde angesichts der Erstmaligkeit dieses Vorgangs und der ihm beigemessenen Wichtigkeit als sehr umfassende Maßnahme durchgeführt. Sie bestand aus einem mehrstufigen Verfahren, einschließlich bilateraler Interviews und einer Sitzungsbeobachtung und band sowohl alle Aufsichtsrats- und Vorstandsmitglieder als auch Vertreter des Aufsichtsratsbüros ein. Fokusthemen waren sowohl die Beurteilung der Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats, dessen Zusammenarbeit als auch die Informationsversorgung durch den Vorstand sowie Fragen der Corporate Governance und der Arbeit der Ausschüsse. Die Resultate der positiv verlaufenen Selbstbeurteilung – insbesondere zur Wirksamkeit der Aufgabenerfüllung durch den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse – wurden in der Sitzung am 6. November 2023 nach Vorbesprechung im Präsidial- und

Vergütungsausschuss vorgestellt und ausführlich diskutiert. Dies schloss auch eine vertiefte Befassung mit der Umsetzung der Erkenntnisse für die Weiterentwicklung der Aufsichtsratsarbeit bei Daimler Truck mit ein. Die nächste Selbstbeurteilung ist für das Geschäftsjahr 2025 geplant.

Erörterung und Beschluss der Unternehmensplanung (Daimler Truck Business Planning)

In seiner Sitzung am 8. Dezember 2023 erörterte und beschloss der Aufsichtsrat das Daimler Truck Business Planning. Hierfür standen dem Aufsichtsrat entsprechende Unterlagen zur Verfügung, die auch nachhaltigkeitsbezogene Aspekte in der Unternehmensplanung beleuchteten. Dem Aufsichtsrat war bei der Zielsetzung für die künftige Planung auch die Einbeziehung eines externen Vergleichs mit führenden Wettbewerbern wichtig. Ergänzend befasste sich der Aufsichtsrat mit dem von der Gesellschaft entwickelten Rahmen für die Liquiditätsrisikosteuerung.

Zusammensetzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG besteht aus zwanzig Aufsichtsratsmitgliedern. Er ist gemäß den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes mit je zehn Vertretern der Arbeitnehmer- und der Anteilseignerseite zu besetzen. Die Amtszeit der zehn von der ordentlichen Hauptversammlung 2022 gewählten Aufsichtsratsmitglieder endet im Jahr 2026, die Amtszeit der Arbeitnehmervertreter, die im November 2022 durch die Belegschaft gewählt wurden, endet im Jahr 2027, wobei ein Arbeitnehmervertreter im Oktober 2023 gerichtlich bestellt wurde. Der Aufsichtsrat ist dementsprechend paritätisch besetzt. Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG hat einen Präsidial- und Vergütungsausschuss, einen Prüfungsausschuss, einen Nominierungsausschuss sowie einen Vermittlungsausschuss im Sinne der einschlägigen Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes eingerichtet und besetzt. Die Ausschüsse waren im Geschäftsjahr 2023 wie folgt besetzt:

Präsidial- und Vergütungsausschuss

Gemäß der Geschäftsordnung hat Joe Kaeser als Vorsitzender des Aufsichtsrats auch den Vorsitz im Präsidial- und Vergütungsausschuss inne und Michael Brecht ist als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender gemäß der Geschäftsordnung auch stellvertretender Vorsitzender des Präsidial- und Vergütungsausschusses. Der Aufsichtsrat



wählte zudem Marie Wieck und Roman Zitzelsberger zu Mitgliedern des Präsidial- und Vergütungsausschusses.

Prüfungsausschuss

In den Prüfungsausschuss wurden im Jahr 2022 Michael Brosnan, Akihiro Eto, Harald Wilhelm, Michael Brecht, Jörg Köhlinger und Thomas Zwick gewählt. Der Prüfungsausschuss wählte Michael Brosnan zu seinem Vorsitzenden und Michael Brecht zum stellvertretenden Vorsitzenden.

Nominierungsausschuss

Gemäß der Geschäftsordnung hat Joe Kaeser als Vorsitzender des Aufsichtsrats auch den Vorsitz des Nominierungsausschusses inne. Der Aufsichtsrat wählte im Jahr 2022 Marie Wieck und Renata Jungo Brüngger als weitere Mitglieder in den Nominierungsausschuss.

Vermittlungsausschuss

Der Aufsichtsrat richtete im Jahr 2022 erstmals einen Vermittlungsausschuss ein und wählte Marie Wieck und Roman Zitzelsberger als weitere Mitglieder in den Vermittlungsausschuss. Gemäß der Geschäftsordnung hat Joe Kaeser als Vorsitzender des Aufsichtsrats auch den Vorsitz im Vermittlungsausschuss inne und Michael Brecht ist als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats zugleich auch stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses.

Veränderungen in Vorstand und Aufsichtsrat

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats erfuhr im Geschäftsjahr 2023 lediglich eine Veränderung. Raymond Curry legte mit Wirkung zum 15. Oktober 2023 sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats aus persönlichen Gründen nieder. Daraufhin wurde auf Antrag des Vorstands Herr Shintaro Suzuki, Tokio, Japan, mit Wirkung vom 16. Oktober 2023 an zum Mitglied des Aufsichtsrats als Vertreter der Arbeitnehmer durch das Amtsgericht Stuttgart gerichtlich bestellt. Weitere Veränderungen erfolgten nicht.

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

Am 5. August 2023 verstarb infolge eines tragischen Unglücksfalls Jochen Goetz, verantwortlich für Finanzen und Controlling. Als Interimslösung hat der Aufsichtsrat noch im August 2023 beschlossen, das Vorstandsressort einstweilen der Verantwortung des Vorstandsvorsitzenden Martin Daum zuzuordnen. Die Suche nach einer langfristigen Nachfolgelösung wurde unter Einbeziehung eines internationalen Personalvermittlungsunternehmens unverzüglich eingeleitet.

In seiner Sitzung am 5. Oktober 2023 im Rahmen der Strategietage des Aufsichtsrats beschloss der Aufsichtsrat die Wiederbestellung und Amtszeitverlängerung von John O'Leary, verantwortlich für die Region Nordamerika und die Marken Freightliner, Western Star und Thomas Built Buses um bis zu zwei weitere Jahre vom Ende der derzeitigen Amtszeit am 31. März 2024 an, mithin also bis zum 31. März 2026.

Im Rahmen seiner Sitzung am 8. Dezember 2023 bestellte der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Präsidial- und Vergütungsausschusses Dr. Andreas Gorbach, verantwortlich für Truck Technology, für die Dauer von weiteren fünf Jahren ab dem 1. Juli 2024, mithin bis zum 30. Juni 2029 zum Mitglied des Vorstandes.

Weitere Veränderungen im Vorstand erfolgten im Geschäftsjahr 2023 nicht. In einer außerordentlichen Sitzung am 10. Januar 2024 bestellte der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Präsidial- und Vergütungsausschusses und nach einem intensiven Such- und Auswahlprozess Eva Scherer mit Wirkung zum 1. April 2024 für drei Jahre, mithin bis zum 31. März 2027 zum Mitglied des Vorstandes, verantwortlich für das übergangsweise vom Vorstandsvorsitzenden geleitete Vorstandsressort Finanzen und Controlling.

Arbeit in den Ausschüssen

Der **Präsidial- und Vergütungsausschuss** trat im Geschäftsjahr 2023 zu zehn Sitzungen zusammen. Gegenstand der Arbeit des Ausschusses waren Themen der Corporate Governance und der Vorstandsvergütung. Einen besonderen Schwerpunkt stellte zudem die Nachfolgeplanung für den Vorstand dar, zu der der Präsidial- und Vergütungsausschuss Empfehlungen an den Aufsichtsrat aussprach. Der Präsidial- und Vergütungsausschuss unterstützte ferner den Aufsichtsratsvorsitzenden bei seiner Arbeit und beschäftigte sich mit der Übernahme externer und sonstiger Mandate durch Vorstandsmitglieder, Personalangelegenheiten und der Directors-and-Officers-Versicherung (D&O-Versicherung).

Der **Prüfungsausschuss** hielt im Geschäftsjahr 2023 acht Sitzungen ab. Näheres hierzu ist im [Bericht des Prüfungsausschusses](#) ausgeführt.

Der **Nominierungsausschuss** kam im Geschäftsjahr 2023 zu zwei Sitzungen zusammen. Gegenstand dieser Sitzungen war insbesondere die Diskussion des Erfüllungsstands des gesamthaften Anforderungsprofils für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der Implikationen für die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat – einmal vor und einmal nach der Beschlussfassung des Aufsichtsrates über Anpassungen im gesamthaften Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat.

Im Geschäftsjahr 2023 war kein Grund gegeben, den **Vermittlungsausschuss** einzuberufen.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2023

Der Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG sowie der für die Daimler Truck Holding AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2023 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 der Daimler Truck Holding AG für das Geschäftsjahr 2023.

In seiner Sitzung am 29. Februar 2024 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht und den Gewinnverwendungsvorschlag, die in den zusammengefassten Lagebericht integrierte nichtfinanzielle Konzernklärung, die mit einer Limited Assurance (begrenzte Sicherheit) durch den Abschlussprüfer geprüft wurde sowie die weitere in den zusammengefassten Lagebericht integrierte ungeprüfte Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen im Entwurf zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht, der nach IFRS aufgestellte Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Konzernklärung, die weitere Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, der Jahresabschluss der Daimler Truck



Holding AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, der Vergütungsbericht und die Prüfungsberichte der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, für den Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG, den Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts und die Berichterstattung zum rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem sowie der Entwurf des Berichts des Aufsichtsrats und die Empfehlungen des Prüfungsausschusses, der sich ebenfalls vertieft mit den vorgenannten Themen befasst hatte.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und dabei insbesondere auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen einging und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, intensiv erörtert. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der mit einer Limited Assurance (begrenzte Sicherheit) geprüften nichtfinanziellen Konzernklärung. Damit war der Jahresabschluss 2023 der Gesellschaft festgestellt. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen. Des Weiteren schloss sich der Aufsichtsrat der Feststellung des Prüfungsausschusses dahingehend an, dass keine Hinweise dafür bestehen, dass das interne Kontrollsystem, Risikomanagementsystem, Compliance-Management-System und das interne Revisionssystem in ihrer gesamthaften Würdigung nicht angemessen oder nicht wirksam sind.

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



Joe Kaeser und Michael Brecht bei der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 21. Juni 2023.

Hauptversammlung 2023 und Vorbereitung der Hauptversammlung 2024

Die ordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG fand als virtuelle Hauptversammlung im Sinne der einschlägigen aktienrechtlichen Bestimmungen am 21. Juni 2023 in Stuttgart statt.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 9. März 2023 die Tagesordnung und die Beschlussvorschläge für die ordentliche Hauptversammlung verabschiedet. Im Vorfeld der ordentlichen Hauptversammlung führte der Aufsichtsratsvorsitzende im Rahmen der sogenannten Governance Roadshows vertiefte Gespräche mit Investoren und Stimmrechtsvertretern. Diese lieferten wertvolle Hinweise zu den Erwartungen der Aktionäre sowie zu Verbesserungen in der Interaktion mit den Eigentümern des Unternehmens.

Auf der ordentlichen Hauptversammlung wurden die Beschlussvorschläge der Verwaltung mit jeweils großen Mehrheiten angenommen. Hierzu zählten insbesondere die bereits erläuterte Beschlussfassung zum Vorstandsvergütungssystem sowie die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands für das Geschäftsjahr 2022.

In seiner Sitzung am 29. Februar 2024 verabschiedete der Aufsichtsrat zudem die Tagesordnung und die Beschlussvorschläge für die ordentliche Hauptversammlung 2024. Diese wird wieder im virtuellen Format durchgeführt.

Dank

Der Aufsichtsrat spricht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Daimler Truck-Konzerns sowie den Mitgliedern des Managements und des Vorstands seinen Dank für ihre Einsatz- und Leistungsbereitschaft im Geschäftsjahr 2023 und ihren tatkräftigen Beitrag zum Unternehmenserfolg aus.

Ein besonderer Dank geht auch an Raymond Curry, der sich durch seinen Einsatz und das Engagement im Aufsichtsrat um Daimler Truck verdient gemacht hat und im Geschäftsjahr 2023 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist. Schließen soll dieser Bericht mit einem Gedenken an den im vergangenen Geschäftsjahr verstorbenen Finanzvorstand Jochen Goetz. Wir werden ihn nicht vergessen.

Leinfelden-Echterdingen, im Februar 2024

Der Aufsichtsrat

Joe Kaeser
 Vorsitzender

**A.01****Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder der Daimler Truck Holding AG im Geschäftsjahr 2023 – Aufsichtsratsplenium**

	Sitzungs- anwesenheit	Anwesenheit (%)
2023		
Aufsichtsratsplenium		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	8/9	89
Michael Brecht (stellv. Vorsitzender)*	9/9	100
Michael Brosnan	9/9	100
Bruno Buschbacher*	9/9	100
Jacques Esculier	9/9	100
Akihiro Eto	9/9	100
Laura Ipsen	9/9	100
Renata Juno Brüngger	8/9	89
Carmen Klitzsch-Müller*	8/9	89
Jörg Köhlinger*	9/9	100
John Krafcik	9/9	100
Jörg Lorz*	9/9	100
Andrea Reith*	9/9	100
Martin H. Richenhagen	9/9	100
Andrea Seidel*	9/9	100
Shintaro Suzuki* (Mitglied seit 16. Oktober 2023)	2/2	100
Marie Wieck	8/9	89
Harald Wilhelm	9/9	100
Roman Zitzelsberger*	8/9	89
Thomas Zwick*	9/9	100
Raymond Curry* (ausgeschieden zum 15. Oktober 2023)	5/7	71

* Arbeitnehmervertreter

A.02**Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder der Daimler Truck Holding AG im Geschäftsjahr in 2023 – Ausschüsse des Aufsichtsrats**

	Sitzungs- anwesenheit	Anwesenheit (%)
2023		
Präsidial- und Vergütungsausschuss		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	10/10	100
Michael Brecht*	10/10	100
Marie Wieck	10/10	100
Roman Zitzelsberger*	9/10	90
Prüfungsausschuss		
Michael Brosnan (Vorsitzender)	8/8	100
Michael Brecht*	8/8	100
Akihiro Eto	8/8	100
Jörg Köhlinger*	7/8	88
Harald Wilhelm	8/8	100
Thomas Zwick*	8/8	100
Nominierungsausschuss		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	2/2	100
Renata Juno Brüngger	2/2	100
Marie Wieck	2/2	100
Vermittlungsausschuss		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	0/0	/
Michael Brecht*	0/0	/
Marie Wieck	0/0	/
Roman Zitzelsberger*	0/0	/

* Arbeitnehmervertreter

A.03**Offenlegung des Sitzungsmodus**

Gremium	Anzahl der Sitzungen	davon in Präsenz ¹	davon als Video- oder Telefon- konferenz
Aufsichtsratsplenium	9	6	3
Präsidial- und Vergütungsausschuss	10	4	6
Prüfungsausschuss	8	5	3
Nominierungsausschuss	2	0	2
Vermittlungsausschuss	0	0	0

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



Der Aufsichtsrat

Joe Kaeser

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

Michael Brecht

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

Michael Brosnan

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

Bruno Buschbacher

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

Jacques Esculier

Anteilseignervertreter.
 Ehemaliger Vorstandsvorsitzender und CEO der WABCO Holdings Inc.

Akihiro Eto

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

Laura Ipsen

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

Renata Jungo Brüngger

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

Carmen Klitzsch-Müller

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

Jörg Köhlinger

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

John Krafcik

Anteilseignervertreter.
 Ehemaliger CEO der Waymo LLC.

Jörg Lorz

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



Andrea Reith

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

Martin H. Richenhagen

Anteilseignervertreter.
 Ehemaliger Präsident und Vorstandsvorsitzender
 der AGCO Corporation.

Andrea Seidel

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

Shintaro Suzuki

(seit 16. Oktober 2023)
 Arbeitnehmervertreter.
 Präsident der Mitsubishi Fuso Workers' Union.

Marie Wieck

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

Harald Wilhelm

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

Roman Zitzelsberger

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

Thomas Zwick

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

Raymond Curry

(bis 15. Oktober 2023)

Arbeitnehmervertreter.
 Ehemaliger Präsident der Gewerkschaft United Auto
 Workers.

Alle Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat sind bis 2026 gewählt.

Alle Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat, bis auf Shintaro Suzuki, sind bis 2027 gewählt. Shintaro Suzuki ist bis auf Weiteres gerichtlich bestellt.

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

Ausführliche Informationen zu den Aufsichtsratsmitgliedern, ihren Mandaten in weiteren Aufsichtsräten oder vergleichbaren Kontrollgremien, ihren Lebensläufen
 sowie zu den Ausschüssen des Aufsichtsrats und deren Besetzung finden sich unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat.



Ziele und Strategie

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

A.04

Unser Antrieb, Unsere Vision, Unsere Strategie



UNSER ANTRIEB | Für alle, die die Welt bewegen

UNSERE STRATEGIE | Transformation anführen und Profitabilität anführen

Mehrwert für die **Gesellschaft**

Wir streben nach Nachhaltigkeit

Mehrwert für **Kunden**

Wir machen das Geschäft unserer Kunden erfolgreicher

Mehrwert für **Aktionäre**

Wir schaffen herausragenden Wert

Technologie-Transformation anführen

Wir treiben den Wandel zum emissionsfreien Fahren voran

Fokus auf das Kerngeschäft

Wir konzentrieren uns auf unser Kerngeschäft und nutzen globale Skaleneffekte

Service-Transformation anführen

Wir implementieren herausragende Services

Partnerschaften

Wir bündeln unsere Kräfte

Menschen & Kultur

Wir inspirieren

Schlanke Organisation

Wir sind effizient

UNSERE VISION | Nachhaltigen Transport anführen



Unsere langfristigen Ziele

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

2023 haben wir uns darauf fokussiert, unsere geschärfte Unternehmensstrategie zu implementieren. Durch geeignete strategische Projekte und Initiativen, wie beispielsweise unsere Partnerschaft zur Produktion von Batteriezellen, untermauern wir unsere Ambition, die Transformation unserer Branche anzuführen.

Gleichzeitig möchten wir profitabel wirtschaften und stetig wachsen. In diesem Zusammenhang haben wir uns klare Ziele gesetzt: Ein Umsatzwachstum für den Konzern von 40 bis 60% im Zeitraum von 2025 bis 2030 sowie eine bereinigte Umsatzrendite für das Industriegeschäft von mehr als 10% in 2025 und mehr als 12% in 2030 unter günstigen makroökonomischen Bedingungen. Unsere finanziellen Ambitionen werden hauptsächlich durch emissionsfreie Fahrzeuge, das autonome Fahren, ein aktives Portfoliomanagement und eine Steigerung des Serviceumsatzes getrieben.

Transformation anführen und Profitabilität anführen – beides ist der Schlüssel zur Erfüllung unserer Versprechen gegenüber der Gesellschaft, unseren Kunden und unseren Anteilseignern.

Wie wir unsere langfristigen Ziele erreichen: Unsere Strategie

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

1. Technologie-Transformation anführen – *Wir treiben den Wandel zum emissionsfreien Fahren voran*

Wir wollen unseren Beitrag leisten, um einen CO₂-neutralen Transport bis 2050 auf den Straßen zu ermöglichen. Dazu werden wir unter anderem batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Lkw und Busse anbieten, die im Fahrbetrieb („Tank-to-Wheel“) CO₂-neutral sind.

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

2. Fokus auf das Kerngeschäft – *Wir konzentrieren uns auf unser Kerngeschäft und nutzen globale Skaleneffekte*

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

3. Service-Transformation anführen – *Wir implementieren herausragende Services*

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

An diesen Voraussetzungen arbeiten wir

Wir bündeln unsere Kräfte

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

Wir inspirieren

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

Wir sind effizient

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



Wie unsere Segmente die Daimler Truck-Strategie umsetzen

Trucks North America hat mit dem Start der Serienproduktion des batterieelektrischen eCascadia Mitte 2022 seinen Anspruch untermauert, im CO₂-neutralen Gütertransport eine Vorreiterrolle einzunehmen. Im vierten Quartal 2023 ging mit dem Freightliner eM2 ein weiterer Lkw in Serie, der im Fahrbetrieb CO₂-neutral ist. Trucks North America arbeitet mit verschiedenen Partnern zusammen, um den Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur für batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge in den USA voranzutreiben. Im Bereich der Batterietechnologie arbeiten Daimler Trucks & Buses US Holding LLC, Accelera by Cummins und PACCAR zusammen, um gemeinsam mit dem Technologiepartner EVE Energy die Produktion von Batteriezellen und die Batterielieferkette in den Vereinigten Staaten zu beschleunigen und zu lokalisieren. Gleichzeitig arbeitet Trucks North America weiter daran, gemeinsam mit Technologiepartnern im Bereich des autonomen Fahrens bis Ende des Jahrzehnts einen selbstfahrenden Freightliner Cascadia Serien-Lkw (SAE Level 4) auf die Straße zu bringen.

Mercedes-Benz beschleunigt die Dekarbonisierung des Verkehrs: Die Serienmodelle des eActros 300/400 und des eEconic werden bereits an Kunden in Europa ausgeliefert. Der schwere batterieelektrische Fernverkehrs-Lkw eActros 600 wurde 2023 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt und soll Ende 2024 in die Serienproduktion gehen. Parallel läuft die Entwicklung des Brennstoffzellen-Lkw GenH2 Truck, dessen Serienreife für die zweite Hälfte des Jahrzehnts angestrebt wird. Mercedes-Benz arbeitet mit verschiedenen Partnern zusammen, um den Aufbau der Lade- und Tankinfrastruktur für batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge in Europa voranzubringen.

Trucks Asia treibt mit seiner Marke FUSO und dem vollelektrischen Next Generation eCanter den CO₂-neutralen Transport voran. Neben Europa, Japan und Australien wird das neue Modell auch in asiatischen Märkten wie Indonesien, Hongkong und Singapur eingeführt. Der Produktionsstandort in Japan hat außerdem mit dem Export von Elektro-Lkw der neuen Marke RIZON in die Vereinigten Staaten begonnen. Die RIZON Lkw haben die Zertifizierung des California Air Resources Boards (CARB) und der Environmental Protection Agency (EPA) erhalten. Trucks Asia zielt darüber hinaus auch darauf ab, seine Position in China, dem weltweit größten Einzelmarkt für schwere Nutzfahrzeuge,

auszubauen. Dazu trägt die Produktion von schweren Mercedes-Benz Sattelzugmaschinen bei, die 2022 im Rahmen des Joint Ventures mit Foton – Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) – in China angelaufen ist. In Indien sind die schweren Nutzfahrzeuge von Daimler Truck ebenfalls sehr gefragt. Dort nutzt die Marke BharatBenz das rasante infrastrukturelle Wachstum des Landes und baute das Händlernetz in 2023 auf landesweit mehr als 330 Vertriebs- und Servicesstandorte aus.

Daimler Buses treibt den CO₂-neutralen Personentransport der Bus-Branche voran. Dafür hat das Segment eine klare E-Roadmap für die Elektrifizierung seiner Fahrzeuge über alle Fahrzeugsegmente hinweg. Daimler Buses setzt analog der übergeordneten Doppelstrategie des Daimler Truck-Konzerns sowohl auf batterieelektrische als auch auf wasserstoffbasierte Technologien und will bis zum Jahr 2030 in jedem Segment Modelle anbieten, die im Fahrbetrieb CO₂-neutral sind. Der Fokus liegt zunächst auf den Kernmärkten Europa und Lateinamerika. Bis 2039 sollen im Kernmarkt Europa nur noch im Fahrbetrieb CO₂-neutrale Neufahrzeuge vertrieben werden. Im Stadtbuss-Segment in Europa soll dies bereits ab dem Jahr 2030 der Fall sein. Darüber hinaus unterstützt Daimler Buses Verkehrsunternehmen beim Umstieg auf elektrisch angetriebene Busse: Die hundertprozentige Tochtergesellschaft Daimler Buses Solutions GmbH ist voll auf die Konzeption und den Aufbau von E-Infrastruktur für Busse spezialisiert. Zudem konzentriert sich das Segment auf das Wachstum in profitablen Märkten und erschließt dazu den nordamerikanischen Markt mit einem auf die lokalen Bedürfnisse zugeschnittenen Reisebus, dem Mercedes-Benz Tourrider.

Financial Services strebt an, einen wesentlichen Beitrag zum Servicewachstum von Daimler Truck zu leisten. Das Segment plant, im Kerngeschäft mit Leasing und Finanzierung den Anteil bei allen von Daimler Truck verkauften Lkw und Bussen mittelfristig auf rund 30% zu erhöhen. Zudem hat Financial Services ein Projekt gestartet, um neue Märkte in Osteuropa zu erschließen. Mit neuen Produkten und Services unterstützt Financial Services zudem Kunden auf dem Weg zu nachhaltigen Transportlösungen. Hierzu zählt beispielsweise FUSO Green Lease, worüber eCanter Kunden in Japan ein eMobility Ökosystem angeboten wird. Dieses enthält neben Leasing- und Wartungsverträgen auch Lösungen für die Ladeinfrastruktur inklusive Lade-Management-System, Garantieoptionen für Batterien, Connectivity-Angebote und viele weitere Services.

Was bedeutet Nachhaltigkeit für uns?

Nachhaltigkeit ist ein wichtiger Bestandteil unserer langfristigen Ziele. Sie bedeutet für uns weit mehr als CO₂-neutrale Produkte. Wir übernehmen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft und verfolgen eine nachhaltige Unternehmensführung. Schwerpunkte setzen wir dort, wo wir einen Beitrag zu einer lebenswerteren Welt leisten können. Beispielsweise bei unserer Produktion: Seit 2022 sind unsere europäischen Werke bilanziell CO₂-neutral. Für unsere Produktionsstätten in Indien und den USA ist dieser Schritt bis 2025 geplant. Bis 2039 streben wir die CO₂-neutrale Produktion in allen unseren Werken weltweit an.

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

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

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

Wir wollen den nachhaltigen Erfolg unseres Unternehmens. Das bedeutet, dass wir unseren Kunden die bestmöglichen Produkte bieten wollen – und unseren Aktionären ein lohnendes Investment. Für unsere Beschäftigten schaffen wir zukunftsfähige Arbeitsplätze und ein attraktives Arbeitsumfeld. Für die Gesellschaft sind wir ein zuverlässiger Industriepartner, der sich seiner Verantwortung stellt. Langfristig erfolgreich sind wir nur dann, wenn wir nachhaltig handeln. Und genau das tun wir: Wir wollen den nachhaltigen Transport anführen – für alle, die die Welt bewegen.

Weitere umfassende Informationen können dem Kapitel  **Nachhaltigkeit bei Daimler Truck** entnommen werden.



B

Zusammengefasster Lagebericht mit nichtfinanzieller Konzernenerklärung

Grundlagen des Konzerns	28
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf	40
Ertrags- Finanz- und Vermögenslage	43
Daimler Truck Holding AG (Jahresabschluss nach HGB)	58
Nachhaltigkeit bei Daimler Truck ¹	61
Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen	129
Risiko- und Chancenbericht	133
Prognosebericht	146

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

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



Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Vor mehr als 125 Jahren haben Gottlieb Daimler und Carl Benz mit ihren ersten Lkw und Bussen die moderne Transportindustrie begründet. Daraus ist der heutige Daimler Truck-Konzern hervorgegangen (nachfolgend auch „Daimler Truck“ oder „Konzern“ genannt), der zu den größten Nutzfahrzeugherstellern der Welt gehört, mit über 40 Produktionsstätten rund um den Globus und über 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Seine übergeordnete Zielsetzung (den „Purpose“) hat das Unternehmen klar formuliert: Der Konzern arbeitet für alle, die die Welt bewegen. Die Kunden von Daimler Truck bringen Waren zuverlässig, pünktlich und sicher ans Ziel und machen Menschen mobil. Das Unternehmen stellt die Technologien, Produkte und Services bereit, die seine Kunden dafür brauchen. Das gilt auch für die Transformation zu CO₂-neutralen Nutzfahrzeugen. Daimler Truck will den nachhaltigen Transport zum Erfolg führen, mit großer technologischer Expertise und klarem Blick auf die Kundenbedürfnisse.

Daimler Truck wurde im Jahr 2021 von der Daimler AG (heutige Mercedes-Benz Group AG) abgespalten. Die Daimler Truck Holding AG ist die Muttergesellschaft des Konzerns mit Sitz in Stuttgart und Hauptverwaltung in Leinfelden-Echterdingen, Deutschland. Sie wurde zur Durchführung der Abspaltung von der Daimler AG im März 2021 gegründet und ist seit Dezember 2021 börsennotiert.

Daimler Truck verfügt über bedeutende Produktionsbetriebe in Brasilien, Deutschland, Frankreich, Indien, Japan, Mexiko, der Türkei und den USA sowie über Standorte in den meisten Staaten der Welt.

Der Daimler Truck-Konzern vereint acht Fahrzeugmarken unter seinem Dach: Freightliner, Thomas Built Buses, Western Star, Mercedes-Benz, FUSO, BharatBenz, RIZON und Setra. Seine Lkw-Produktpalette umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr, Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich zum Einsatz kommen, sowie Industriemotoren. Die Bus-Produktpalette umfasst Stadtbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle. Lkw machen den größten Teil des Gesamtabsatzes aus.

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

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

Zu den wichtigsten globalen Wettbewerbern von Daimler Truck zählen die Volvo Group, die TRATON Group und PACCAR.

Gegenstand dieses zusammengefassten Lageberichts ist das Geschäftsjahr 2023. Die Lageberichte für die Daimler Truck Holding AG sowie für den Konzern haben wir in diesem Bericht zusammengefasst. Den zusammengefassten Lagebericht haben wir um das Kapitel  [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) inklusive der nichtfinanziellen Konzernklärung erweitert.



Tätigkeit der Segmente

Trucks North America ist nach Absatzzahlen der führende Hersteller von schweren Lkw für den Fernverkehr in Nordamerika (Klasse 8) und die Nummer zwei im sogenannten Vocational-Markt, dem Bereich der Bau- und Spezialfahrzeuge. Das Segment produziert und vermarktet Nutzfahrzeuge und Chassis unter den Marken Freightliner, Thomas Built Buses und Western Star. Mit seinen Lkw der Klassen 5–8 deckt es den Bereich der mittelschweren bis schweren Lkw ab. Trucks North America bietet auch Lkw für Anwendungen jenseits befestigter Straßen an, darüber hinaus Fernverkehrsfahrzeuge sowie Schulbusse. Das Produktionsnetzwerk des Segments umfasst 16 Produktionsstandorte in den USA, Mexiko und Afrika. Dies gibt Trucks North America die Flexibilität, seine Produktion kosteneffizient an die Marktbedingungen anzupassen.

Mercedes-Benz ist die absatzstärkste Lkw-Marke in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen). Das Segment entwickelt, produziert und vertreibt Lkw unter der Marke Mercedes-Benz in Europa, dem Nahen Osten, Afrika und Lateinamerika, ebenso ist es für den Vertrieb von Lkw der Marke FUSO in Europa und Lateinamerika verantwortlich. Seine Produktpalette umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw sowie Spezialfahrzeuge. Die Lkw von Mercedes-Benz sind für eine Vielzahl von Anwendungen konzipiert, darunter Fernverkehr, schwerer Verteilerverkehr, regionaler Linienverkehr, städtische Zustellung, kommunale Dienste, geländegängige Nutzfahrzeuge und Logistik. Das Segment produziert auch seine eigenen Antriebsstränge an mehreren Produktionsstandorten in Deutschland und Brasilien. Über sein Händlernetz bietet Mercedes-Benz seinen Kunden auch Services wie Wartung, Reparaturen, Ersatzteilversorgung, digitale Dienste und Flottenmanagement an.

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

Trucks Asia vereint die Geschäftstätigkeit der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) mit Sitz in Japan und der Daimler India Commercial Vehicles (DICV) mit Sitz in Indien. Das Segment hat in Japan, Indonesien, Indien und weiteren großen Märkten der Welt eine starke Position. Es entwickelt, produziert und verkauft Lkw und Busse der Marken FUSO, BharatBenz und RIZON. Weiterhin vertreibt es Lkw und Busse der Marke Mercedes-Benz in zahlreichen asiatischen Märkten. Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation stellt auch Industriemotoren her. Im Mai 2023 haben Daimler Truck, MFTBC, Hino Motors und die Toyota Motor Corporation eine Absichtserklärung zur schnellen Entwicklung fortschrittlicher Technologien und zum Zusammenschluss von Mitsubishi Fuso und Hino Motors unterzeichnet. Die Verhandlungen über den Abschluss endgültiger Verträge dauern an.

Das Produktionsnetzwerk von Trucks Asia umfasst neun Standorte in Japan, Indien, Indonesien, Europa und China. Über Daimler Truck China (DTC) ist Trucks Asia in China tätig und vertreibt importierte Lkw der Marke Mercedes-Benz. Im Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) mit Beiqi Foton Motor Co. Ltd (Foton) werden Lkw unter der Marke Auman produziert. Das Joint Venture vertreibt darüber hinaus seit 2022 lokal produzierte Sattelzugmaschinen unter der Marke Mercedes-Benz für den chinesischen Markt.

Daimler Buses ist ein Komplettanbieter von Bussen und Fahrgestellen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als acht Tonnen. Mit seinen Marken Mercedes-Benz und Setra ist das Segment in seinen traditionellen Kernmärkten EU30, Brasilien, Argentinien und Mexiko der absatzstärkste Hersteller. Die Produktpalette von Daimler Buses reicht von Reise-, Überland- und Stadtbussen bis hin zu Busfahrgestellen. Während Busse der Marke Mercedes-Benz vorwiegend für hochwertige Technik bei wirtschaftlichen Betriebskosten stehen, richtet sich die Marke Setra an eine gehobene Klientel. Das Produktionsnetzwerk des Segments umfasst zehn Standorte in Europa, Lateinamerika, Nordamerika und Afrika.

Für das Kundendienst- und Ersatzteilgeschäft betreibt Daimler Buses eine eigene Marke, OMNIplus ON, und für Gebrauchtfahrzeuge ein eigenes Handelsnetz, BusStore. Darüber hinaus gehört auch die hundertprozentige Tochtergesellschaft Daimler Buses Solutions GmbH zum Segment, die auf die Konzeption und den Aufbau von E-Infrastruktur für Busse spezialisiert ist.

Financial Services ist einer der weltweit größten konzerneigenen Finanzdienstleister im Nutzfahrzeugsegment und unterstützt den Verkauf der Lkw- und Busmarken des Konzerns mit maßgeschneiderten Finanzdienstleistungen. Dazu gehören Leasing- und Finanzierungspakete, Versicherungs-, Miet- und Flottenmanagementlösungen sowie integrierte Serviceangebote für emissionsfreie Fahrzeuge und die erforderliche Infrastruktur.

Finanzdienstleistungen spielen für die Kunden des Konzerns eine wichtige Rolle, da sie ihnen die Nutzung und Wartung ihrer Fahrzeuge erleichtern und zu planbaren Bedingungen ermöglichen. Das Finanzdienstleistungsgeschäft hat das klare Ziel, die Loyalität des Kundstamms des Konzerns aufzubauen, zu erhalten sowie zum finanziellen Erfolg des Konzerns beizutragen.



Alle Segmente bekennen sich zur zentralen Ambition von Daimler Truck: Ab 2039 sollen in der Region Europa, Nordamerika und Japan nur noch Neufahrzeuge angeboten werden, die im Fahrbetrieb (Tank-to-Wheel) CO₂-neutral sind. Hierfür baut der Konzern ein umfassendes Produktportfolio auf. Ende 2023 hatte Daimler Truck bereits zehn im Fahrbetrieb lokal CO₂-neutrale Modelle in Serie.

Im Joint Venture cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) mit der Volvo Group sollen Wasserstoff-Brennstoffzellen und -systeme entwickelt, produziert und vermarktet werden. Gemeinsam mit Accelera, einer Geschäftseinheit von Cummins, und PACCAR plant das Unternehmen ein Joint Venture zur Produktion von Batteriezellen für elektrische Nutzfahrzeuge und industrielle Anwendungen. Den Aufbau einer

Ladeinfrastruktur unterstützt Daimler Truck mit einer Reihe von strategischen Partnerschaften und Pilotprojekten. Um den Wandel zur CO₂-Neutralität weiter zu beschleunigen, sollen in Zukunft zunehmend maßgeschneiderte Finanzdienstleistungen für alternative Antriebstechnologien angeboten werden.

B.01

Konzernstruktur von Daimler Truck¹

Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services
Umsatz ² : 23,5 Mrd. € Aktive Belegschaft ³ : 28.833	Umsatz ² : 21,6 Mrd. € Aktive Belegschaft ³ : 38.470	Umsatz ² : 7,1 Mrd. € Aktive Belegschaft ³ : 16.823	Umsatz ² : 4,6 Mrd. € Aktive Belegschaft ³ : 15.480	Umsatz ² : 2,7 Mrd. € Aktive Belegschaft ³ : 1.818
  	 	  BHARATBENZ   RIZON	 	DAIMLER TRUCK Financial Services

¹ Darstellung der wesentlichen Marken je Segment.

² Jahr 2023.

³ Stand 31.12.2023. Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte als Vollzeitäquivalent.



Wichtige Ereignisse

Mit großem Einsatz hat die weltweite Belegschaft von Daimler Truck auch im Jahr 2023 für alle gearbeitet, die die Welt bewegen. Wir haben unsere Strategie darauf ausgerichtet, den nachhaltigen, emissionsfreien Transport der Zukunft anzuführen sowie unsere Profitabilität zu steigern und das setzen wir Stück für Stück konsequent um. Auf den folgenden Seiten lassen wir das vergangene Jahr von Daimler Truck entlang der wichtigsten Meilensteine noch einmal Revue passieren.





Mercedes-Benz Lkw errichtet zentralen Logistikstandort für weltweite Ersatzteilversorgung

Als Herzstück der weltweiten Ersatzteilversorgung von Daimler Truck entsteht in Halberstadt, Sachsen-Anhalt, mit dem Global Parts Center ein komplett neuer Logistikstandort. Aus Halberstadt werden künftig bis zu 300.000 verschiedene Artikel an knapp 3.000 Fahrzeughändler in über 170 Länder der Welt geliefert werden. Das Global Parts Center wurde von Beginn an für den CO₂-neutralen Betrieb geplant. Die Feier zur Grundsteinlegung fand Ende September statt.

Daimler Truck hebt Effizienz auf die nächste Stufe: Der Freightliner SuperTruck II

Daimler Truck North America stellte in Las Vegas den Freightliner SuperTruck II vor. Das Konzeptfahrzeug wurde im Rahmen des vom U.S. Department of Energy co-finanzierten SuperTruck-Programms mit dem Ziel entwickelt, Emissionen im Straßengüterverkehr zu reduzieren. Im Rahmen des SuperTruck-Programms erforschen Daimler Truck-Ingenieure Technologien der nächsten Generation schwerer Nutzfahrzeuge.



Daimler Truck und DEUTZ vereinbaren Zusammenarbeit bei mittelschweren und schweren Dieselmotoren

Daimler Truck hat eine Kooperation mit DEUTZ geschlossen: DEUTZ hat die On-Highway-IP-Rechte an den mittelschweren Daimler Truck-Motoren erworben, um diese eigenständig weiterzuentwickeln – unter anderem auch für den Einsatz abseits der Straße, beispielsweise in der Landwirtschaft oder in Baumaschinen. Zudem hat DEUTZ die Lizenzrechte erworben, um die schweren Daimler Truck-Motoren weiterzuentwickeln und eigenständig zu vertreiben. Im Gegenzug hat Daimler Truck Stückaktien aus einer Sachkapitalerhöhung erhalten. Der Daimler Truck-Konzern hält damit eine Beteiligung am Grundkapital der DEUTZ AG in Höhe von 4,19%. Weiterhin erfolgte eine Zahlung eines Barbetrags an Daimler Truck.

FUSO Canter feiert 60-jähriges Jubiläum

FUSO, die japanische Tochter von Daimler Truck und einer der führenden Nutzfahrzeughersteller Asiens, feiert das 60-jährige Jubiläum ihres Leicht-Lkw Canter. Seit seiner Markteinführung im Jahr 1963 hat FUSO mehr als 4,5 Millionen Einheiten des Fahrzeugs weltweit produziert. Der weltweit beliebte FUSO Canter ist heute in mehr als 90 Märkten vertreten.

Daimler Truck Financial Services startet in Frankreich

Daimler Truck Financial Services hat seinen geplanten globalen Aufbau mit dem Marktstart in Frankreich abgeschlossen und ist nun in 16 Märkten weltweit tätig. Das Unternehmen ist im Dezember 2021 in sieben Ländern gestartet und hat in nur 15 Monaten seinen Geschäftsbetrieb in neun weiteren Märkten aufgenommen. Daimler Truck Financial Services ist mit einem Vertragsvolumen von 28,3 Mrd. € einer der weltweit größten Finanzdienstleister für Nutzfahrzeuge.

Der Freightliner SuperTruck II

Daimler Buses stellt neu entwickelte Low Entry-Überlandbusse vor

Mit der völlig neu entwickelten Setra MultiClass 500 LE setzt Daimler Buses neue Maßstäbe im Segment der Low Entry-Überlandbusse. Die Palette der MultiClass 500 LE umfasst Linienbusse von 10,51 bis 14,52 Meter Länge mit zwei und drei Achsen. Sie decken Einsätze vom stadtnahen Verkehr bis hin zu Überlandverkehr auf langen Strecken in dünn besiedelten Regionen ab.

Daimler Truck und Siemens kooperieren beim Aufbau einer integrierten digitalen Entwicklungsplattform

Die neue Plattform versetzt Daimler Truck in die Lage, die Zukunft der Nutzfahrzeuginnovation zu gestalten und die Produktentwicklung und das Lifecycle-Management von Lkw und Bussen zu optimieren. Sie wird global in allen Entwicklungszentren und über alle Marken und Geschäftsbereiche von Daimler Truck hinweg eingeführt.

60 Jahre Mercedes-Benz Trucks in Wörth

Das Werk Wörth ist mit einer Fläche von knapp drei Millionen Quadratmetern das weltweit größte im Produktionsverbund von Mercedes-Benz Lkw. Mit rund 10.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist es der zweitgrößte Arbeitgeber in Rheinland-Pfalz. In den 60 Jahren seit Produktionsstart sind mehr als 4,4 Millionen Lkw in Wörth hergestellt worden – davon rund 790.000 Completely Knocked Down Fahrzeug-Bausätze, die zur Endmontage vor Ort in zahlreiche Übersee-Märkte verschickt werden.

Daimler Truck präsentiert mittelschwere Elektro-Lkw der Marke RIZON für den US-amerikanischen Markt

Daimler Truck kündigte die Einführung einer Reihe von Elektro-Lkw auf dem US-Markt unter dem neuen Markennamen RIZON an. Die Fahrzeuge unter dem Markennamen RIZON werden exklusiv von der Velocity Vehicle Group (Velocity) vertrieben, die ein umfassendes Vertriebs- und Servicenetz bereitstellt. Daimler Truck Financial Services unterstützt künftige Kunden von RIZON mit flexiblen Finanzierungsmöglichkeiten.



Mit Batterie und Wasserstoff auf Alpentour – CO₂-neutrale Lkw von Daimler Truck zeigen ihr Können

Inmitten der alpenländischen Kulisse Tirols haben im Fahrbetrieb CO₂-neutrale Lkw von Daimler Truck erfolgreich Touren auf bis zu 1.560 Meter Höhe absolviert. Dabei kamen sowohl zwei Prototyp-Varianten des Mercedes-Benz GenH2 Truck mit wasserstoffbasiertem Brennstoffzellenantrieb als auch eine seriennahe batterieelektrische Mercedes-Benz eActros 300 Sattelzugmaschine für den Verteilerverkehr zum Einsatz.

Daimler Truck stellt Freightliner eM2 vor und erweitert Portfolio an Elektrofahrzeugen in Nordamerika

Daimler Truck North America (DTNA), US-Tochter von Daimler Truck und führender Hersteller von mittelschweren und schweren Lkw in Nordamerika, präsentierte den neuen, batterieelektrischen Freightliner eM2 für den urbanen Verteilerverkehr. Mit dem neuen Fahrzeug erweitert DTNA sein Angebot an serienmäßigen Elektrofahrzeugen für den nordamerikanischen Markt, wozu der Fernverkehrs-Truck Freightliner eCascadia (Klasse 8), der ikonische vollelektrische Schulbus Jouley von Thomas Built Buses und die elektrische Walk-In Van Plattform FCCC MT50e gehört.

Nachhaltig „Made in Europe“: Daimler Truck-Tochter FUSO feiert Produktionsstart des Next Generation eCanter

Feierlicher Produktionsstart der nächsten Generation des FUSO eCanter im Mitsubishi Fuso Truck Europe Werk in Tramagal, Portugal. Das Werk produziert bilanziell CO₂-neutral und setzt auf erneuerbare Energiequellen. Bereits im ersten Quartal 2023 startete im Schwesternwerk in Kawasaki (Japan) die Produktion des elektrischen Leicht-Lkw. Kawasaki liefert den FUSO Next Generation eCanter in Japan sowie in allen weiteren außereuropäischen Märkten weltweit aus. Den Next Generation eCanter gibt es nun in insgesamt 42 Varianten mit sechs Radständen und einem Gesamtgewicht von 4,25 bis 8,55 Tonnen. Je nach Radstand stehen drei verschiedene Batteriepakete zur Verfügung: S, M und L. Die Batterien verwenden dabei die Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnologie (LFP), die sich durch eine lange Lebensdauer und mehr nutzbare Energie auszeichnet.



Zweite ordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 21. Juni 2023

Erfolgreiche Hauptversammlung

Die Aktionärinnen und Aktionäre der Daimler Truck Holding AG haben auf der Hauptversammlung alle Beschlussvorschläge der Verwaltung mit deutlicher Mehrheit angenommen – darunter auch den Vorschlag zur ersten Dividendenausschüttung in der jungen Unternehmensgeschichte in Höhe von 1,30 € je Aktie.

Weltpremiere auf dem Global Public Transport Summit 2023: Mercedes-Benz eCitaro fuel cell – mehr Reichweite dank Brennstoffzelle

Daimler Buses präsentierte auf dem Global Public Transport Summit 2023 Anfang Juni in Barcelona den ersten serienmäßigen Elektrobus mit Brennstoffzelle als Range-Extender: den Mercedes-Benz eCitaro fuel cell. Der neue emissionsfreie Stadtliniensbus verbindet eine enorme Reichweite mit hoher Fahrgastkapazität. In der Gelenkzugvariante fährt der eCitaro fuel cell rund 350 Kilometer weit ohne Nachladen und bietet dabei Platz für bis zu 128 Fahrgäste.

Daimler Truck, Mitsubishi Fuso, Hino und Toyota Motor Corporation unterzeichnen Absichtserklärung

Die Daimler Truck AG, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, die Hino Motors Ltd. und die Toyota Motor Corporation haben Ende Mai eine Absichtserklärung (MoU) über eine schnellere Entwicklung fortschrittlicher Technologien sowie einen Zusammenschluss von FUSO und Hino unter dem Dach einer Holdinggesellschaft unterzeichnet. Die Verhandlungen über den Abschluss endgültiger Verträge dauern an. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung erfolgte diesbezüglich keine Anwendung von IFRS 5: Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche.



Daimler Truck trauert um Finanzvorstand Jochen Goetz

Mit Bestürzung und großer Trauer haben Aufsichtsrat, Vorstand und Belegschaft von Daimler Truck die Nachricht vom Tod ihres Finanzvorstands Jochen Goetz aufgenommen. Jochen Goetz ist am 5. August 2023 plötzlich und unerwartet bei einem tragischen Unglücksfall im Alter von 52 Jahren ums Leben gekommen. Seither wird das Vorstandsressort Finanzen und Controlling interimswise vom Vorstandsvorsitzenden Martin Daum verantwortet. Mit Wirkung zum 1. April 2024 übernimmt Eva Scherer als neues Vorstandsmitglied das Ressort Finanzen und Controlling. Die Bestellung ist für drei Jahre bis zum 31. März 2027 erfolgt.

95 eCitaro und E-Infrastruktur als Komplettsystem für Den Haag

Mindestens 95 batterieelektrische Solo- und Gelenk-Stadtbusse Mercedes-Benz eCitaro und eCitaro G wird Daimler Buses zusammen mit der für den Betrieb erforderlichen E-Infrastruktur bis 2024 in die Stadt Den Haag ausliefern. Den Haag ist nicht nur die drittgrößte Stadt der Niederlande, sondern auch der Parlaments- und Regierungssitz des Königreichs der Niederlande und Hauptstadt der Provinz Südholland.

Kapitalmarkttag 2023 in Boston

Nach dem ersten Jahr als eigenständiges Unternehmen veranstaltete die Daimler Truck Holding AG ihren Kapitalmarkttag 2023 in Boston (Massachusetts, USA). Die wesentlichen Themen waren die Anhebung der Gewinnprognosen für 2023, die Bestätigung der Ambitionen für 2025, ein aktualisierter Rahmen zur Kapitalallokation inklusive eines Aktienrückkaufprogramms im Wert von bis zu 2 Mrd. € über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten und die Ausrichtung des Unternehmens auf nachhaltiges Wachstum in Richtung 2030. Seit Anfang August 2023 kauft Daimler Truck eigene Aktien über die Börse zurück.

Daimler Truck, EnBW und Stadt Wörth am Rhein gründen Joint Venture für Zukunftsprojekt: Nachhaltige Wärmeenergiegewinnung durch Geothermie in Wörth

Die Partner wollen gemeinsam Möglichkeiten für die Erkundung, Erschließung und Gewinnung von umweltfreundlicher Energie durch Geothermie am Mercedes-Benz Produktionsstandort Wörth ausloten. Das Joint Venture zur nachhaltigen Wärmeenergiegewinnung gilt als entscheidender Beitrag zur Dekarbonisierung der Region.

Cummins, Daimler Truck und PACCAR planen US-Joint Venture für Batteriezellenproduktion

Cummins-Tochter Accelera, Daimler Truck und PACCAR gehen eine Partnerschaft ein, um die Produktion von Batteriezellen und den weiteren Ausbau der Batterielieferkette in den Vereinigten Staaten zu beschleunigen und zu lokalisieren. Das geplante Joint Venture wird Batteriezellen für elektrische Nutzfahrzeuge und industrielle Anwendungen herstellen. Die Gesamtinvestitionen für die 21-Gigawattstunden-Fabrik werden sich voraussichtlich auf zwei bis drei Milliarden US-Dollar belaufen. Accelera by Cummins, Daimler Trucks & Buses US Holding LLC und PACCAR werden jeweils 30% des Gemeinschaftsunternehmens besitzen und es gemeinsam kontrollieren. EVE Energy, ein weltweit führendes Unternehmen in der Herstellung von LFP-Batteriezellen für die Fahrzeugindustrie, das an der Börse in Shenzhen notiert

ist, wird als Technologiepartner im Joint Venture mit 10% Eigentumsanteil sein branchenführendes Know-how im Bereich Batteriezellendesign und -produktion einbringen.

Rekordauftrag für Daimler Truck-Tochter FUSO: Rund 900 vollelektrische eCanter für Yamato Transport in Japan

Die Tochtergesellschaft Mitsubishi Fuso Bus and Truck Corporation hat den ersten FUSO Next Generation eCanter aus einer Großbestellung an Yamato Transport Co, Ltd. ausgeliefert. Die Bestellung der rund 900 vollelektrischen Fahrzeuge ist der bislang größte Einzelauftrag für den elektrischen Leicht-Lkw der Marke FUSO. Die Auslieferung der weiteren Fahrzeuge erfolgt sukzessive.

Mercedes-Benz GenH2 Truck knackt 1.000-Kilometer-Marke mit einer Tankfüllung flüssigem Wasserstoff

Daimler Truck erreicht mit dem #HydrogenRecordRun einen weiteren Meilenstein im Rahmen der Doppelstrategie mit wasserstoff- und batteriebetriebenen Fahrzeugen. Der Prototyp absolvierte die Fahrt von Wörth nach Berlin voll aufgeladen und mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen unter realen Bedingungen, ohne während der Fahrt CO₂ auszustoßen.



Daimler Truck #HydrogenRecordRun: Mercedes-Benz GenH2 Truck knackt 1.000-Kilometer-Marke mit einer Tankfüllung flüssigem Wasserstoff



Daimler Truck veröffentlicht Green Finance Framework

Mit Veröffentlichung des Rahmenwerks für grüne Finanzierungen hat das Unternehmen die Grundlage für die Emission sogenannter grüner Anleihen sowie die Nutzung anderer grüner Finanzierungsinstrumente geschaffen. Im Fokus der Mittelverwendung steht die Finanzierung nachhaltiger Projekte, wie zum Beispiel die Entwicklung und Herstellung von emissionsfreien Lkw und Bussen sowie die Erzeugung von Strom und Wärme aus erneuerbaren Energiequellen.

Daimler Truck Financial Services und Electrada entwickeln Charging-as-a-Service-Lösung für elektrische Lkw und Busse in den USA

Daimler Truck Financial Services arbeitet in den USA mit Electrada, einem Entwickler, Eigentümer und Betreiber von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zusammen, um Kunden von Daimler Truck Financial Services bei der Transformation zu nachhaltigem Transport zu unterstützen. Die Unternehmen unterzeichneten einen Vertrag zur Entwicklung einer Charging-as-a-Service-Lösung. In einem ersten Schritt wird die All-in-One-Lösung für Projekte mit ausgewählten Kunden in den USA im ersten Halbjahr 2024 erarbeitet.

Mercedes-Benz Trucks feiert Weltpremiere des batterieelektrischen Fernverkehrs-Lkw eActros 600

Mercedes-Benz Trucks hat die Serienversion des ersten batterieelektrischen Fernverkehrs-Lkw mit Stern enthüllt und präsentierte den Mercedes-Benz eActros 600 als Weltpremiere vor internationalem Publikum. Mit dem schweren Elektro-Lkw will der Hersteller den neuen Standard im Straßengüterverkehr definieren – und dies in Sachen Technologie, Nachhaltigkeit, Design sowie Profitabilität für E-Flottenbetreiber.

Daimler Truck Tochter FUSO präsentiert runderneuernten Schwerlast-Lkw Super Great

Der neue FUSO Super Great kombiniert Performance mit Effizienz und fortschrittlichster Sicherheitsausstattung. Der Super Great nutzt die globale Plattform für schwere Lkw von Daimler Truck und ist mit dem 6R30-Hochleistungsmotor mit 12,8 Litern Hubraum ausgestattet, der auf dem OM471 Motor basiert und im Daimler Truck-Werk in Mannheim produziert wird.



RIZON Lkw für den urbanen Lieferverkehr

Daimler Truck North America startet Serienproduktion des batterieelektrischen Freightliner eM2

Daimler Truck North America startet die Serienproduktion des Freightliner eM2 in Portland (Oregon, USA). Der mittelschwere batterieelektrische Lkw ist für Abhol- und Lieferservices konzipiert und eines von nun weltweit zehn rein batterieelektrischen Serienfahrzeugen von Daimler Truck.

Daimler Truck Marke RIZON erhält U.S.-Zulassung für elektrische Lkw

RIZON, die jüngste Marke von Daimler Truck, hat für ihre Fahrzeuge die Homologation (behördliche Zulassung) in den Vereinigten Staaten erhalten und kann ab sofort ihre mittelschweren vollelektrischen Lkw im gesamten U.S.-amerikanischen Markt vertreiben. RIZON hat sowohl die Zertifizierung der Environmental Protection Agency (EPA) als auch zwei Zertifikate der CARB Executive Orders erhalten und erfüllt in vollem Umfang die US Federal Motor Vehicle Safety Standards.



Steuerungssystem

Wertorientiertes Steuerungssystem

Das wertorientierte Steuerungssystem bei Daimler Truck soll sicherstellen, dass den Interessen und Ansprüchen der Kapitalgeber Rechnung getragen wird. Ziel ist es, die Steuerung von Daimler Truck an der Entwicklung des Unternehmenswerts auszurichten. In diesem Zusammenhang werden auch die Renditeansprüche der Kapitalgeber von Daimler Truck berücksichtigt.

Finanzielle Steuerungsgrößen

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse stellen die Basis für den absatzseitigen Erfolg des Konzerns, des Industriegeschäfts und dessen Segmente sowie für Financial Services dar. Sie resultieren für das Industriegeschäft im Wesentlichen aus dem Verkauf von Fahrzeugen und Ersatzteilen sowie der Erbringung von fahrzeugbezogenen Dienstleistungen. Die Umsatzerlöse enthalten außerdem Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften sowie Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Financial Services.

EBIT

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

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

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir sowohl für den Konzern, das Industriegeschäft und dessen Segmente sowie für Financial Services ergänzend ein bereinigtes EBIT. Die Bereinigungen umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einem Berichtsjahr zu wesentlichen Effekten führen oder in besonderen Fällen nach Genehmigung durch den Finanzvorstand von Daimler Truck. Diese Einzelsachverhalte können insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Transaktionen betreffen.

Umsatzrendite (Industriegeschäft)

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

Kapitalrendite (Industriegeschäft)

Die Beurteilung der Profitabilität des eingesetzten Kapitals im Industriegeschäft erfolgt durch die Kapitalrendite (Return on Capital Employed). Sie berechnet sich aus dem Verhältnis von EBIT zum durchschnittlichen operativen Nettovermögen des Industriegeschäfts. Übersteigt die Kapitalrendite den Kapitalkostensatz vor Steuern, wird im Industriegeschäft Wert für unsere Aktionäre geschaffen. Der Kapitalkostensatz wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Eigen- und Fremdkapitalgeber erwarten. Er beträgt für das Geschäftsjahr 2023 im Industriegeschäft 12% vor Steuern.

Operatives Nettovermögen (Industriegeschäft)

Den Segmenten des Industriegeschäfts werden sämtliche Vermögenswerte und Schulden zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Deren Nettowert repräsentiert das in den Segmenten des Industriegeschäfts gebundene Kapital für operative Zwecke. Das operative Nettovermögen des Industriegeschäfts enthält zusätzlich noch Überleitungsstellen des Konzerns, die nicht den Segmenten zugeordnet sind. Liquidität sowie Umsätze zu Ertragsteuern und Pensionen fließen nicht in die Berechnung des operativen Nettovermögens ein. Die Steuerung des Industriegeschäfts und dessen Segmente erfolgt auf Basis des durchschnittlichen operativen Nettovermögens eines Jahres, welches sich aus den durchschnittlichen operativen Nettovermögen zum Ende der jeweiligen Quartale berechnet.

Free Cash Flow (Industriegeschäft)

Der wesentliche Indikator für die Finanzkraft des Daimler Truck-Konzerns ist der Free Cash Flow des Industriegeschäfts. Dieser beinhaltet neben den Cash Flows aus den operativen Geschäftsaktivitäten auch die Zahlungsströme aus den Investitionstätigkeiten des Industriegeschäfts. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flows des Industriegeschäfts ist.

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

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

Sachinvestitionen

Die Sachinvestitionen des Konzerns sind eine zentrale Größe zur Steuerung der Vermögensbasis von Daimler Truck. Sie dienen dazu, die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit unseres Produktangebots und unserer Produktionsprozesse weiter zu steigern. Enthalten sind neben Investitionen in die Betriebsanlagen auch Investitionen in Grundstücke, Immobilien sowie Betriebsstätten.

Forschung und Entwicklung

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



Eigenkapitalrendite (Financial Services)

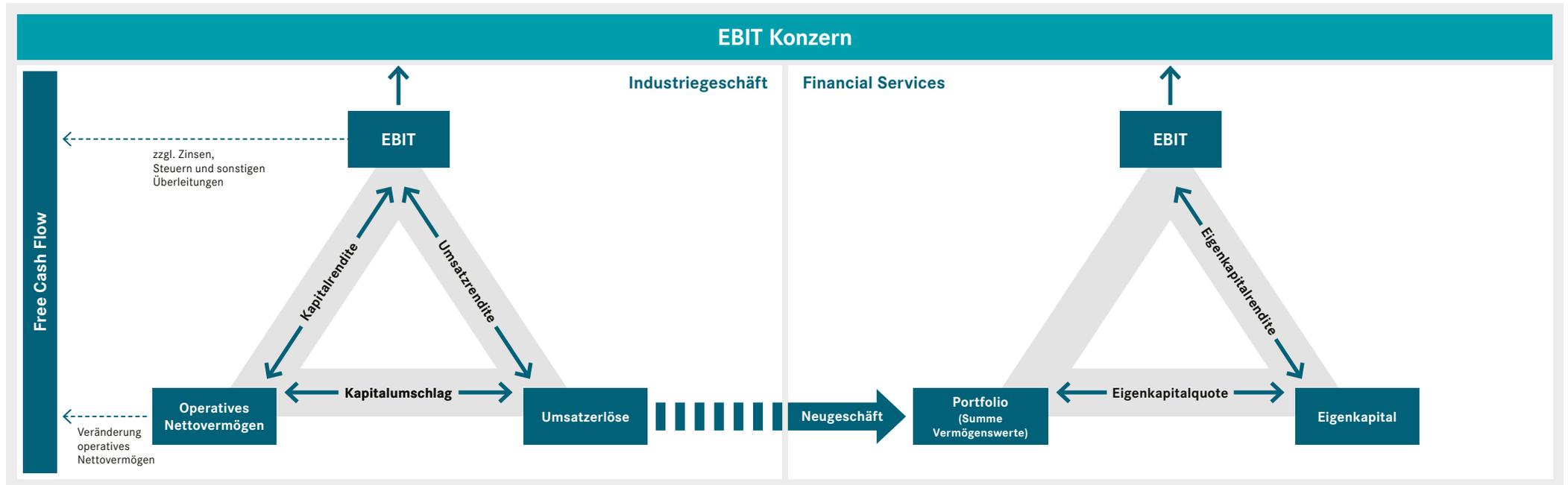
Für Financial Services erfolgt die Beurteilung der Profitabilität auf Basis der Eigenkapitalrendite. Die Eigenkapitalrendite wird als EBIT im Verhältnis zum durchschnittlichen Eigenkapital der Quartale berechnet. Übersteigt die Eigenkapitalrendite den Eigenkapitalkostensatz, schaffen wir im Segment Financial Services Wert für die Aktionäre. Der Eigenkapitalkostensatz vor Steuern beträgt 14 % im Geschäftsjahr 2023. Basierend auf dem bereinigten EBIT, berichten wir für Financial Services auch eine bereinigte Eigenkapitalrendite.

Neugeschäft (Financial Services)

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

B.02

Finanzielles Steuerungssystem





Nichtfinanzielle Steuerungsgrößen

Zusätzlich zu den finanziellen Größen nutzen wir verschiedene nichtfinanzielle Größen für die Steuerung des Unternehmens. Von besonderer Bedeutung ist hierbei der Absatz des Industriegeschäfts. Dieser ermittelt sich aus der Summe der Fahrzeugverkäufe des Industriegeschäfts abzüglich konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten. Daneben verfolgt Daimler Truck nichtfinanzielle Ziele im Bereich der Nachhaltigkeit. Auf diese wird im Kapitel [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) näher eingegangen. Auch in der variablen Vorstandsvergütung sind nichtfinanzielle Komponenten zur Nachhaltigkeit verankert. So fand im Geschäftsjahr 2023 der Absatz emissionsfreier Fahrzeuge, die Reduktion der CO₂-Emissionen von Produktionsstätten des Daimler Truck Konzerns, das allgemeine Wohlbefinden der Mitarbeiter sowie der globale Anteil weiblicher Führungskräfte Berücksichtigung im Vergütungsmodell. Damit wird ein Anreiz zur konsequenten Umsetzung unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie geschaffen.

Definition der Sensitivitäten

Zur qualitativ-komparativen Beschreibung von Veränderungen je Kennzahl, verwenden wir die nachfolgend definierten Intervalle.

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

Das EBIT bzw. das bereinigte EBIT, die Forschungs- und Entwicklungsausgaben sowie die Sachinvestitionen befinden sich auf Vorjahresniveau, wenn sich diese in einem Intervall zwischen -5,0% und +5,0% bewegen. Bei einer Veränderung in einem Intervall zwischen unter -5,0% und -15,0% bzw. zwischen über +5,0% und +15,0% schreiben wir von einem leichten Rückgang bzw. einem leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Sollte sich die Veränderung über +15,0% oder unter -15,0% im Vergleich zum Vorjahr befinden, so klassifizieren wir dies als einen deutlichen Anstieg oder einen deutlichen Rückgang.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts befindet sich auf Vorjahresniveau, wenn sich dieser in einem Intervall zwischen -10,0% und +10,0% bewegt. Bei einer Veränderung in einem Intervall zwischen unter -10,0% und -25,0% bzw. zwischen über +10,0% und +25,0% schreiben wir von einem leichten Rückgang bzw. einem leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Sollte sich die Veränderung über +25,0% oder unter -25,0% im Vergleich zum Vorjahr befinden, so klassifizieren wir dies als einen deutlichen Anstieg oder einen deutlichen Rückgang.

Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Zu den bedeutsamsten Leistungsindikatoren für den Daimler Truck-Konzern im Sinne des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 20 zählen für 2023 folgende Steuerungsgrößen auf Konzernebene: Umsatzerlöse, EBIT und bereinigtes EBIT. Für das Industriegeschäft sind neben dem Absatz auch der Free Cash Flow bedeutsamste Leistungsindikatoren. Die bereinigte Eigenkapitalrendite und das Neugeschäft stellen für das Segment Financial Services die bedeutsamsten Leistungsindikatoren dar.

Detaillierte Angaben zur Entwicklung finanzieller und nichtfinanzieller Leistungsindikatoren sind in den Kapiteln [Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf](#), [Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage](#), [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) und im [Prognosebericht](#) des zusammengefassten Lageberichts sowie im Vergütungsbericht unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/vorstand/verguetung-des-vorstands zu finden.



Erklärung zur Unternehmensführung

Die für die Gesellschaft und den Konzern zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f, 315d Handelsgesetzbuch (HGB) findet sich im Kapitel [Erklärung zur Unternehmensführung](#) des Geschäftsberichts sowie unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/erklaerungen-berichte/.

Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben nach §§ 289f Abs. 2 und 5, 315d HGB durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden.



Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Die Definition der Sensitivitäten zur qualitativ-komparativen Beschreibung von Kennzahlenveränderungen („auf“, „leicht“ und „deutlich“ über bzw. unter dem Vorjahresniveau) sind im Kapitel [Grundlagen des Konzerns](#) des zusammengefassten Lageberichts zu finden.

Weltwirtschaft

Die Entwicklung der Weltwirtschaft war im Berichtsjahr trotz geopolitischer Krisen stabiler als ursprünglich erwartet. Die internationalen Lieferketten haben sich weitestgehend stabilisiert, die COVID-19-Beschränkungen wurden aufgehoben. Regionale und sektorale Lieferengpässe führten aber weiterhin zu Einschränkungen. Die realwirtschaftlichen Auswirkungen des Russland-Ukraine-Kriegs haben sich im Vergleich zu 2022 abgeschwächt, was sich hauptsächlich in verringerten Energiepreisen widerspiegelte. Auch eine zunächst befürchtete Gasmangellage in Europa ist nicht eingetroffen. Ebenso hatte der Hamas-Terrorangriff im Oktober keinen nachhaltigen Effekt auf das Preisniveau für Rohöl. Insgesamt verringerte sich der globale Preisdruck im abgelaufenen Berichtsjahr, wenngleich die Inflationsraten noch deutlich über den Zielwerten der Zentralbanken lagen. Weltweit betrug die Inflation im Jahresdurchschnitt 2023 rund 5,5% und führte damit zu einem weiterhin restriktiven geldpolitischen Umfeld. Das weltweite Bruttoinlandsprodukt (BIP) legte im abgelaufenen Berichtsjahr um gut 2,5% zu.

Die US-amerikanische Volkswirtschaft entwickelte sich stärker als erwartet. Zwar erhöhte die US-amerikanische Notenbank (Fed) den Leitzins im Laufe des Jahres 2023 aufgrund der noch hohen Inflationsraten auf eine Spanne von 5,25% bis 5,50%. Der durchschnittliche Anstieg der Verbraucherpreise betrug im abgelaufenen Jahr 4,1%. Allerdings konnte der private Konsum, auch bedingt durch einen starken Arbeitsmarkt und verfügbaren Überschussersparnissen, deutlich zulegen. So wuchs die US-amerikanische Volkswirtschaft im abgelaufenen Gesamtjahr 2023 um 2,5%.

In der Eurozone entspannte sich im Verlauf des Geschäftsjahres 2023 die Lage auf den Energiemärkten, was sich in verringerten Preisen für Rohöl, Gas und Strom widerspiegelte. Allerdings blieb die Inflation im Gesamtjahr 2023 mit 5,4% über dem Zielwert, sodass die Europäische Zentralbank (EZB) ihren Leitzins im Jahresverlauf weiter anhub. Zum Ende des Jahres lag dieser bei 4,5%. Insgesamt zeigte sich in der Eurozone mit einem Wachstum von lediglich 0,5% ein deutlicher wirtschaftlicher Abschwung im Vergleich zu 2022, wobei dieser regional unterschiedlich ausgeprägt war: So verringerte sich die Leistung der deutschen Volkswirtschaft um 0,1%. Das BIP in Frankreich stieg hingegen um 0,9% und die Gesamtwirtschaft in Spanien legte sogar um 2,5% zu.

In Japan wuchs die Wirtschaft um 1,9% und damit über dem langjährigen Durchschnitt. Nach der Aufhebung des Zero-COVID-19-Kurs erholte sich die chinesische Wirtschaft langsamer als erwartet. Das offizielle Ziel der chinesischen Regierung wurde mit einem Wachstum von 5,2% allerdings erreicht. In Brasilien wuchs das BIP um rund 3,0%, wobei die gesunkene Inflation der brasilianischen Zentralbank im Jahresverlauf Senkungen der Leitzinsen erlaubte.

In diesem Umfeld zeigten sich die Wechselkurse volatil. Der Kurs des US-Dollars zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 1,05 und 1,13. Zum Jahresende war der Euro rund 4% stärker als zum Jahresabschluss 2022. Beim japanischen Yen ergab sich eine Schwankungsbreite zum Euro von 138 bis 164. Im Jahresendvergleich ergab sich eine Aufwertung des Euro um gut 11%. Gegenüber dem brasilianischen Real verlor der Euro rund 5%.

Der Markt der Nutzfahrzeuge

Die wichtigen Lkw-Absatzmärkte entwickelten sich sehr positiv. In Nordamerika wuchs der Markt für schwere Lkw (Klasse 8) um 7% auf 331 Tsd. Einheiten. Sehr dynamisch zeigte sich ebenfalls der Absatz von schweren Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen). Das Marktvolumen stieg im Berichtsjahr um 15% auf 342 Tsd. Einheiten. Der brasilianische Markt für schwere Lkw hat sich mit einem Rückgang von 17% im Vergleich zum Vorjahr deutlich abgeschwächt. In Japan stieg das Marktvolumen von schweren Lkw um 24%, während in China der Markt um 36% zulegte.

Wichtige Absatzmärkte für schwere Busse schlossen im Berichtsjahr ebenso erfreulich ab. Zwar lag das Marktvolumen in der Region EU30 noch unterhalb des Vor-Pandemie-Niveaus, zeigte allerdings einen starken Zuwachs von 20% gegenüber dem Vorjahr. Der brasilianische Markt für schwere Busse setzte 2023 seine Aufwärtsbewegung fort und stieg um 18%.



Geschäftsentwicklung

Konzernabsatz

Daimler Truck hat den Konzernabsatz im Jahr 2023 auf 526.053 (2022: 520.291) Fahrzeuge gesteigert. Der Anteil der emissionsfreien Fahrzeuge ist auf 3.443 (2022: 914) Einheiten signifikant angestiegen. Die Absatzentwicklung ist in Tabelle **➔ B.03** dargestellt und wird nachfolgend auf Segmentebene erläutert.

Das Segment **Trucks North America** erreichte im Jahr 2023 aufgrund einer starken Marktnachfrage und trotz Engpässen der Zulieferer einen Absatz von 195.014 Fahrzeugen (+4%). In den USA konnten wir unseren Absatz mit 162.949 Lkw um 3% im Vergleich zum Vorjahr steigern. Ein deutliches Absatzplus erzielten wir in Kanada mit 16.420 Einheiten (+13%) sowie in Mexiko mit 13.867 Einheiten (+16%).

Im Jahr 2023 verzeichnete das Segment **Mercedes-Benz** mit 158.511 (2022: 166.369) Fahrzeugen einen leichten Absatzzrückgang. Der Absatz in der Region EU30 stieg trotz Engpässen der Zulieferer und unterstützt durch eine verbesserte Marktentwicklung deutlich um 9% auf 94.001 Einheiten. Dagegen ist der Absatz in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, um 52% auf 17.487 Einheiten signifikant gesunken, vor allem bedingt durch die Einführung der Abgasnorm Euro VI.

Der Absatz des Segments **Trucks Asia** konnte aufgrund einer insgesamt stärkeren Marktnachfrage sowie abnehmenden Engpässen der Zulieferer um 3% auf 161.171 Fahrzeuge erhöht werden. In Japan ist der Absatz deutlich um 38% auf 39.021 Lkw und Busse gestiegen. Auch in Indien verzeichnete das Segment ein deutliches Plus von 39% auf 25.435 Einheiten. Dagegen ist der Absatz in Indonesien infolge eines Marktrückgangs um 20% auf insgesamt 35.311 Einheiten gesunken.

Der Absatz von unserem chinesischen Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), zu dem Lkw der Marke Auman sowie seit dem vierten Quartal 2022 auch in China produzierte Mercedes-Benz Lkw beitragen, ist deutlich auf 70.078 (2022: 49.159) Einheiten gestiegen. Die Absatzentwicklung resultierte im Wesentlichen aus der Marktentwicklung in China gegenüber dem sehr niedrigen Niveau des Vorjahres.

Der Absatz des Segments **Daimler Buses** lag im Jahr 2023 mit 26.168 Einheiten (+9%) deutlich über dem Vorjahresniveau. Der Absatzanstieg resultierte im Wesentlichen aus einer Erholung des europäischen Reisebusmarktes, der zu einem signifikanten Absatzanstieg in der Region EU30 um 26% auf 7.976 Einheiten führte. Auch in Nordamerika konnte der Absatz um 39% auf 3.834 Einheiten deutlich gesteigert werden. Dagegen sank der Absatz in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, um rund 12% auf 9.480 Einheiten, vor allem bedingt durch die Einführung der Abgasnorm Euro VI.

Im Berichtsjahr 2023 hat das Segment **Financial Services** in 16 Märkten mehr als jedes fünfte Neufahrzeug des Daimler Truck-Konzerns verleast oder finanziert. Zum Jahresende 2023 verzeichnete das Segment ein Vertragsvolumen von insgesamt 28,3 Mrd. € (+17%). Einerseits ließ sich dieses Wachstum auf ein starkes operatives Geschäft in Nordamerika zurückführen. Andererseits war das Wachstum durch den Start des operativen Geschäfts in Deutschland und Frankreich sowie die positive Entwicklung in den Phase 2-Märkten geprägt. Wechselkursbereinigt sowie bereinigt um das Vertragsvolumen von Deutschland und Frankreich entspricht dies einem Wachstum von 17%. Financial Services schloss im Jahresverlauf weltweit neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 11,3 Mrd. € (+20%) ab.

B.03

Konzernabsatz¹

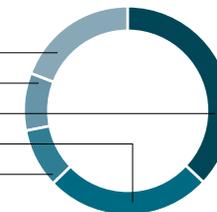
	2023	2022	Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	526.053	520.291	+1
Trucks North America	195.014	186.779	+4
Mercedes-Benz	158.511	166.369	-5
Trucks Asia	161.171	155.967	+3
Daimler Buses	26.168	24.041	+9

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

B.04

Absatzstruktur Daimler Truck

EU30	19 %
Lateinamerika ¹	9 %
Nordamerika	37 %
Asien	26 %
Übrige Märkte	9 %



¹ Ohne Mexiko.

B.05

Marktanteile¹

	2023	2022	2023/2022 Veränd. in Prozentpunkte
Trucks North America			
North America ² Klasse 8	39,1	40,0	-1,0
North America ² Klasse 6-7	34,8	37,6	-2,8
North America ² Klasse 6-8	37,8	39,3	-1,6
Mercedes-Benz			
EU30 ³ HDT	19,0	20,0	-1,0
EU30 ³ MDT	25,3	29,3	-4,1
EU30 ³ HDT/MDT	19,6	20,9	-1,2

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

² USA, Kanada und Mexiko.

³ Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen.



Auftragslage

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

Die Auftragseingänge und der Auftragsbestand waren im Geschäftsjahr 2023 verglichen mit dem hohen Vorjahresniveau rückläufig. Diese Entwicklung resultierte unter anderem aus nachlassenden Nachholeffekten und einem normalisierten Bestellverhalten.

Investitions- und Forschungstätigkeit

Sachinvestitionen

Die Investitionen in Sachanlagen des Daimler Truck-Konzerns betragen 1.026 Mio. € im Jahr 2023 und sind damit leicht höher ausgefallen als im Jahr zuvor (2022: 898 Mio. €).

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

Die Sachinvestitionen des Segments **Trucks North America** betragen 235 Mio. € und lagen somit leicht über dem Vorjahresniveau (2022: 216 Mio. €). Sie waren geprägt durch den Ausbau von Produktionsstätten und Testzentren sowie Investitionen in Fertigungsanlagen, um die Transformation zu emissionsfreien Fahrzeugen zu unterstützen.

Im Segment **Mercedes-Benz** wurde vor allem in die Produktionsvorbereitung großer Projekte hinsichtlich neuer rechtlicher Vorgaben sowie in die Einführung weiterer emissionsfreier Modelle investiert. Im Vertriebsbereich wurde insbesondere die bauliche Infrastruktur für das eigenständige Ersatzteilgeschäft, nach der Abspaltung von der ehemaligen Daimler AG (heute Mercedes-Benz Group AG), aufgebaut. Insgesamt beliefen sich die Sachinvestitionen bis Jahresende 2023 auf 533 Mio. € und lagen somit deutlich über dem Vorjahr (2022: 431 Mio. €).

Die Sachinvestitionen des Segments **Trucks Asia** beliefen sich im Jahr 2023 auf 128 Mio. € und sind somit deutlich geringer im Vergleich zum Vorjahr ausgefallen (2022: 153 Mio. €), maßgeblich beeinflusst durch den Wechselkurs zum japanischen Yen. Kernthemen der Investitionen waren E-Mobilität, Digitalisierung und neue Technologien sowie den Ausbau und die Optimierung der Infrastruktur. Diese Investitionen unterstützten die Transformation zu neuen Technologien, die Aufstellung eines nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Produktportfolios sowie die Steigerung des Marktanteils.

Die Sachinvestitionen des Segments **Daimler Buses** lagen mit 115 Mio. € deutlich über dem Vorjahr (2022: 85 Mio. €). Die Schwerpunkte im Jahr 2023 waren die Fertigstellung des Neubaus des Service Centers in Berlin sowie der Ausbau der Produktionsstandorte in Holysov (Tschechien), Ligny (Frankreich) und Hosdere (Türkei).

Forschung und Entwicklung

Bei den Ausgaben für Forschung und Entwicklung (inkl. Aktivierungen) hält Daimler Truck an den strategischen Zielen fest und investiert in die Transformation als Schwerpunkt. Im Jahr 2023 lag der Fokus auf emissionsfreien Fahrzeugen und automatisiertem Fahren. So wurde beispielsweise die Entwicklung des automatisierten Fahrens in Richtung kommerzieller Umsetzung vorangetrieben. Darüber hinaus wurde in die Treibstoffeffizienz und in die Optimierung des bestehenden Produktportfolios investiert. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen beliefen sich auf 1.965 Mio. € (inklusive Aktivierungen) und lagen somit leicht über dem Vorjahr (2022: 1.785 Mio. €).

Von den Entwicklungsleistungen wurden 208 Mio. € (2022: 167 Mio. €) aktiviert, das entspricht einer Aktivierungsquote von 11 % (2022: 9 %). Die Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen erreichten im Berichtsjahr 94 Mio. € (2022: 120 Mio. €).

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungsausgaben beim Segment **Trucks North America** beliefen sich auf 663 Mio. € und stiegen somit leicht gegenüber dem Vorjahr (2022: 599 Mio. €), maßgeblich beeinflusst durch Investitionen in die Entwicklung von emissionsfreien Fahrzeugen sowie der Weiterentwicklung der Treibstoffeffizienz und der Performance bestehender Produkte.

Auch im Jahr 2023 lag der Fokus der Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungsausgaben im Segment **Mercedes-Benz** auf der Entwicklung batterie- und wasserstoffbetriebener Fahrzeuge. Parallel dazu wurde der konventionelle Antriebsstrang an die zukünftigen Emissionsstandards adaptiert. Die Leistungen beliefen sich auf 801 Mio. € und lagen somit leicht über dem Vorjahresniveau (2022: 736 Mio. €).

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungsausgaben des Segments **Trucks Asia** in Höhe von 179 Mio. € lagen leicht unter Vorjahresniveau (2022: 194 Mio. €), maßgeblich beeinflusst durch den Wechselkurs zum japanischen Yen. Die Schwerpunkte waren die Entwicklung vollelektrischer Fahrzeuge und digitaler Services sowie die Weiterentwicklung des bestehenden Portfolios.

Beim Segment **Daimler Buses** wurden in 2023 172 Mio. € für Forschung und Entwicklung investiert (2022: 148 Mio. €). Somit lagen die Ausgaben deutlich über dem Vorjahresniveau. Im Jahr 2023 fand eine deutliche Verschiebung in Richtung emissionsfreie Antriebe statt. Außerdem wurde in die Vorbereitung des Reisebus-Portfolios zur Erfüllung der Abgasnorm Euro VII investiert.



Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu erhalten, werden die verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung und die verkürzte Konzernbilanz zusätzlich zum Daimler Truck-Konzern für das „Industriegeschäft“ und für „Financial Services“ dargestellt. Die Spalten Industriegeschäft und Financial Services stellen dabei eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar. Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung. Financial Services entspricht dem Segment Financial Services. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet und werden in der Überleitung ausgewiesen.

Die folgenden Informationen erläutern die Veränderungen im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr und berücksichtigen alle aus Daimler Truck-Konzernsicht wesentlichen Effekte.

Die Definition der Sensitivitäten zur qualitativ-komparativen Beschreibung von Kennzahlenveränderungen („auf“, „leicht“ und „deutlich“ über bzw. unter dem Vorjahresniveau) sind im Kapitel [Grundlagen des Konzerns](#) des zusammengefassten Lageberichts zu finden.

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

Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns

Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im Jahr 2023 mit 55,9 Mrd. € um 10 % deutlich über dem Vorjahresniveau von 50,9 Mrd. €. Auch der Umsatz des Industriegeschäfts ist um 8 % auf 53,2 Mrd. € deutlich gestiegen (2022: 49,2 Mrd. €). Der Umsatzanstieg resultierte im Wesentlichen aus einer verbesserten Preisdurchsetzung der Fahrzeugsegmente sowie aus positiven Volumen- und Struktureffekten des Konzernabsatzes. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzanstieg des Konzerns 13 %. Die negativen Wechselkurseffekte resultierten insbesondere aus der Umrechnung von US-Dollar sowie japanischen Yen. [↗ B.06](#)

Die **Umsatzkosten** betragen im Berichtsjahr 44,0 Mrd. € und stiegen gegenüber dem Vorjahr leicht um 6 %. Der Anstieg der Umsatzkosten resultierte im Wesentlichen aus den gestiegenen Materialkosten sowie dem Absatzanstieg. Gegenläufig wirkten die Wechselkurseffekte, insbesondere aus der Umrechnung von US-Dollar sowie japanischen Yen. [↗ B.07](#)

Insgesamt stieg das **Bruttoergebnis vom Umsatz** deutlich auf 11,9 Mrd. € (2022: 9,4 Mrd. €) sowie im Verhältnis zum Umsatz auf 21,3 % (2022: 18,5 %). [↗ B.07](#)

Die **Vertriebskosten** lagen mit 2,9 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Im Vorjahr war ein Sondereffekt aus der Wertminderung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg enthalten. Die Relation der Vertriebskosten zu den Umsatzerlösen verringerte sich von 5,7 % auf 5,2 %. [↗ B.07](#)

B.06

Umsatz nach Segmenten und Regionen

	2023	2022	23/22
in Millionen €			Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	55.890	50.945	+10
davon Industriegeschäft	53.216	49.186	+8
Segmente			
Trucks North America	23.492	22.039	+7
Mercedes-Benz	21.638	20.213	+7
Trucks Asia	7.060	6.499	+9
Daimler Buses	4.566	3.689	+24
Financial Services	2.674	1.759	+52
Überleitung	-3.541	-3.253	+9
Regionen			
Europa	18.426	15.330	+20
davon Deutschland	6.845	5.532	+24
Nordamerika	24.613	22.587	+9
davon USA	20.056	19.175	+5
Asien	7.172	6.546	+10
davon Japan	3.400	2.864	+19
Lateinamerika ¹	3.521	4.587	-23
Übrige Märkte	2.158	1.895	+14

¹ Ohne Mexiko.



Im abgelaufenen Geschäftsjahr erhöhten sich die **allgemeinen Verwaltungskosten** von 2,0 Mrd. € deutlich auf 2,4 Mrd. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus höheren Personal- sowie IT-Kosten, die insbesondere im Zusammenhang mit der Abspaltung standen. Die Relation der allgemeinen Verwaltungskosten zu den Umsatzerlösen stieg von 3,8% auf 4,3%. [↗ B.07](#)

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** lagen im Geschäftsjahr 2023 mit 1,8 Mrd. € leicht über dem Vorjahresniveau (2022: 1,6 Mrd. €). Weitere Informationen hierzu können im Abschnitt Investitions- und Forschungstätigkeit des Kapitels [👁️ Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf](#) des zusammengefassten Lageberichts entnommen werden. [↗ B.07](#)

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag mit 563 Mio. € (2022: 703 Mio. €) unter dem Vorjahresniveau. Im Vorjahr waren Erträge aus dem negativen Unterschiedsbetrag aus Erwerben zu einem Preis unter dem Marktwert und aus der Beendigung der „pre-existing Relationships“ enthalten, die jeweils im Zusammenhang mit dem erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäft entstanden sind. [↗ B.07](#)

Im Jahr 2023 lag das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** mit -109 Mio. € (2022: -226 Mio. €) deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Im Wesentlichen ist die Veränderung auf die Wertminderung des At-equity-Buchwerts der Daimler Kamaz Truck Holding GmbH (DKTH) im Vorjahr infolge des Russland-Ukraine-Kriegs zurückzuführen. Daimler Truck hat die DKTH am 30. Dezember 2022 veräußert. [↗ B.07](#)

Das **übrige Finanzergebnis** sank von 90 Mio. € auf -132 Mio. € im Wesentlichen aufgrund von Effekten aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren, die im Vorjahr aufgrund des Anstiegs des Zinsniveaus zu positiven Sondereffekten führten. [↗ B.07](#)

Das **Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)** lag im Geschäftsjahr 2023 mit 5,2 Mrd. € deutlich über dem Niveau des Vorjahreswerts von 3,5 Mrd. €. Positive Effekte auf das EBIT ergaben sich im Wesentlichen aus einer verbesserten Preisdurchsetzung der Fahrzeugsegmente, aus positiven Volumen- und Struktureffekten des Konzernabsatzes sowie aus einer positiven Entwicklung des Aftersalesgeschäfts. Gegenläufig wirkte der inflationsbedingte

B.07

Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Millionen €						
Umsatzerlöse	55.890	50.945	53.216	49.186	2.674	1.759
Umsatzkosten	-43.968	-41.513	-41.824	-40.224	-2.144	-1.289
Bruttoergebnis vom Umsatz	11.922	9.432	11.392	8.963	530	470
Vertriebskosten	-2.890	-2.928	-2.760	-2.806	-130	-121
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.413	-1.957	-2.195	-1.741	-218	-216
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.757	-1.618	-1.757	-1.618	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	563	703	557	521	6	182
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-109	-226	-109	-226	-	-
Übriges Finanzergebnis	-132	90	-131	93	-1	-4
EBIT	5.183	3.496	4.997	3.185	186	310
Zinsergebnis	144	-46	146	-40	-2	-5
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.327	3.449	5.143	3.145	184	305
Ertragsteuern	-1.355	-686	-1.304	-631	-51	-56
Konzernergebnis	3.971	2.763	3.839	2.514	133	249
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	196	99				
davon Anteile der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	3.775	2.665				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG						
Unverwässert und verwässert	4,62	3,24				

Kostenanstieg, insbesondere der Materialkosten, sowie höhere Personalkosten. [↗ B.07](#)

Das **bereinigte EBIT** betrug 5,5 Mrd. € (2022: 4,0 Mrd. €). Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ B.09](#) enthalten.

Das **Zinsergebnis** verbesserte sich von -46 Mio. € auf 144 Mio. €. [↗ B.07](#)

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand erhöhte sich von 686 Mio. € auf 1.355 Mio. €. Die höhere Steuerquote von 25,4% im Geschäftsjahr 2023 (2022: 19,9%) resultiert aus geringeren

Steuererträgen für zuvor nicht bilanzierte aktive latente Steuern. [↗ B.07](#)

Das **Konzernergebnis** lag mit 4,0 Mrd. € (2022: 2,8 Mrd. €) deutlich über dem Ergebnis des Vorjahres. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Ergebnis von 196 Mio. € (2022: 99 Mio. €). Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 3,8 Mrd. € (2022: 2,7 Mrd. €). [↗ B.07](#)

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



Umsatz und EBIT der Segmente

Der Umsatz von **Trucks North America** stieg um 7 % auf 23.492 Mio. € im Geschäftsjahr 2023, unter anderem aufgrund einer verbesserten Preisdurchsetzung und des Absatzanstiegs.

Die verbesserte Preisdurchsetzung sowie der Absatzanstieg, trotz anhaltender Engpässe der Zulieferer, beeinflussten das Bruttoergebnis vom Umsatz positiv. Weitere positive Effekte ergaben sich aus den Wechselkursen und einer verbesserten Materialeffizienz. Gegenläufig wirkten Mehrkosten durch Ineffizienzen, verursacht durch Engpässe bei den Zulieferern, sowie höhere Personalkosten. In Summe stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 17,5 % auf 19,5 %. Es wurden keine Bereinigungen vorgenommen, im Vorjahr betragen diese 3 Mio. € im Zusammenhang mit der Abspaltung.

Das EBIT belief sich auf 2.887 Mio. € (2022: 2.376 Mio. €), das bereinigte EBIT auf 2.887 Mio. € (2022: 2.379 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite betrug 12,3 % (2022: 10,8 %). [↗ B.08](#) [↗ B.09](#)

Der Umsatz von **Mercedes-Benz** stieg um 7 % auf 21.638 Mio. € im Geschäftsjahr 2023, im Wesentlichen aufgrund einer verbesserten Preisdurchsetzung.

Die verbesserte Preisdurchsetzung, ein starkes Aftersalesgeschäft sowie Effekte aus der Absatzstruktur beeinflussten das Bruttoergebnis vom Umsatz positiv. Gegenläufig wirkten die inflationsbedingt gestiegenen Materialkosten, eine Normalisierung des Gebrauchtfahrzeuggeschäfts sowie der Entfall der positiven Vorjahreseffekte aus dem Lizenzvertrag mit Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA). Das Bruttoergebnis vom Umsatz stieg von 18,2 % auf 22,6 %. Die Bereinigungen enthielten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung i.H.v. 144 Mio. € (2022: 67 Mio. €, M&A-Sachverhalt) sowie Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 16 Mio. € (2022: 169 Mio. €). Die Bereinigungen enthielten keine Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg (2022: 205 Mio. €, M&A-Sachverhalt).

Das EBIT belief sich auf 2.038 Mio. € (2022: 1.188 Mio. €), das bereinigte EBIT auf 2.199 Mio. € (2022: 1.629 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 10,2 % über dem bereinigten Vorjahreswert von 8,1 %. [↗ B.08](#) [↗ B.09](#)

Der Umsatz von **Trucks Asia** stieg auf 7.060 Mio. € (2022: 6.499 Mio. €) im Geschäftsjahr 2023, unter anderem aufgrund einer verbesserten Preisdurchsetzung und des Absatzanstiegs.

Positive Effekte auf das Bruttoergebnis vom Umsatz ergaben sich aus der verbesserten Preisdurchsetzung und einem starken Aftersalesgeschäft. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte, der inflationsbedingte Kostenanstieg, insbesondere von Material, sowie höhere Personalkosten. Das Bruttoergebnis vom Umsatz stieg in Summe von 17,6 % auf 18,8 %. Es wurden keine Bereinigungen vorgenommen, im Vorjahr enthielten diese Wertberichtigungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg i.H.v. 8 Mio. € und Sondereffekte im Zusammenhang mit der Abspaltung i.H.v. 1 Mio. € (M&A-Sachverhalte).

Das EBIT belief sich auf 330 Mio. € (2022: 161 Mio. €), das bereinigte EBIT ebenfalls auf 330 Mio. € (2022: 171 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 4,7 % über dem bereinigten Vorjahreswert von 2,6 %. [↗ B.08](#) [↗ B.09](#)

Der Umsatz von **Daimler Buses** stieg um 24 % auf 4.566 Mio. € im Geschäftsjahr 2023, unter anderem aufgrund einer verbesserten Preisdurchsetzung und des Absatzanstiegs.

Die verbesserte Preisdurchsetzung, der Absatzanstieg, Effekte aus der Absatzstruktur, Wechselkurseffekte und ein starkes Aftersalesgeschäft beeinflussten das Bruttoergebnis vom Umsatz positiv. Gegenläufig wirkte der inflationsbedingte Kostenanstieg, insbesondere von Material, sowie höhere Personalkosten. Somit stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 11,6 % auf 15,8 %. Es wurden keine Bereinigungen vorgenommen, im Vorjahr enthielten diese Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme i.H.v. 56 Mio. € sowie darüber hinaus Aufwendungen für M&A Sachverhalte im Zusammenhang mit dem Verkauf der Minibus GmbH i.H.v. 7 Mio. €, der Abspaltung i.H.v. 2 Mio. € und dem Russland-Ukraine-Krieg i.H.v. 1 Mio. €.

Das EBIT belief sich auf 214 Mio. € (2022: -52 Mio. €) und das bereinigte EBIT ebenfalls auf 214 Mio. € (2022: 14 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 4,7 % deutlich über dem bereinigten Vorjahreswert von 0,4 %. [↗ B.08](#) [↗ B.09](#)

Der Umsatz von **Financial Services** stieg im Geschäftsjahr 2023 vor allem aufgrund eines höheren Vertragsvolumen in Europa und Nordamerika um 52 % auf 2.674 Mio. €.

Das Bruttoergebnis bei Financial Services verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich, insbesondere durch ein angestiegenes operatives Ergebnis, trotz eines durch Margendruck gekennzeichnetem Marktumfeldes sowie regional heterogener Risikokosten. Gegenläufige Effekte resultierten aus einer erhöhten Kostenbasis und höheren projektbezogenen Aufwendungen in Europa im Zusammenhang mit der Integration des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts. Das deutlich geringere sonstige Ergebnis in 2023 im Vergleich zum Vorjahr war insbesondere auf nicht wiederkehrende Erträge im Zusammenhang mit dem Erwerb des Finanzdienstleistungsgeschäfts in Europa zurückzuführen. In den Bereinigungen 2023 sind Aufwendungen aus diesem Sachverhalt i.H.v. 25 Mio. € (2022: 117 Mio. € Erträge) vollständig enthalten.

Das EBIT belief sich auf 186 Mio. € (2022: 310 Mio. €). Das bereinigte EBIT erhöhte sich auf 211 Mio. € und lag somit leicht über dem Vorjahresniveau (2022: 193 Mio. €). Die sich daraus ergebende Eigenkapitalrendite erhöhte sich entsprechend von 8,0 % (2022: 15,9 %) auf eine **bereinigte Eigenkapitalrendite** von 9,1 % (2022: 9,9 %). [↗ B.07](#) [↗ B.09](#)

**B.08****EBIT des Industriegeschäfts**

	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz		Trucks Asia		Daimler Buses		Überleitung	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Millionen €												
Umsatzerlöse	53.216	49.186	23.492	22.039	21.638	20.213	7.060	6.499	4.566	3.689	-3.541	-3.253
Umsatzkosten	-41.824	-40.224	-18.922	-18.178	-16.750	-16.533	-5.732	-5.353	-3.846	-3.261	3.426	3.102
Bruttoergebnis vom Umsatz	11.392	8.963	4.570	3.861	4.888	3.680	1.329	1.145	721	427	-115	-151
Vertriebskosten	-2.760	-2.806	-420	-432	-1.590	-1.586	-615	-658	-263	-247	128	116
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.195	-1.741	-750	-609	-1.045	-724	-292	-243	-198	-221	90	56
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.757	-1.618	-639	-599	-702	-616	-160	-161	-166	-134	-90	-108
Übrige Erträge/ Aufwendungen	312	387	126	155	482	433	69	77	120	123	-484	-402
EBIT	4.997	3.185	2.887	2.376	2.038	1.188	330	161	214	-52	-471	-488

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im Jahr 2023 Aufwendungen von 448 Mio. € (2022: 421 Mio. €), die unter anderem im Zusammenhang mit der Tochtergesellschaft TORC Robotics, Inc. und dem Joint-Venture cellcentric GmbH & Co. KG stehen. Die Bereinigungen i.H.v. 120 Mio. € (2022: 61 Mio. €) umfassten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung sowie Aufwendungen aufgrund der beabsichtigten Zusammenführung von Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation und Hino Motors Ltd. (M&A-Sachverhalte). ↗ **B.09**

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im Jahr 2023 Aufwendungen i.H.v. 23 Mio. € (2022: 67 Mio. €).

**B.09****Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT**

	Trucks North America	Mercedes-Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck-Konzern
in Millionen €							
2023							
EBIT	2.887	2.038	330	214	186	-471	5.183
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	16	-	-	-	-	16
M&A-Sachverhalte	-	144	-	-	25	120	290
Bereinigtes EBIT	2.887	2.199	330	214	211	-351	5.489
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	12,3	9,4	4,7	4,7	8,0	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	12,3	10,2	4,7	4,7	9,1	-	-
2022							
EBIT	2.376	1.188	161	-52	310	-488	3.496
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	169	-	56	-	-	224
M&A-Sachverhalte	3	273	10	11	-117	61	240
Bereinigtes EBIT	2.379	1.629	171	14	193	-427	3.959
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	10,8	5,9	2,5	-1,4	15,9	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	10,8	8,1	2,6	0,4	9,9	-	-

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



Kapitalrendite des Industriegeschäfts 2023

Die Beurteilung der Profitabilität des eingesetzten Kapitals im Industriegeschäft erfolgt durch die Kapitalrendite (Return on Capital Employed). Detaillierte Erläuterungen zu dieser und weiteren Kennzahlen unseres Steuerungssystems sind im Kapitel [Grundlagen des Konzerns](#) des zusammengefassten Lageberichts zu finden.

Die Kapitalrendite des Industriegeschäfts betrug in 2023 44,6% (2022: 28,9%). Der deutliche Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus dem deutlich höheren EBIT.

Die Zusammensetzung der Kapitalrendite des Industriegeschäfts wird in der folgenden Tabelle dargestellt. [↗ B.10](#)

B.10			
Kapitalrendite des Industriegeschäfts			
	2023	2022	Veränd. in %
in Millionen €			
EBIT	4.997	3.185	+57
Immaterielle Vermögenswerte	2.826	2.735	+3
Sachanlagen	7.910	7.928	-
Vorräte	9.023	8.782	+3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.961	4.260	+16
Übrige Vermögenswerte	6.223	6.290	-1
Operative Vermögenswerte¹	30.944	29.996	+3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.964	-5.267	-6
Übrige Verbindlichkeiten	-14.860	-14.337	+4
Operative Schulden¹	-19.824	-19.604	+1
Operatives Nettovermögen¹	11.121	10.392	+7
Durchschnittliches operatives Nettovermögen	11.198	11.039	+1
Kapitalrendite (in %)	44,6	28,9	

¹ Die Berechnung des durchschnittlichen operativen Nettovermögens eines Jahres erfolgt auf Basis des durchschnittlichen operativen Nettovermögens der Quartale. Liquidität sowie Umsätze zu Ertragsteuern und Pensionen fließen nicht in die Berechnung des operativen Nettovermögens ein.



Finanzlage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

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

Unser Ziel ist es, die als notwendig erachtete Liquidität kostenoptimal bereitzustellen. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt der Daimler Truck-Konzern über weitere Liquiditätsreserven, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser zusätzlichen Absicherung sind am Kapitalmarkt verbriefbare Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft, eine vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinie (Revolving Credit Facility) sowie eine in 2022 zusätzlich vereinbarte revolvingende Kreditlinie.

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

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

Das **Management von Pensionsvermögen** (Planvermögen) beinhaltet die Anlage des Vermögens, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird. Die Planvermögen sind rechtlich vom Unternehmensvermögen separiert und überwiegend in Fonds investiert; sie stehen nicht für allgemeine Unternehmenszwecke zur Verfügung. Die Planvermögen sind ausgehend von der erwarteten Entwicklung der Pensionsverpflichtungen mithilfe einer Risiko-Rendite-Optimierung auf verschiedene Anlageklassen gestreut, beispielsweise Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, alternative Investments und Immobilien. Den Erfolg der Vermögensanlage misst der Konzern mit festgelegten Referenzindizes. Über eine konzernweite Richtlinie werden die Risiken der Kapitalanlage limitiert. Darüber hinaus bestehen lokale Regelungen für das Risikomanagement der einzelnen Planvermögen. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält  **Anmerkung 23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** des Konzernanhangs.

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

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



Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält [Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken](#).

Cash Flow

Aus dem **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** [↗ B.11](#) ergab sich 2023 ein Mittelzufluss von 0,4 Mrd. € (2022: Mittelabfluss 0,5 Mrd. €). Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag deutlich über dem Vorjahr. Die positive Entwicklung des Ergebnisses war im Wesentlichen auf eine verbesserte Preisdurchsetzung der Fahrzeugsegmente sowie auf positive Volumen- und Struktureffekte des Konzernabsatzes zurückzuführen.

Ein Anstieg der Bestandswerte resultierte unter anderem aus einer allgemein höheren Kostenbasis in den Vorräten sowie aus einem leicht höheren Bestand an fertigen Erzeugnissen. Eine positive Entwicklung der globalen Lieferketten führte zu einem geringeren Bestand an unfertigen Erzeugnissen. Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen resultierte insbesondere aus einem im Vergleich zum Vorjahresniveau geringeren Einkaufsvolumen zum Jahresende.

Dies führte einschließlich des Anstiegs der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu einer negativen Working Capital-Veränderung i.H.v. 1,3 Mrd. € (2022: negativ 0,9 Mrd. €). Das Working Capital entspricht der Summe aus Vorräten, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

B.11

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	5.944	7.244	5.597	6.904	347	340
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.327	3.449	5.143	3.145	184	304
Abschreibungen/Wertminderungen	1.133	1.120	1.115	1.105	18	15
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	87	285	65	424	21	-139
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden						
Vorräte	-550	-1.143	-455	-1.122	-96	-21
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-660	-631	-787	-569	127	-62
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-112	904	-158	933	47	-29
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-4.097	-3.385	-2	-2	-4.094	-3.383
Vermietete Gegenstände	-160	-141	334	119	-494	-260
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	816	106	591	130	226	-24
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	16	13	16	13	-	-
Gezahlte/Erstattete Ertragsteuern	-1.415	-1.100	-1.413	-1.147	-1	47
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	386	-523	4.449	3.030	-4.063	-3.553
Zugänge zu Sachanlagen	-1.026	-898	-1.010	-887	-15	-11
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-280	-235	-268	-215	-12	-19
Nettozahlungsmittelab-/zufluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts	-	-2.004	-	-1.271	-	-732
Erwerb und Erlöse aus dem Kauf/Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	-206	-161	-194	-161	-12	-
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-618	-989	-618	-984	-	-5
Sonstige Ein- und Auszahlungen	47	119	50	120	-3	-1
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.082	-4.167	-2.040	-3.399	-42	-768
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	4.654	3.409	2.598	1.696	2.056	1.713
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	-1.070	-	-1.070	-	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-97	-52	-97	-52	-	-
Erwerb eigener Aktien	-557	-	-557	-	-	-
Transaktionen mit der MercedesBenz Group	-	-23	-	21	-	-44
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	-2.051	-2.656	2.051	2.656
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	2.931	3.334	-1.176	-991	4.107	4.325
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-113	56	-109	54	-4	2
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	7.067	5.944	6.722	5.597	345	347



Der Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, vor allem durch Neugeschäft im Segment Financial Services bedingt, führte zu einem negativen Effekt auf den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit.

Im Jahr 2022 wurden in den sonstigen betrieblichen Vermögenswerten und Schulden Mittelabflüsse in Höhe von 0,2 Mrd. € im Zusammenhang mit der Auflösung bestehender Vertragsverhältnisse im Rahmen des Erwerbs der Finanzdienstleistungsgesellschaften ausgewiesen. Diese wirkten sich negativ auf den Cashflow aus betrieblicher Tätigkeit aus und wurden vollständig dem Segment Financial Services zugeordnet.

Die Veränderungen bei den sonstigen Vermögenswerten und Schulden enthalten positive Effekte insbesondere aus der Erhöhung der Rückstellungen für Garantie- und Kulanzverpflichtungen sowie der Personal- und Sozialrückstellungen.

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

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [↗ B.11](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 2,1 Mrd. € (2022: 4,2 Mrd. €). Der Mittelabfluss ist grundsätzlich auf Zugänge bei Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie auf den Erwerb und Verkauf von Publikumsfonds zurückzuführen.

Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf die im Jahr 2022 an den Mercedes-Benz Konzern gezahlte Gegenleistung im Zusammenhang mit dem erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäft zurückzuführen, wovon 1,3 Mrd. € auf die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten entfielen und dem Industriegeschäft zugeordnet wurden.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** [↗ B.11](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 2,9 Mrd. € (2022: 3,3 Mrd. €). Die Mittelabflüsse resultierten im Wesentlichen aus Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,1 Mrd. € und dem Beginn des Aktienrückkaufprogramms im dritten Quartal 2023 i.H.v. 0,6 Mrd. €. Darüber hinaus resultierten die Mittelzuflüsse hauptsächlich aus der Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten und aus der Ausgabe von

Asset-Backed-Securities (ABS). Die Emission von Anleihen im Gesamtwert von 6,0 Mrd. € erfolgte im Wesentlichen in den USA, den Niederlanden und Kanada.

Im Jahr 2023 haben sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 1,1 Mrd. € erhöht.

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

Der wesentliche Indikator für die Finanzkraft des Daimler Truck-Konzerns ist der Free Cash Flow des Industriegeschäfts. [↗ B.12](#) Detaillierte Erläuterungen zu dieser und weiteren Kennzahlen unseres Steuerungssystems sind im Kapitel [👁 Grundlagen des Konzerns](#) des zusammengefassten Lageberichts zu finden.

Im Vorjahreszeitraum wurde die Ablösung der bestehenden Finanzierungsverbindlichkeiten durch den Daimler Truck-Konzern, die Teil der übertragenen Gegenleistung des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts ist und vom Industriegeschäft finanziert wurde, herausgerechnet, da diese nicht Teil der operativen Tätigkeit des Industriegeschäfts ist.

Die übrigen Anpassungen beinhalten die Daimler Truck Headquarter-Umlage auf Financial Services und sonstige Anpassungen, um ganz oder teilweise zahlungsunwirksame Investitionen oder Desinvestitionen in ihrer ökonomischen Höhe abzubilden.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** belief sich im Jahr 2023 auf 2,8 Mrd. € (2022: 1,7 Mrd. €).

Die Steigerung des Free Cash Flows im Industriegeschäft um 1,1 Mrd. € auf 2,8 Mrd. € spiegelte die starke Umsatz- und Ergebnissituation wieder. Gegenläufig wirkte sich ein höherer Bestand an Working Capital negativ auf den Free Cash Flow aus.

Ein Anstieg der Bestandswerte resultierte unter anderem aus einer allgemein höheren Kostenbasis in den Vorräten sowie aus einem leicht höheren Bestand an fertigen Erzeugnissen. Eine positive Entwicklung der globalen Lieferketten führte zu einem geringeren Bestand an unfertigen Erzeugnissen.

Der Anstieg in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist auf stichtagsbezogene Effekte sowie auf ein geringeres Factoring-Volumen zurückzuführen. Die Factoring-Aktivitäten mit externen Banken und Finanzinstituten betragen 25 Mio. € (2022: 154 Mio. €), die internen Factoring-Vereinbarungen mit Financial Services sind auf 293 Mio. € (2022: 387 Mio. €) gefallen. Darüber hinaus war ein moderater Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu verzeichnen.

Hervorzuheben ist weiterhin ein planmäßiger Anstieg der Investitionen in das Sachanlagevermögen, der vor allem der Umsetzung von Transformationsthemen dient.

Von den weiteren Überleitungspositionen zum Free Cash Flow [↗ B.13](#) sind zum einen höhere Ertragssteuern zu erwähnen, die auf ein besseres Ergebnis zurückzuführen sind. Darüber hinaus sind Zinseinzahlungen aufgrund einer gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegenen Liquidität sowie eines stärkeren Zinsumfelds zu berücksichtigen. Die im Vorjahreszeitraum getätigte Sonderzuführung zum Pensionsfonds ist dieses Jahr nicht angefallen.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir einen **bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ B.12](#). Der um M&A-Transaktionen und Restrukturierungsmaßnahmen bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 3,3 Mrd. € (2022: 2,0 Mrd. €).

**B.12****Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

	2023	2022	23/22 Veränderung
in Millionen €			
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.449	3.030	+1.419
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.040	-3.399	+1.359
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	618	984	-366
Nutzungsrechte	-253	-190	-63
Nettozahlungsmittelabfluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts	-	1.271	-1.271
Übrige Anpassungen	36	50	-13
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.811	1.746	+1.065
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	177	131	+46
M&A-Transaktionen	315	100	+215
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	3.303	1.976	+1.326

B.13**Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

	2023	2022
in Millionen €		
CFBIT des Industriegeschäfts	3.972	3.027
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-1.413	-1.147
Gezahlte/erhaltene Zinsen	289	-12
Übrige Überleitungsposten	-37	-122
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.811	1.746

Neben der Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit kann der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** auf Basis der Cash Flows vor Zinsen und Steuern (CFBIT) der Segmente abgeleitet werden. Die Überleitung vom

CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst darüber hinaus die gezahlten Steuern und Zinsen. Die übrigen Überleitungsposten beinhalten neben den Eliminierungen zwischen den Segmenten die Sachverhalte, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von den Segmenten verantwortet werden. In der Tabelle [B.13](#) wird die Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts dargestellt.

Der **CFBIT des Industriegeschäfts** leitet sich aus dem EBIT und den Veränderungen der operativen Vermögenswerte und Schulden (Net Assets) ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte. Die Ablösung der bestehenden Finanzierungsverbindlichkeiten durch den Daimler Truck-Konzern, die Teil der übertragenen Gegenleistung des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts ist und vom Industriegeschäft finanziert wurde, ist herausgerechnet, da diese nicht Teil der operativen Tätigkeit des Industriegeschäfts ist. Die Tabelle [B.14](#) zeigt die Zusammensetzung des CFBIT für das Industriegeschäft. In der Tabelle [B.15](#) wird für die Fahrzeugsegmente die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt.

Für das Industriegeschäft des Daimler Truck-Konzerns wurde eine bereinigte Cash Conversion Rate von 0,8 erreicht. Damit unterschreitet sie den Vorjahreswert von 0,9 geringfügig. Dies ist zurückzuführen auf einen Anstieg im Working Capital sowie der Investitionen.

B.14**CFBIT des Industriegeschäfts**

	2023	2022
in Millionen €		
EBIT	4.997	3.185
Veränderung im Working Capital	-1.400	-758
Nettofinanzinvestitionen	-189	-162
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.480	-1.165
Abschreibungen/Wertminderungen	1.115	1.105
Übrige	929	820
CFBIT	3.972	3.027

B.15**Überleitung zum bereinigten CFBIT**

	2023	2022
in Millionen €		
CFBIT	3.972	3.027
Restrukturierungsmaßnahmen	177	131
M&A-Transaktionen	315	100
Bereinigter CFBIT	4.464	3.257
Bereinigtes EBIT	5.278	3.767
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	0,8	0,9

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

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [B.16](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten. Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Netto-Verschuldung des Industriegeschäfts abgezogen.

Seit dem 31. Dezember 2022 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 0,8 Mrd. € auf 8,3 Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen zurückzuführen auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts i.H.v. 2,8 Mrd. €. Gegenläufig wirkten die im Juni 2023 gezahlte Dividende an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,1 Mrd. € sowie die Auszahlungen im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms in der zweiten Jahreshälfte in 2023 i.H.v. 0,6 Mrd. €.

Der Anstieg der Liquidität sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten des Industriegeschäfts resultierte im Wesentlichen aus den Bondemissionen in den USA, den Niederlanden und Kanada sowie dem Anstieg von Geldmarktfonds.

**B.16****Netto-Liquidität des Industriegeschäfts**

	31. Dez. 2023	31. Dez. 2022	23/22 Veränderung
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.722	5.597	+1.125
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.764	1.092	+672
Liquidität	8.487	6.689	+1.798
Finanzierungsforderungen/-verbindlichkeiten	204	1.423	-1.219
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-369	-582	+213
Finanzierungsforderungen/-verbindlichkeiten (nominal)	-165	841	-1.006
Netto-Liquidität	8.322	7.530	+792

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 um 2,9 Mrd. € auf 17,2 Mrd. € erhöht. [↗ B.17](#)

B.17**Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns**

	31. Dez. 2023	31. Dez. 2022	23/22 Veränderung
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.067	5.944	+1.123
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.808	1.145	+662
Liquidität	8.875	7.089	+1.785
Finanzierungsverbindlichkeiten	-25.727	-20.839	-4.888
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-369	-582	+213
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-26.096	-21.421	-4.675
Netto-Verschuldung	-17.221	-14.331	-2.889

Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2023 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 0,6 Mrd. € (2022: 0,6 Mrd. €). Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem **sonstige finanzielle Verpflichtungen** von 1,0 Mrd. € (2022: 1,0 Mrd. €) eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen.

Sowohl zum 31. Dezember 2023 als auch zum 31. Dezember 2022 hat der Daimler Truck-Konzern unwiderrufliche Kreditzusagen erteilt, die bis zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden.

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

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

Refinanzierung

Die von Daimler Truck im Jahr 2023 durchgeführten Finanzierungen dienten vor allem der Akquisition und Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Daimler Truck nutzte dafür unterschiedliche Finanzierungsinstrumente in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalten Bankkredite, Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten im Kapitalmarkt, sowie die Verbriefung von Kundenforderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset-Backed-Securities).

Die Situation an den Geld- und Kapitalmärkten wurde im Berichtsjahr von hoher Volatilität angesichts geopolitischer und wirtschaftlicher Risiken geprägt. Der im Jahr 2022 von den meisten Notenbanken begonnene Zinserhöhungszyklus wurde in 2023 fortgesetzt und führte zu einem weiterhin volatilen Refinanzierungsumfeld für Emittenten. Im Berichtszeitraum deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf durch die Emission von Anleihen und Asset-Backed-Securities (ABS)

Transaktionen. In den USA und Europa erfolgt dies in Form von sogenannten Benchmark-Emissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) durch die Daimler Truck Finance North America LLC sowie die Daimler Truck International Finance B.V.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren im Jahr 2023 **Bankkredite** insbesondere für die Währungsräume brasilianischen Reais, japanischen Yen und mexikanischen Pesos. Diese Kredite wurden sowohl von global agierenden als auch von national operierenden Banken bereitgestellt. Kreditgeber waren daneben staatliche Finanzierungsinstitutionen (beispielsweise die brasilianische Entwicklungsbank).

Im August 2021 wurde mit einem Konsortium internationaler Banken eine syndizierte **Kreditlinie** i.H.v. 5,0 Mrd. € abgeschlossen. Die Linie hat eine ursprüngliche Laufzeit von fünf Jahren mit zwei Verlängerungsoptionen um ein Jahr. Beide Verlängerungsoptionen sind abgelaufen und wurden nicht ausgenutzt. Daimler Truck beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

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



B.18

Benchmark-Emissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Truck Finance North America LLC	650 Mio. US\$	01.2023	01.2025
Daimler Truck Finance North America LLC	650 Mio. US\$	01.2023	01.2026
Daimler Truck Finance North America LLC	500 Mio. US\$	01.2023	01.2028
Daimler Truck International Finance B.V.	650 Mio. €	06.2023	06.2026
Daimler Truck International Finance B.V.	500 Mio. €	06.2023	06.2029
Daimler Truck Finance North America LLC	600 Mio. US\$	08.2023	08.2025
Daimler Truck Finance North America LLC	500 Mio. US\$	08.2023	09.2028
Daimler Truck Finance North America LLC	500 Mio. US\$	08.2023	09.2033
Daimler Truck Finance Canada Inc.	300 Mio. CAD	09.2023	09.2026
Daimler Truck Finance Canada Inc.	300 Mio. CAD	09.2023	09.2028

B.19

Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnittszinssätze		Buchwerte	
	31. Dez. 2023	31. Dez. 2022	31. Dez. 2023	31. Dez. 2022
	in %		in Millionen €	
Anleihen	4,78	3,18	14.205	11.351
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	5,93	4,92	1.990	1.011
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	8,42	7,19	7.269	6.049

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in Tabelle [7 B.19](#) dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2023 überwiegend auf die folgenden Währungen: 43 % auf US-Dollar, 12 % auf brasilianische Reais, 17 % auf Euro und 7 % auf kanadische Dollar.

Zum 31. Dezember 2023 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 25,7 Mrd. € (i.V. 20,8 Mrd. €).

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

Rating

Das Kreditrating von Daimler Truck blieb im Geschäftsjahr 2023 unverändert. S&P Global Ratings hat unseren Ausblick auf positiv angehoben. Damit hat Daimler Truck weiterhin ein solides Investment Grade Rating von den Ratingagenturen S&P Global Ratings und Moody's erhalten.

Am 26. Mai 2023 hat S&P Global Ratings den Ausblick für unser langfristiges Rating von „stabil“ auf „positiv“ geändert. Das Rating BBB+ / A-2 (langfristig und kurzfristig) trägt der Einschätzung der Agentur Rechnung, dass Daimler Truck eine starke Marktposition in den profitabelsten Märkten USA und Europa habe. Darüber hinaus hat S&P positiv vermerkt, dass Daimler Truck auf dem Weg sei seine Profitabilitätsziele zu erreichen sowie Effizienzverbesserungen und Kostensenkungsmaßnahmen umsetze.

Moody's A3-Rating (langfristig, Prime-2 kurzfristig) für Daimler Truck spiegelt die beträchtliche Größe des Konzerns als einer der umsatzstärksten Nutzfahrzeughersteller der Welt, seine gute Diversifizierung mit acht Fahrzeugeinzelmarken und seine führenden Positionen auf dem US-amerikanischen und dem europäischen Markt wider. Moody's verwies zudem auf die globale Erholung der Lkw-Märkte, die positive Margenentwicklung, sowie auf die konservative Finanzpolitik von Daimler Truck gepaart mit einer starken Liquidität.

B.20

Rating

	Ende 2023
Langfristiges Rating	
S&P	BBB+
Moody's	A3
Kurzfristiges Rating	
S&P	A-2
Moody's	P-2



Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** ist im Vergleich zum 31. Dezember 2022 von 64,0 Mrd. € auf 71,2 Mrd. € angestiegen. Im Anstieg sind 1,3 Mrd. € negative Wechselkurseffekte enthalten; währungsbereinigt war ein Anstieg von 8,5 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 29,8 Mrd. € (2022: 25,5 Mrd. €) auf Financial Services; dies entsprach 41,9% aller Vermögenswerte im Daimler Truck-Konzern (2022: 39,9%).

Tabelle **7 B.21** zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler Truck-Konzerns, des Industriegeschäfts sowie von Financial Services.

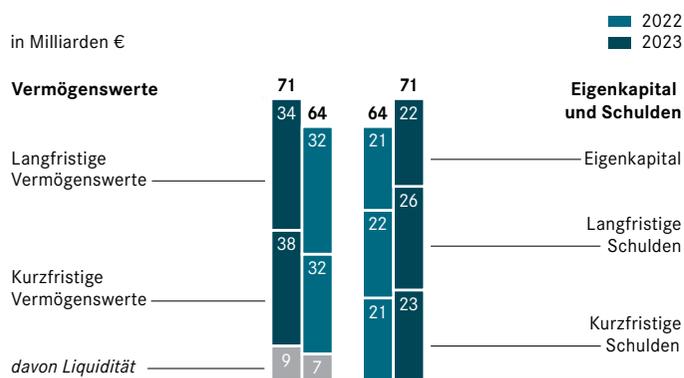
Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 52,7% auf dem Niveau des Vorjahres (2022: 50,6%). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 32,0% ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres (2022: 32,8%). Tabelle **7 B.22** zeigt die Bilanzstruktur nach Fristigkeiten.

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Millionen €						
Vermögenswerte						
Immaterielle Vermögenswerte	2.876	2.779	2.826	2.735	50	44
Sachanlagen	7.979	7.993	7.910	7.928	69	65
Vermietete Gegenstände	4.530	4.433	3.645	3.617	885	816
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26.214	22.425	–	–	26.214	22.425
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	1.051	1.073	1.051	1.073	–	–
Vorräte	9.155	8.815	9.023	8.782	131	33
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.262	4.682	4.961	4.260	301	422
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.067	5.944	6.722	5.597	345	347
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.808	1.145	1.764	1.092	44	53
davon kurzfristig	1.751	1.124	1.751	1.092	–	32
davon langfristig	57	21	13	–	44	21
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.501	1.505	607	702	894	803
Sonstige Vermögenswerte	3.769	3.175	2.887	2.637	882	537
Bilanzsumme	71.212	63.969	41.397	38.424	29.815	25.545
Eigenkapital und Schulden						
Eigenkapital	22.224	20.606	19.761	18.388	2.462	2.218
Rückstellungen	6.515	6.096	6.361	5.954	155	142
Finanzierungsverbindlichkeiten	25.727	20.839	-204	-1.422	25.931	22.262
davon kurzfristig	8.602	7.511	-6.311	-4.856	14.913	12.367
davon langfristig	17.125	13.328	6.107	3.433	11.017	9.895
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.059	5.317	4.964	5.267	95	50
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.684	4.826	3.900	4.288	783	538
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	4.275	3.811	4.275	3.811	–	–
Sonstige Schulden	2.728	2.474	2.339	2.139	389	335
Bilanzsumme	71.212	63.969	41.397	38.424	29.815	25.545



B.22

Bilanzstruktur Daimler Truck-Konzern



Die **immateriellen Vermögenswerte** von 2,9 Mrd. € (31. Dezember 2022: 2,8 Mrd. €) beinhalteten 0,7 Mrd. € (31. Dezember 2022: 0,7 Mrd. €) Geschäfts- oder Firmenwerte, 0,9 Mrd. € (31. Dezember 2022: 0,8 Mrd. €) aktivierte Entwicklungskosten, 1,3 Mrd. € (31. Dezember 2022: 1,3 Mrd. €) Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte (davon 0,9 Mrd. € für das Recht zur Nutzung der Marke Mercedes-Benz auf unbegrenzte Zeit). Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 209 Mio. € (31. Dezember 2022: 167 Mio. €) und entsprechen einem Anteil von 10,6% (2022: 9,4%) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns.

Die **Sachanlagen** (einschließlich Nutzungsrechte) lagen mit 8,0 Mrd. € auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2022: 8,0 Mrd. €). Dabei erhöhten sich die Sachinvestitionen von 898 Mio. € auf 1.026 Mio. €. In unseren Produktions- und Montagestandorten wurde insbesondere in die Produktionsvorbereitung für emissionsfreie Fahrzeuge investiert, um die Transformation zu elektrischen Fahrzeugen zu unterstützen. Weitere Schwerpunkte waren Investitionen zur Werkooptimierung und Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios sowie der Ausbau unserer Vertriebs- und Ersatzteilzentren. Die Sachinvestitionen an deutschen Standorten betragen 439 Mio. € (2022: 294 Mio. €).

Die **vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich insgesamt auf 30,7 Mrd. € (31. Dezember 2022: 26,9 Mrd. €), währungsbereinigt war ein Anstieg von 4,2 Mrd. € zu verzeichnen. Dies war zurückzuführen auf den Anstieg des Neugeschäfts. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 43,2% auf dem Vorjahresniveau (2022: 42,0%).

Die **at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** lagen mit 1,1 Mrd. € auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2022: 1,1 Mrd. €).

Die **Vorräte** erhöhten sich von 8,8 Mrd. € auf 9,2 Mrd. €, der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 12,9% unter dem Vorjahresniveau (2022: 13,8%). Ein Anstieg der Bestandswerte resultierte unter anderem aus einer allgemein höheren Kostenbasis in den Vorräten sowie aus einem leicht höheren Bestand an fertigen Erzeugnissen. Eine positive Entwicklung der globalen Lieferketten führte zu einem geringeren Bestand an unfertigen Erzeugnissen.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** lagen mit 5,3 Mrd. € über dem Vorjahreswert (31. Dezember 2022: 4,7 Mrd. €). Der Anstieg resultierte vor allem aus der Absatzentwicklung.

Die **Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente** lagen mit 7,1 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2022: 5,9 Mrd. €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den Mittelzuflüssen aus den Bondemissionen in den USA, den Niederlanden und Kanada sowie dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit.

Die **verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen** mit einem Buchwert von 1,8 Mrd. € lagen deutlich über dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2022: 1,1 Mrd. €). Der Anstieg ist im Wesentlichen zurückzuführen auf den Anstieg von Geldmarktfonds, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Die **sonstigen Vermögenswerte** i.H.v. 3,8 Mrd. € (31. Dezember 2022: 3,2 Mrd. €) beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Die Veränderung resultiert unter anderem aus höheren Erstattungsansprüchen im Zusammenhang mit der Umsatzsteuer sowie aus gestiegenen aktiven latenten Steuern.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 von 20,6 Mrd. € auf 22,2 Mrd. €. Der größte Effekt resultierte aus dem Konzernergebnis von 4,0 Mrd. €; gegenläufig resultierten negative Effekte im Wesentlichen aus der Dividendenausschüttung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,1 Mrd. €, dem Kauf von 17.668.525 Aktien i.H.v. 0,6 Mrd. € im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms und der Währungsumrechnung i.H.v. 0,5 Mrd. €. Das den Aktionären der Daimler Truck Holding AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 21,6 Mrd. € (31. Dezember 2022: 20,1 Mrd. €).

Vor dem Hintergrund der robusten Liquiditätssituation haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG am 10. Juli 2023 die Durchführung eines Aktienrückkaufprogramms beschlossen. Auf dieser Grundlage werden seit dem 2. August 2023 eigene Aktien im Wert von bis zu 2 Mrd. € (ohne Erwerbsnebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten über die Börse erworben.

Während bei der Bilanzsumme ein Anstieg um 11,3% zu verzeichnen war, stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 7,9% an. Der geringere Anstieg des Eigenkapitals liegt im Wesentlichen darin begründet, dass im Vorjahr keine Dividendenausschüttung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG erfolgte. Die **Eigenkapitalquote** des Konzerns lag mit 31,2% auf dem Vorjahresniveau (2022: 32,2%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 47,7% (2022: 47,9%).

Die **Rückstellungen** lagen mit 6,5 Mrd. € über dem Vorjahreswert (31. Dezember 2022: 6,1 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 9,1% auf dem Niveau des Vorjahres (2022: 9,5%). Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen blieben mit 1,2 Mrd. € auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2022: 1,1 Mrd. €). Dem leichten Anstieg des Barwerts der Pensionsverpflichtungen auf 6,3 Mrd. € (31. Dezember 2022: 5,9 Mrd. €) stand ein Marktwert der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 5,7 Mrd. € (31. Dezember 2022: 5,4 Mrd. €) gegenüber.



Darüber hinaus beinhalteten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Produktgarantien von 2,2 Mrd. € (31. Dezember 2022: 2,0 Mrd. €), für den Personal- und Sozialbereich von 1,8 Mrd. € (31. Dezember 2022: 1,6 Mrd. €), für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren von 0,9 Mrd. € (31. Dezember 2022: 1,0 Mrd. €) und für übrige Rückstellungen von 0,4 Mrd. € (31. Dezember 2022: 0,4 Mrd. €).

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 25,7 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2022: 20,8 Mrd. €). Der Anstieg erfolgte im Wesentlichen aus der Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie dem Abschluss von ABS-Transaktionen.

Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfielen 55,2% auf Anleihen, 28,3% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 7,7% auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen, 4,5% auf Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen sowie 3,1% auf Darlehen und übrige Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** lagen mit 5,1 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2022: 5,3 Mrd. €). Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ist auf ein geringeres Einkaufsvolumen zum Jahresende zurückzuführen.

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

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Das abgelaufene Geschäftsjahr war geprägt von relativ stabilen Rahmenbedingungen. Der realwirtschaftliche Effekt aus dem Russland-Ukraine-Krieg hat sich gegenüber dem Vorjahr abgeschwächt. Die Situation bezüglich Energiepreisen und Inflationsentwicklung hat sich im Jahresverlauf verbessert. Eine Zuspitzung der geopolitischen Risiken im Nahen Osten hat im abgelaufenen Berichtsjahr keine signifikanten realwirtschaftlichen Effekte verursacht.

Ein in Summe positives Marktumfeld, unterstützt durch Nachholeffekte, trug zu stabilen Absätzen und einer verbesserten Preisdurchsetzung von Daimler Truck bei. Im Jahresverlauf weitestgehend stabilisierte Lieferketten ermöglichten eine weitgehende Erfüllung der insgesamt starken Kundennachfrage, wenngleich auch weiterhin lokale und sektorale Engpässe in den Zulieferketten bestanden.

Daimler Truck hat das Geschäftsjahr 2023 sehr erfolgreich abgeschlossen. Die Prognose für 2023 wurde im Jahresverlauf angehoben und mit Rekordwerten für Daimler Truck, unter anderem für Umsatz und EBIT auf Konzernebene sowie für den Free Cash Flow des Industriegeschäfts, bestätigt. Die bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts erreichte mit 9,9% einen historischen Bestwert von Daimler Truck und konnte in allen Fahrzeugsegmenten im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden.

Ein Kennzahlenvergleich der abgegebenen Prognose mit der tatsächlichen Entwicklung im Geschäftsjahr 2023 sowie die Prognose für das Geschäftsjahr 2024 ist in Tabelle [↗ B.75](#) des Kapitels [👁 Prognosebericht](#) enthalten.



Daimler Truck Holding AG

(Jahresabschluss nach Handelsgesetzbuch (HGB))

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

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

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

Der Konzernabschluss folgt den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Daraus resultieren Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Diese betreffen vor allem die Bilanzierung der Managementvergütung, Bewertung der Beteiligung, Bewertung von Forderungen und Verbindlichkeiten, Bewertung von Rückstellungen, Finanzinstrumente und latente Steuern.

Der Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG wird nach handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften und den ergänzenden

aktienrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Der Jahresabschluss wird, soweit nicht anders dargestellt, in Millionen Euro (€) unter Gegenüberstellung der Werte zum 31. Dezember 2022 ausgewiesen.

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

Für die Daimler Truck Holding AG als Managementgesellschaft stellt das Jahresergebnis den bedeutsamsten Leistungsindikator dar. Das Jahresergebnis befindet sich auf Vorjahresniveau, wenn sich dieses in einem Intervall zwischen -5,0% und +5,0% bewegt. Bei einer Veränderung in einem Intervall zwischen unter -5,0% und -15,0% bzw. zwischen über +5,0% und +15,0% schreiben wir von einem leichten Rückgang bzw. einem leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Sollte sich die Veränderung über +15,0% oder unter -15,0% im Vergleich zum Vorjahr befinden, so klassifizieren wir dies als einen deutlichen Anstieg oder einen deutlichen Rückgang.

Ertragslage

Die **Ertragslage** der Daimler Truck Holding AG war im Geschäftsjahr im Wesentlichen geprägt durch die aus dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der Daimler Truck AG resultierende Gewinnabführung in Höhe von 5.511 Mio. € (2022: 1.393 Mio. €).

Die **allgemeinen Verwaltungskosten** lagen bei 73 Mio. € (2022: 55 Mio. €). Hierin enthalten waren im Wesentlichen Personalaufwendungen in Höhe von 28 Mio. € (2022: 23 Mio. €), sonstige nicht fertigungsbezogene Fremdleistungen in Höhe von 18 Mio. € (2022: 13 Mio. €) und sonstige Schadensversicherungen in Höhe von 8 Mio. € (2022: 8 Mio. €). Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultierte im

Wesentlichen aus höheren Kosten der Fremdleistungen sowie höheren Personalaufwendungen.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sind im Vergleich zum Vorjahr um 6 Mio. € auf 17 Mio. € gesunken und enthielten im Wesentlichen die Weiterberechnung von erbrachten Managementdienstleistungen an die Daimler Truck AG in Höhe von 13 Mio. €. Ursächlich für den Rückgang im Vergleich zum Vorjahr war im Wesentlichen die Reduzierung der weiterbelasteten Kosten.

Das **Zinsergebnis** erhöhte sich um 44 Mio. € auf 45 Mio. €. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf einen höheren Zinsertrag aus der Verzinsung des Cashpool-Guthabens zurückzuführen.

Der Aufwand aus **Steuern vom Einkommen und Ertrag** beträgt 238 Mio. € (2022: 0 Mio. €) und resultiert im Wesentlichen aus dem deutlich gestiegenen steuerpflichtigen operativen Ergebnis innerhalb des Organkreises.

Der **Jahresüberschuss** der Daimler Truck Holding AG betrug 5.262 Mio. € (2022: 1.362 Mio. €) und entspricht damit der im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartung einer deutlichen Erhöhung des Jahresüberschusses. Die Gesellschaft weist für das Geschäftsjahr 2023 einen Bilanzgewinn in Höhe von 5.554 Mio. € (2022: 1.362 Mio. €) aus. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2023 der Daimler Truck Holding AG insgesamt 1.530 Mio. € (1,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten und von dem nach der Ausschüttung verbleibenden Bilanzgewinn 3.300 Mio. € in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen und 724 Mio. € auf neue Rechnung vorzutragen.



Bei der angegebenen Ausschüttungssumme sind die am 31. Dezember 2023 vorhandenen 805.283.357 dividendenberechtigten Stückaktien berücksichtigt. Die Gesellschaft hielt zu diesem Zeitpunkt 17.668.525 eigene Aktien, aus denen ihr gemäß § 71b Aktiengesetz keine Rechte zustehen. Da sich bis zum Tag der Hauptversammlung die Anzahl der dividendenberechtigten Stückaktien aufgrund des laufenden Aktienrückkaufprogramms verändern wird, wird in der Hauptversammlung ein entsprechend angepasster Beschlussvorschlag zur Abstimmung gestellt. Dieser Beschlussvorschlag wird unverändert eine Dividende von 1,90 € je dividendenberechtigte Stückaktie vorsehen. Der Betrag für die Ausschüttungssumme wird entsprechend der veränderten Anzahl dividendenberechtigter Stückaktien reduziert. Entsprechend wird der Betrag für den Gewinnvortrag erhöht. Der in die andere Gewinnrücklage einzustellende Betrag bleibt unverändert.

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

B.23

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler Truck Holding AG

	2023	2022
in Mio. €		
Allgemeine Verwaltungskosten	-73	-55
Sonstige betriebliche Erträge	17	23
Operatives Ergebnis	-56	-32
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags erhaltene Gewinne	5.511	1.393
Zinsergebnis	45	1
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-238	0
Jahresüberschuss	5.262	1.362
Gewinnvortrag	292	0
Bilanzgewinn	5.554	1.362

Finanz- und Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** lag mit 21.670 Mio. € um 3.805 Mio. € über dem Vorjahresniveau.

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

Die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** sind im Vergleich zum Vorjahr um 3.805 Mio. € auf 6.570 Mio. € gestiegen und beinhalteten im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 6.416 Mio. €. Diese resultierten im Wesentlichen in Höhe von 5.511 Mio. € aus dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Daimler Truck AG und in Höhe von 873 Mio. € aus Forderungen des konzerninternen Verrechnungsverkehrs im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagement. Aufgrund der Cash-Management-Struktur wird das operative Bankkonto der Daimler Truck Holding AG täglich ausgeglichen.

Der **Cash Flow aus der operativen Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2023 auf -78 Mio. € (2022: -20 Mio. €). Im Wesentlichen wirkte sich das im Vergleich zum Vorjahr reduzierte operative Ergebnis negativ auf den Cash Flow aus der operativen Geschäftstätigkeit aus.

Der **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** betrug im Geschäftsjahr 2023 1.393 Mio. € (2022: 1.218 Mio. €) und resultierte aus der Ergebnisabführung der Daimler Truck AG.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** des Geschäftsjahres 2023 in Höhe von -1.315 Mio. € (2022: -1.198 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus der Veränderung der Forderungen und Verbindlichkeiten des konzerninternen Verrechnungsverkehrs im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements.

Das **Eigenkapital** der Daimler Truck Holding AG erhöhte sich im Berichtsjahr um 3.634 Mio. € auf 21.302 Mio. €. Das Eigenkapital erhöhte sich im Wesentlichen durch den Bilanzgewinn in Höhe von 5.554 Mio. € (31. Dezember 2022: 1.362 Mio. €) und reduzierte sich auf Grund der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck

Holding AG in Höhe von 1.070 Mio. € (31. Dezember 2022: 0 Mio. €), sowie durch den Erwerb eigener Anteile im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms. Zum 31. Dezember 2023 befinden sich eigene Aktien in Höhe von 18 Mio. € (31. Dezember 2022: 0 Mio. €) im Bestand der Daimler Truck Holding AG.

Die **Rückstellungen** sind um 109 Mio. € auf 124 Mio. € gestiegen und resultierten im Wesentlichen aus Steuerrückstellungen, Personalarückstellungen, sonstigen gesetzlichen Verpflichtungen sowie der Verpflichtung zur Jahresabschlusserstellung und -prüfung.



Die **Verbindlichkeiten** sind um 62 Mio. € auf 244 Mio. € gestiegen und beinhalteten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft (218 Mio. €).

B.24

Verkürzte Bilanz der Daimler Truck Holding AG

31. Dez. 2023 31. Dez. 2022

in Mio. €

Aktiva

Finanzanlagen	15.100	15.100
Anlagevermögen	15.100	15.100
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6.570	2.765
Umlaufvermögen	6.570	2.765
	21.670	17.865

Passiva

Gezeichnetes Kapital	823	823
Eigene Anteile	-18	0
Kapitalrücklage	14.277	14.277
Gewinnrücklagen	666	1.206
Bilanzgewinn	5.554	1.362
Eigenkapital	21.302	17.668
Steuerrückstellungen	98	0
Sonstige Rückstellungen	26	15
Rückstellungen	124	15
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	221	164
Sonstige Verbindlichkeiten	23	18
Verbindlichkeiten	244	182
	21.670	17.865

Risiken und Chancen

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

Nachhaftung

Gemäß § 133 Abs. 1 und Abs. 3 Umwandlungsgesetz (UmwG) haftet die Daimler Truck Holding AG gesamtschuldnerisch mit der Mercedes-Benz Group AG für die Erfüllung der bei der Mercedes-Benz Group AG verbliebenen Verbindlichkeiten, die vor dem Wirksamwerden der Abspaltung und der Ausgliederung am 9. Dezember 2021 begründet worden sind, wenn sie innerhalb von fünf Jahren ab Bekanntmachung der Eintragung der Abspaltung und der Ausgliederung in das Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG fällig werden und daraus Ansprüche gegen die Daimler Truck Holding AG gerichtlich oder in einer anderen in § 133 UmwG beschriebenen Weise festgestellt werden oder eine gerichtliche oder behördliche Vollstreckungshandlung vorgenommen oder beantragt wird.

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

Die in diesem Zusammenhang bestehenden Bestimmungen, insbesondere die Vorgehensweise zur Regelung des Innenausgleichs zwischen den beteiligten Rechtsträgern, finden sich im Konzerntrennungsvertrag, der Anlage zum Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag vom 6. August 2021 ist. Abspaltung und Ausgliederung sind am 9. Dezember 2021 durch Eintragung im Handelsregister wirksam geworden.

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

Prognosebericht

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

Für das Jahr 2024 erwarten wir für die Daimler Truck Holding AG einen Jahresüberschuss deutlich unter dem Niveau des Geschäftsjahres 2023. Wir rechnen insbesondere mit einem deutlichen Rückgang der Ergebnisabführung der Daimler Truck AG.

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



Nachhaltigkeit bei Daimler Truck



Unternehmensführung

Verantwortungsvolle Unternehmensführung	63
Compliance	67
Partnerschaften und Engagement	75



Umwelt

Umwelt	78
Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel	81
Ressourceneffizienz	87
Vermeidung von Umweltverschmutzung	93
Grüne Lieferkette	96
EU-Taxonomie	98



Soziales

Soziales	107
Unser Team	108
Menschenrechte	116
Verkehrssicherheit	120

Weitere Informationen	124
-----------------------	-----

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





Unternehmensführung

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





▼ Verantwortungsvolle Unternehmensführung

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

SDG 8, 16

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

Der Rahmen, an dem sich unser verantwortungsvolles Handeln orientiert, heißt ESG (Environment, Social, Governance). Entsprechend richten wir unsere Nachhaltigkeitstätigkeiten auf die drei Themenfelder Unternehmensführung, Umwelt und Soziales aus.

Unternehmensführung

Wir wollen ein Unternehmen sein, mit dem Geschäftspartner langfristig zusammenarbeiten möchten und für das Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gerne tätig sind. Kurz: Ein Unternehmen, dem man vertraut. Verantwortung ist die Basis unseres Handelns. Wir wollen uns an die Corporate Governance-Regeln halten und integrieren Nachhaltigkeit in unsere kurz- und langfristigen Entscheidungen. Zudem fördern wir den offenen Dialog mit unseren Stakeholdern und unterstützen Umwelt- und Sozialinitiativen. Compliance- und ESG-Risiken steuern wir mit bewährten Systemen – abgesichert durch unsere interne Revision. Wir sorgen außerdem für eine transparente Nachhaltigkeitsberichterstattung an den Kapitalmarkt. Auf dieser Grundlage setzen wir unsere Ziele und steuern ihre Erreichung mit den entsprechenden Kennzahlen.

Ein Fokusthema im Berichtsjahr waren zudem die Vorbereitungen auf die neue EU-Gesetzgebung zur Nachhaltigkeitsberichterstattung, der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

Auch in unserem Vergütungssystem sind neben Anreizen für eine finanzielle Performance des Vorstands und der leitenden Führungskräfte in der kurz- und langfristigen variablen Vergütung auch nichtfinanzielle Leistungskriterien in Bezug auf Nachhaltigkeit verankert. Die Nachhaltigkeitsziele tragen zur Sicherung des nachhaltigen Unternehmenserfolgs und zur Vorbildfunktion von Daimler Truck bei und geben Auskunft darüber, ob und in welchem Umfang Daimler Truck auf ökologischer, sozialer und unternehmerischer Ebene nachhaltige Strategien umsetzt, plant und welche Fortschritte Daimler Truck dahingehend bereits erreichen konnte.

Weitere Informationen zur Vergütung von Aufsichtsrat und Vorstand befinden sich unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/verguetung-des-aufsichtsrats und www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/vorstand/verguetung-des-vorstands.

Umwelt

Als Organisation mit einer verantwortungsvollen Corporate Governance setzen wir uns für den Schutz von Umwelt und Klima ein. Wir haben uns den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens verpflichtet und gestalten den Weg zu einem CO_{2e}-neutralen Transport. Von 2039 an wollen wir in Europa, Japan und USA ausschließlich Fahrzeuge anbieten, die im Fahrbetrieb lokal CO_{2e}-frei sind. Mittlerweile bieten wir zehn batterieelektrische Modelle in Serie an, die weltweit bei Kunden im Einsatz sind.

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

Zu dem Ziel, den Transport von Waren und Menschen CO_{2e}-neutral zu gestalten, wollen wir auch mit der ständigen Verbesserung in unserer Produktion beitragen. Diese wollen wir weltweit bis 2039 bilanziell CO_{2e}-neutral gestalten. Einen Meilenstein haben wir bereits erreicht: Unsere europäischen Produktionswerke sind bilanziell CO_{2e}-neutral. Bis 2025 sollen auch unsere Produktionsstätten in Indien, Japan und den USA bilanziell CO_{2e}-neutral sein.

Soziales

Im Fokus unserer sozialen Verantwortung stehen drei Bereiche: Unsere Beschäftigten, die Achtung und Wahrung von Menschenrechten sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Weltweit beschäftigen wir über 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie sind unser wichtigstes Gut – und wir haben den Anspruch, mit verschiedenen Maßnahmen dafür zu sorgen, dass sie sich am Arbeitsplatz wohlfühlen, ihr Potenzial entfalten, ihre Gesundheit erhalten können sowie, dass ihre Menschenrechte geachtet werden.

Soziale Verantwortung wollen wir auch für unsere Lieferkette übernehmen. Unser Ziel ist, dass auch unsere Lieferanten soziale Standards achten und damit unsere Nachhaltigkeitsarbeit in Bezug auf Menschenrechte unterstützen. Wir verpflichten beispielsweise unsere direkten Lieferanten weltweit dazu, menschenrechtliche Standards einzuhalten, an ihre direkten Lieferanten zu kommunizieren und deren Einhaltung in ihrem Einflussbereich sicherzustellen.

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



▼ **Nachhaltigkeitsmanagement bei Daimler Truck**

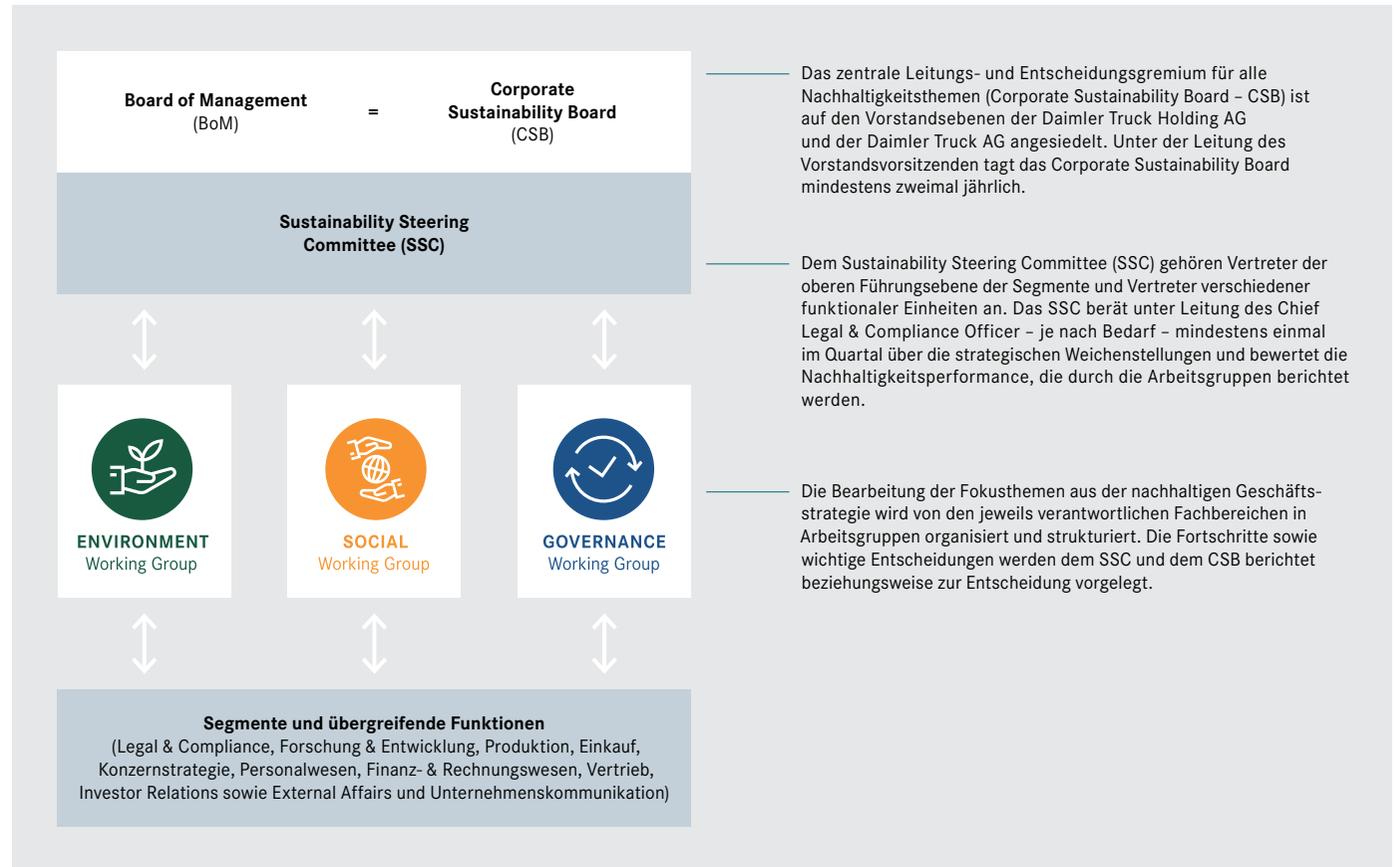
GRI 2-12/-13/-14

Der Gesamtvorstand tagt regelmäßig als Corporate Sustainability Board (CSB) zu bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen für das Unternehmen. Innerhalb des Vorstands ist der Vorsitzende Martin Daum für das Thema Nachhaltigkeit gemäß Geschäftsverteilungsplan zuständig. In regelmäßigen Abständen lässt sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über die Strategie des Daimler Truck-Konzerns und seiner einzelnen Segmente, die neben den langfristigen wirtschaftlichen Zielen auch ökologische und soziale Ziele berücksichtigt, informieren. Zwei Mitglieder des Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates verfügen dabei auch über Sachverstand auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung bzw. deren Prüfung. Weitere Informationen befinden sich im Kapitel [Erklärung zur Unternehmensführung](#) in den Abschnitten [Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat](#) und [Qualifikationsmatrix für den Aufsichtsrat](#). Die etablierten Management- und Organisationsstrukturen sollen unsere Nachhaltigkeitsziele strategisch unterstützen. Dafür zuständig sind übergreifend das Sustainability Steering Committee (SSC) sowie verschiedene Arbeitsgruppen zu den Fokusthemen E, S und G.

Innerhalb des Rechts- und Compliance-Bereichs befasst sich die Abteilung Nachhaltigkeitsmanagement mit den relevanten konzernweiten Steuerungsfragen. In ihre Verantwortung fallen neben der Nachhaltigkeitsberichterstattung auch die Weiterentwicklung der nachhaltigen Geschäftsstrategie, die Human Rights Compliance sowie das Stakeholder-Management. Diese Funktion berichtet über den Chief Legal and Compliance Officer des Unternehmens an den Vorstandsvorsitzenden.

B.25

Governance Struktur





▼ **Grundsätze und Richtlinien**

GRI 2-23

Unsere Werte und Grundsätze haben wir in unserer übergreifenden Verhaltensrichtlinie, dem Daimler Truck Code of Conduct, unserer Grundsatzklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten, sowie in weiteren themenspezifischen Richtlinien verankert.

Unter Richtlinien verstehen wir rahmensetzende, interne Regelungen des Daimler Truck-Konzerns, die für alle im Geltungsbereich definierten Beschäftigten und Mitglieder geschäftsführender Organe unmittelbar verbindlich sind. Das globale Richtlinienmanagement und die dazu gehörigen Prozesse sind anhand der Richtlinie zum Richtlinienmanagement geregelt und werden von einem zentralen Team verantwortet. Um die Transparenz und Effizienz der Richtlinien sicherzustellen, haben alle Beschäftigten über die zentrale Richtlinien-Plattform jederzeit Zugriff auf alle Daimler Truck-Richtlinien.

Risiko- und Chancenmanagement

Das Risiko- und Chancenmanagement ist fester Bestandteil des konzernweiten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Es soll die Erreichung der Unternehmensziele nachhaltig unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen schärfen. Die ESG-bezogenen Risiken und Chancen, die mit unserer Geschäftstätigkeit sowie mit unseren Produkten und Dienstleistungen verknüpft sind und sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nicht-finanziellen Aspekte entsprechend dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) haben können, sind in der Gesamtbetrachtung der Risiko- und Chancensituation im Risiko- und Chancenbericht des zusammengefassten Lageberichts beschrieben. Schwerwiegende nichtfinanzielle Risiken lagen im Berichtsjahr nicht vor. Ausführliche Informationen befinden sich im Kapitel [🔗 Risiko- und Chancenbericht](#).

Wesentlichkeitsanalyse

GRI 2-14, 3-1/-2

Als Grundlage unserer Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie zur Ausrichtung unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie haben wir im Sommer 2022 eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt, welche auch für das Berichtsjahr 2023 Gültigkeit hat. Auf Basis der

Unternehmensstrategie, regulatorischer Entwicklungen sowie aktueller Branchentrends haben wir die für uns wesentlichen Themen identifiziert und priorisiert. Für eine ganzheitliche Betrachtung haben wir sowohl die unternehmerische Relevanz der Nachhaltigkeitsthemen als auch deren Einfluss auf unsere Umwelt und Mitmenschen analysiert. Diese zwei Perspektiven wurden durch die Einbindung verschiedener Stakeholder beleuchtet. Zum einen haben wir den positiven und negativen Einfluss unserer Geschäftstätigkeit mit einer umfassenden Wettbewerbsanalyse, einer SDG-Impact-Bewertung sowie Experteninterviews betrachtet. Zum anderen haben wir die Auswirkung der Nachhaltigkeitsthemen auf unseren Geschäftsverlauf und unsere Geschäftsergebnisse durch eine Online-Umfrage sowohl bei unseren Beschäftigten als auch bei unseren Lkw-Flottenkunden abgedeckt und die relevanten ESG-Rating-Anforderungen analysiert.

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

B.26

Wesentlichkeitsanalyse

Inside out (Auswirkungen auf Mensch und Umwelt)		
Wettbewerbsanalyse	SDG* Auswirkungen	Experteninterviews
Wo liegen die Auswirkungen der Branche und was sind die Aktivitäten der Wettbewerber?	Was sind die positiven und negativen Auswirkungen bezogen auf die SDG?	Was sagen Experten aus Wissenschaft und NGO zu den Auswirkungen der Branche und des Konzerns?
Outside in (Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit)		
Flottenkundenbefragung	Befragung der Beschäftigten	ESG Ratings
Welche Themen sind ausschlaggebend für die Kaufentscheidung der Kunden?	Welche Themen sind für die Beschäftigten von besonderer Bedeutung?	Welche Nachhaltigkeitsthemen spielen für den Finanzmarkt eine Rolle?

Wesentliche Themen

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

Weitere Themen

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

* SDG – Sustainable Development Goals





▼ Im Rahmen der Vorbereitungen auf die neue EU-Gesetzgebung zur Nachhaltigkeitsberichterstattung, die ab dem Berichtsjahr 2024 für uns Anwendung findet, wurde die doppelte Wesentlichkeitsanalyse gemäß den neuen gesetzlichen Anforderungen durchgeführt. Die Ergebnisse werden die Grundlage für die nächste Berichterstattung bilden und die Wesentlichkeitsanalyse sollte bis Ende des ersten Quartals dieses Jahres 2024 abgeschlossen sein. ▲



▼ Compliance

GRI 2-18/-19/-22, 3-3, 205-1/-3, 206-1

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

Compliance und eine verantwortungsvolle Unternehmensführung entsprechen unserem Verständnis eines nachhaltigen Wirtschaftens. Daher haben wir ein etabliertes Compliance Management System (CMS) mit Programmen und Prozessen implementiert, um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen und um Fehlverhalten vorzubeugen. Durch zahlreiche Trainingsmaßnahmen und Kommunikationskampagnen informieren und sensibilisieren wir unsere Beschäftigten zu Compliance-Themen.

Compliance Management System

Mit unserem CMS wollen wir die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen sicherstellen sowie regelkonformes Verhalten fördern. Entsprechende Maßnahmen werden von unserer Compliance- und Rechtsorganisation festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen sowie der entsprechenden Risikosituation in angemessener Weise Rechnung tragen. Das CMS orientiert sich an nationalen und internationalen Standards und wird weltweit angewendet. Es besteht aus sieben Elementen, die aufeinander aufbauen und im Nachfolgenden genauer erläutert werden.

B.27

Das Daimler Truck Compliance Management System



1. Unternehmenskultur und Compliance-Werte

Unser Ziel ist es, dass alle Beschäftigten die konzernweit gültige Verhaltensrichtlinie, den Daimler Truck Code of Conduct, kennen, einhalten und sich verantwortungsvoll, integer und regelkonform verhalten. Unser Code of Conduct dient uns als allgemeiner Wertmaßstab: Er legt die Leitlinien unseres Handelns fest und hilft uns, richtige Entscheidungen zu treffen. Die Richtlinie gilt für alle Beschäftigten der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG sowie für die kontrollierten Daimler Truck-Konzerngesellschaften, liegt in zwölf Sprachen vor und ist über die zentrale Richtlinien-Plattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar. Die Verhaltensrichtlinie wurde nach Überarbeitung im Februar 2023 veröffentlicht. Sie basiert auf den sogenannten Daimler Truck Purpose Principles. Mit diesen haben wir vier maßgebliche Prinzipien definiert, welche uns in unserer täglichen Arbeit antreiben:

- Wir hören erstmal zu.
- Wir entwickeln Lösungen, die die Branche weiterbringen.
- Wir gehen unsere Arbeit mit Weitblick an.
- Wir schaffen Fortschritt gemeinsam.

2. Compliance-Ziele

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

Für die einzelnen Compliance-Felder bedeutet dies Risiken in Hinblick auf Korruption, Kartellrecht, Exportkontrolle, Geldwäsche sowie Verstöße gegen Sanktions- und Terrorlisten, Datenschutz, Produktkonformität als auch Menschenrechte zu minimieren und die Einhaltung von steuer- und zollrelevanten sowie personalrechtlichen Pflichten zu gewährleisten.

3. Compliance-Organisation

GRI 2-16/-25

Unsere Compliance-Organisation ist regional und entlang der Funktionen (Center of Competences) aufgestellt. So kann sie effektiv unterstützen – beispielsweise durch Vorgaben und Beratung. Hierfür stehen funktionale oder regionale Ansprechpartner zur Verfügung. Damit achtet ein weltweites Netzwerk lokaler Ansprechpartner darauf, dass unsere Compliance-Standards eingehalten werden. Das Netzwerk unterstützt das Management der Konzerngesellschaften dabei, das Compliance-Board übergreifende Themen und kontrolliert, ob unsere Maßnahmen wirksam sind. Aufgabe des Boards ist es, frühzeitig auf Veränderungen in den Geschäftsmodellen und im Geschäftsumfeld zu reagieren, regulatorische Entwicklungen aufzugreifen und das CMS kontinuierlich weiterzuentwickeln. Das Compliance Board setzt sich aus Vertretern der Compliance- und Rechtsbereiche zusammen, tagt regelmäßig und wird durch den Chief Legal und Compliance Officer geleitet. ▲



▼ Dieser berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden und erstattet regelmäßig Bericht an den Vorstand der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG, an das Group Risk Management Committee sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die Unabhängigkeit des Compliance-Netzwerks von den Segmenten wird durch die direkte Berichtslinie an die Rechts- und Compliance-Abteilung sowie den Vorstandsvorsitzenden aus Sicht des Unternehmens gewährleistet.

4. Compliance-Risiken

Wir untersuchen und evaluieren regelmäßig und systematisch alle kontrollierten Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen weltweit und die eigenen Zentralbereiche, um Compliance-Risiken zu minimieren. Dabei wird auf zentral verfügbare Daten und, falls erforderlich, lokale Informationen zurückgegriffen. Die Ergebnisse der regelmäßigen Compliance-Risikoevaluierung bilden die Basis unserer Risikosteuerung. Wir nutzen sie, um zielgerichtet risikominimierende Maßnahmen weltweit umzusetzen. Dieser Risikomanagementansatz dient als Rahmenwerk für alle Compliance-Felder. Im Rahmen des Risikomanagementzyklus 2023 wurden alle bestehenden Risikoeinstufungen Ende 2022 überprüft und nach Bedarf angepasst. Auf Basis dieser Risikoeinstufungen wurden den betroffenen Einheiten Maßnahmenpakete zur Implementierung übergeben. Neue Gesellschaften wurden separat bewertet und Risikoeinstufungen sowie Maßnahmenpakete übergeben. Im Rahmen einer Ablösung des bisher verwendeten Risikomanagementansatzes im Berichtsjahr wurden in einer ersten Welle alle Hochrisikoeinheiten einer Neubewertung unterzogen und individuelle Maßnahmenpakete zugewiesen. Alle übrigen Einheiten sollen 2024 ebenfalls in den neuen Ansatz überführt werden.

5. Compliance-Programm

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

Die wesentlichen Compliance-Programmelemente werden im Folgenden näher erläutert.

Meldung von Regelverstößen über das Hinweisgebersystem SpeakUp

GRI 2-25/-26/-27, 3-3, 207-2/-3

Im Berichtsjahr 2023 erfolgte eine Umbenennung des zentralen Hinweisgebersystems von Business Practices Office (BPO) in „SpeakUp @ Daimler Truck – unser Hinweisgebersystem“. Das Hinweisgebersystem SpeakUp ermöglicht unseren Beschäftigten weltweit sowie unseren Geschäftspartnern und Dritten, Regelverstöße zu melden. Meldungen an das Hinweisgebersystem SpeakUp machen uns auf mögliche Risiken für den Konzern, die Beschäftigten und Dritte aufmerksam. Damit können Schäden abgewendet werden.

Im Zuge der Umbenennung des Hinweisgebersystems wurde im Berichtsjahr 2023 die Hinweisgeberplattform SpeakUp eingeführt und Verbesserungen bei der Meldung von potenziellen Regelverstößen vorgenommen. Die integrierte SpeakUp-Plattform ermöglicht es allen Beschäftigten und dritten Parteien weltweit potenzielles Fehlverhalten schriftlich über eine geschützte Webseite oder per Sprachmitteilung über eine kostenfreie Telefonnummer an das Hinweisgebersystem zu melden. In beiden Fällen kann die Sprache der Meldung frei ausgewählt werden, wobei mit der neuen Plattform eine umfangreichere Sprachauswahl zur Verfügung steht und eine Kontaktaufnahme jederzeit möglich ist. Hinweise können zudem weiterhin per E-Mail oder postalisch an das Hinweisgebersystem SpeakUp übermittelt werden. In Deutschland steht Hinweisgebern ein externer neutraler Mittler als zusätzliche Anlaufstelle zur Verfügung. In allen Fällen kann eine Meldung auch anonym erfolgen.

Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie regelt das Verfahren des Hinweisgebersystems SpeakUp und die entsprechenden Zuständigkeiten. Ihr Ziel ist es, eine faire und transparente Vorgehensweise zu gewährleisten, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für Betroffene als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. Ebenso dient die Richtlinie als Maßstab, mit dem wir Regelverstöße beurteilen und über Konsequenzen entscheiden. Wird ein Hinweis in Bezug auf den eigenen Geschäftsbereich von Daimler Truck nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß mit geringem Risiko für das

Unternehmen, seine Beschäftigten oder andere Personen eingestuft, übergibt das Hinweisgebersystem SpeakUp den Fall an den zuständigen Bereich, zum Beispiel den Personalbereich, die Konzernsicherheit oder an den Compliance-Bereich. Dieser geht dem Hinweis nach und klärt den Fall eigenverantwortlich auf. Zu Regelverstößen mit geringem Risiko für das Unternehmen zählen beispielsweise Diebstähle, Untreue oder persönliche Bereicherungen mit einem Wert unter 100.000 € – sofern sie nicht im Bereich Korruption anzusiedeln sind.

Stuft das Hinweisgebersystem SpeakUp einen Hinweis in Bezug auf den eigenen Geschäftsbereich von Daimler Truck nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß mit hohem Risiko ein, verweist es den Fall an eine Untersuchungseinheit. SpeakUp begleitet die weitere Bearbeitung bis zum Abschluss des Verfahrens. Zu den Regelverstößen mit hohen Risiken zählen beispielsweise Korruptions- und Geldwäschedelikte, sowie Verstöße gegen Kartellrecht, technische Vorgaben oder Verletzungen von Umweltvorschriften. Auch Fälle von sexueller Belästigung, Diskriminierung oder Rassismus und weiteren Menschenrechtsverletzungen gehören zu den Regelverstößen mit hohem Risiko. Um das Vertrauen in unser Hinweisgebersystem SpeakUp stetig zu erhöhen und es insbesondere bei unseren Beschäftigten noch bekannter zu machen, wird über unterschiedliche Kommunikationsmaßnahmen darüber berichtet und sensibilisiert.

Potenzielle Verstöße gegen unsere Business Partner Standards, insbesondere Menschenrechtsverletzungen und Verletzungen von Umweltvorgaben unserer direkten und indirekten Lieferanten, können ebenfalls an das Hinweisgebersystem SpeakUp gemeldet werden. Dort eingehende Meldungen werden an die für das Beschwerdeverfahren intern zuständige Stelle weitergeleitet.

Im Berichtsjahr 2023 wurden über das Hinweisgebersystem SpeakUp 24 Fälle mit hohem Risiko neu angelegt. Bei den neu angelegten Fällen fielen zehn Fälle in die Kategorie „schwere Fälle von sexueller Belästigung, Diskriminierung, Rassismus“, zwei Fälle in die Kategorie „Reputationsschäden“ und ein Fall in die Kategorie „Betrug“ ▲



▼ (über 100.000 €)“. Weitere acht Fälle fielen in die Kategorie „Schaden (über 100.000 €)“, ein Fall in die Kategorie „Untreue (über 100.000 €)“, ein Fall in die Kategorie „schwere Verletzungen der Integrität des Hinweisgebersystems“ und ein Fall in die Kategorie „andere hohe Risiken“.

Im Berichtsjahr 2023 wurden insgesamt 20 Fälle als „zutreffend/ teilweise zutreffend“ geschlossen. Bei diesen 20 Fällen bestätigte sich ein konkreter Anfangsverdacht. Davon gehörten sechs Fälle in die Kategorie „Schaden (über 100.000 €)“, vier Fälle in die Kategorie „Reputations-schäden“, sechs Fälle in die Kategorie „schwere Fälle von sexueller Belästigung, Diskriminierung, Rassismus“, ein Fall in die Kategorie „Betrug (über 100.000 €)“, ein Fall in die Kategorie „Diebstahl (über 100.000 €)“, ein Fall in die Kategorie „Untreue (über 100.000 €)“ und ein Fall in die Kategorie „andere hohe Risiken“. Das Unternehmen entscheidet hier unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen. Zu den Personalmaßnahmen gehörten im Berichtsjahr 2023 außerordentliche Kündigungen, Abmahnungen, Ermahnungen, Eigenkündigungen sowie eine Versetzung und der Abschluss eines Aufhebungsvertrags.

Weitere Informationen und Kontaktdaten befinden sich unter

 www.daimlertruck.com/unternehmen/compliance/hinweisgebersystem-speakup.

Zusammenarbeit mit Vertriebspartnern und Lieferanten

GRI 2-23

Ein gemeinsames Werteverständnis bildet für uns die Grundlage für die erfolgreiche Zusammenarbeit mit unseren Partnern. Was wir im Einzelnen von ihnen erwarten, haben wir in den Business Partner Standards formuliert, die im Berichtsjahr überarbeitet wurden und die wir unseren Geschäftspartnern, einschließlich unseren Lieferanten, an die Hand geben. Die Business Partner Standards befinden sich unter  www.daimlertruck.com/unternehmen/compliance/compliance-of-our-business-partners. In diesen fassen wir unsere Anforderungen an unsere Geschäftspartner für nachhaltiges Handeln zusammen und formulieren unsere Erwartungen mit Blick auf Arbeitsbedingungen, die Achtung und Wahrung von Menschenrechten, die Umwelt und Compliance. Für unsere Lieferanten sind weitergehende Anforderungen in unseren Vertragsbedingungen zu sozialer Verantwortung und

Umweltschutz sowie den Compliance-Vertragsklauseln enthalten. Des Weiteren stellen wir unseren Geschäftspartnern ein spezifisch entwickeltes Compliance Awareness Module zur Verfügung. Das Modul sensibilisiert für aktuelle Anforderungen und bietet unseren Lieferanten und Vertriebspartnern eine Hilfestellung im Umgang mit möglichen Compliance-Risiken. Informationen hierzu befinden sich auch auf unserer Internetseite unter  www.dt-compliance-awareness-module.com.

Direkte Geschäftspartner, insbesondere Vertriebspartner und Lieferanten, überprüfen wir im Rahmen risikobasierter Due Diligence-Prozesse. Im Berichtsjahr haben wir neue direkte Vertriebspartner auf Compliance-Risiken geprüft. Anhand eines permanenten Monitoring-Prozesses prüfen wir darüber hinaus alle bestehenden Vertriebspartner mit dem Ziel, mögliche Verhaltensverstöße der Vertriebspartner zu identifizieren. Bestehende direkte Lieferanten werden regelmäßig systematisch auf Risiken – insbesondere menschenrechtliche Risiken – hin überprüft, um diese zu identifizieren und ihnen in einem Folgeprozess nachgehen zu können. Auch für neue Lieferanten findet vor Beauftragung risikobasiert eine Due Diligence-Prüfung statt, die insbesondere auch menschenrechtliche Themen miteinbezieht.

Weitere Informationen befinden sich unter  supplier.daimlertruck.com/portal/de sowie in den Kapiteln  [Grüne Lieferkette](#) und  [Menschenrechte](#).

M&A Compliance-Programm

Auch bei M&A-Projekten führen wir Compliance-Risikobewertungen durch. Ziel dieser Risikobewertungen ist es, alle korruptionsrelevanten Umstände aufzudecken, sowie alle Herausforderungen im Zusammenhang mit der Reputation und Integrität des Transaktionspartners zu ermitteln, die die Transaktion beeinträchtigen oder in Frage stellen könnten. Darüber hinaus werden bei jeder Transaktion die relevanten Sanktionslisten und die Anforderungen zur Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung berücksichtigt. Bei Bedarf werden auch technische Compliance- und Menschenrechts-Aspekte sowie Daten- und IT-Compliance-Themen in die Compliance-Risikobewertung einer M&A-Transaktion einbezogen. Bei relevanten Befunden werden notwendige Compliance-Maßnahmen definiert.

Generell umfassen unsere Standard-Compliance-Klauseln für M&A-Verträge Aspekte der guten und nachhaltigen Unternehmensführung, der Einhaltung von Gesetzen und der Achtung von Menschenrechten.



▼ 6. Interne Informations-, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen

Wir bieten ein umfangreiches Schulungsangebot zu Compliance-Themen an. Der Bedarf für das Schulungsangebot wird regelmäßig ermittelt und die Inhalte werden auf neueste Erkenntnisse angepasst und weiterentwickelt. Die Inhalte und Themen der Trainings orientieren sich an den Rollen und Funktionen der jeweiligen Zielgruppe. Den Beschäftigten in der Verwaltung wird ein webbasiertes, zielgruppenspezifisches Trainingsprogramm angeboten, das aus unterschiedlichen verpflichtenden Modulen besteht. Beschäftigte aus der Produktion und produktionsnahen Bereichen können freiwillig am Trainingsprogramm teilnehmen. Die entsprechenden Trainingsmodule weisen wir den Beschäftigten bei Einstellung, bei Beförderung oder bei einem Wechsel in eine Funktion mit erhöhtem Risiko zu. Die webbasierten Trainingsmaßnahmen stehen über ein Learning Management System (LMS) weltweit zur Verfügung.

Das webbasierte Trainingsangebot ergänzen wir durch Präsenztrainings, die wir 2023 teilweise in digitaler Form durchgeführt haben. Auch für Aufsichts- und Managementfunktionen bieten wir Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen an. Im Rahmen eines Executive-Onboarding-Programms informieren wir über Rechts- und Compliance-Themen, um neu ernannte Aufsichtsratsmitglieder und Mitglieder der Geschäftsleitungen der Konzerngesellschaften in ihrer neuen Rolle zu unterstützen. Dieses Angebot wurde im Juli 2023 um ein webbasiertes Training – Executive Module – Corporate Governance ergänzt.

B.28

Compliance-Trainingsprogramm

Führungskräfte- und Mitarbeiterschulungen		
	Executive-Onboarding-Programm für CEOs und CFOs des Daimler Truck Konzerns	– Verpflichtendes Onboarding von allen neu ernannten CEOs und CFOs .
	Webbasiertes Compliance-Schulungsprogramm	– Zentrale Pflichtzuweisung von Basis-, Management-, Experten-, Executive-Modulen an Beschäftigte in Verwaltungsbereichen der Daimler Truck AG und kontrollierten Gesellschaften unter Berücksichtigung der jeweiligen Rolle, Funktion und des Risikos . – Systembasierte Reportingfunktionen und automatische Erinnerungen zur Nachverfolgung von Pflichttrainings .
	Präsenz-/ virtuelle Trainings	– Das lokale Legal und Compliance-Netzwerk bietet unter Berücksichtigung des lokalen Risikoprofils der jeweiligen Einheit sowie des zentral verfügbaren Trainingsangebots bedarfsorientiert zusätzliche Trainings in Präsenz- und/oder virtuellen Formaten an. Die Infrastruktur für die Dokumentation dieser Trainings wird zentral bereitgestellt.
Compliance Awareness für Geschäftspartner		
	Compliance Awareness Module für Lieferanten und Vertriebspartner	– Vertriebspartnern und Lieferanten von Daimler Truck wird das webbasierte Compliance Awareness Modul online zur Verfügung gestellt. Der Inhalt bezieht sich unter anderem auf unsere Daimler Truck Business Partner-Standards. – Das Modul erläutert unsere Leitprinzipien für Integrität und unterstützt unsere Geschäftspartner im Umgang mit potenziellen Integritäts- und Compliance-Risiken.





B.29

Compliance-Trainingsprogramm – Webbasierte Trainings

GRI 205-2

Basic Modules ¹	▼Anzahl Teilnehmer ⁵
Antitrust Overview	8.587
Daimler Truck Code of Conduct	41.931
Management Module ²	
Inclusion in Mind!	1.348
Expert Modules ³	
Anti-Money Laundering Germany (Trader of Goods)	2.336
Compliance@Marketing and Sales	2.658
Compliance@Procurement	1.455
Insider Law	418
Product Compliance	25.326
Human Rights Compliance	5.274
Executive Module ⁴	
Corporate Governance	153

1 Dieses Modul wird allen aktiven Beschäftigten (Voll- und Teilzeitkräfte) der Verwaltung der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften, die die IT-Anforderungen für die Durchführung von Trainings im Daimler Truck Learning Management System erfüllen, automatisiert zugewiesen.

2 Dieses Modul wird allen Führungskräften (Voll- und Teilzeitkräfte, Ebene 4 und höher) der Verwaltung der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften, die die IT-Anforderungen für die Durchführung von Trainings im Daimler Truck Learning Management System erfüllen, automatisiert zugewiesen.

3 Diese Module werden relevanten aktiven Beschäftigten (Voll- und Teilzeitkräfte) der Verwaltung der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften, die die IT-Anforderungen für die Durchführung von Trainings im Daimler Truck Learning Management System erfüllen, automatisiert zugewiesen.

4 Dieses Modul wird allen CEOs/CFOs, allen Leitern der Ebene 2 (Voll- und Teilzeitkräfte) der Verwaltung der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften, allen Leitern von Geschäftseinheiten der Verwaltung der Daimler Truck AG sowie allen Mandatsträgern kontrollierter und nicht kontrollierter Beteiligungen, die die IT-Anforderungen für die Durchführung von Trainings im Daimler Truck Learning Management System erfüllen, automatisiert zugewiesen. Eine verpflichtende Durchführung war im Berichtsjahr für all jene erforderlich, die das Executive-Onboarding-Programm, das vor Bereitstellung des web-basierten Moduls zur Verfügung stand, nicht absolviert hatten.

5 Anzahl der im Learning Management System hinterlegten Abschlüsse bis zum Stichtag 12. November 2023 (das Daimler Truck Learning Management Systems stand – aufgrund eines bevorstehenden Systemwechsels – ab dem 13. November 2023 für Lernende nicht mehr zur Verfügung).

B.30

Compliance-Trainingsprogramm – Präsenztrainings^{1,2,3}

GRI 205-2

Compliance-Felder	Anzahl Teilnehmer
– Anti-Korruption	
– Anti-Geldwäsche	
– Kartellrecht	
– Compliance im Allgemeinen	
– Datenschutz	
– Exportkontrolle	
– Einhaltung von Sanktionen	
Gesamt	3.528

1 Präsenztrainings wurden teilweise in digitaler Form durchgeführt.

2 Zielgruppe: Relevante Führungskräfte und Sachbearbeiter weltweit.

3 Anzahl der im Learning Management System hinterlegten Abschlüsse bis zum Stichtag 12. November 2023 (das Daimler Truck Learning Management Systems stand – aufgrund eines bevorstehenden Systemwechsels – ab dem 13. November 2023 für Lernende nicht mehr zur Verfügung).

▼ 7. Monitoring und Verbesserungen

GRI 2-25

Wir haben verschiedene interne Mechanismen etabliert, um das bestehende CMS auf Angemessenheit und Wirksamkeit zu prüfen. Dazu zählt die jährlich stattfindende Mitarbeiterbefragung, in der wir auf konstantem Niveau eine hohe Zustimmung unserer Beschäftigten hinsichtlich der folgenden Themen verzeichnen:

- Vorgesetzte reagieren angemessen auf nicht integres Verhalten
- Beschäftigte im unmittelbaren Arbeitsumfeld sprechen nicht integrires Verhalten offen an
- Das Vertrauen in unser Hinweisgebersystem ist gegeben

Des Weiteren erfolgt quartalsweise durch alle CEOs und CFOs der vollkonsolidierten Tochtergesellschaften des Konzerns sowie der leitenden Beschäftigten der Zentralbereiche eine Bestätigung für ihren jeweiligen Verantwortungsbereich darüber, dass ihnen keine wesentlichen Schwachstellen bei der angemessenen Umsetzung oder Wirksamkeit der für Daimler Truck relevanten Compliance-Felder bekannt sind. Anhand eines jährlichen Monitoring-Prozesses überprüfen wir die Programme, Prozesse und Maßnahmen unseres CMS und analysieren, ob sie angemessen und wirksam sind. Dabei wird auf zentral verfügbare Daten sowie, falls erforderlich, lokale Informationen zurückgegriffen. Hinweise auf eine nicht-wirksame Umsetzung von Maßnahmen werden im Rahmen des Monitorings erfasst und berichtet und es werden entsprechende Abhilfemaßnahmen definiert. Falls veränderte Risiken oder neue rechtliche Anforderungen es notwendig machen, passen wir außerdem unsere Prozesse und Maßnahmen im CMS an. Zusätzlich prüft die Interne Revision regelmäßig Compliance-Aspekte im Rahmen ihrer risikoorientierten Prozessprüfungen. Darüber hinaus hat die Interne Revision im Jahr 2023 den Aufbau des neuen Risk Management und Monitoring Prozesses innerhalb des Rechts- und Compliance-Bereiches einem Review unterzogen und auf Verbesserungspotenziale überprüft. Der Compliance Risiko- und Monitoring-Prozess wird bei Daimler Truck für alle im Rechts- und Compliance-Bereich verankerten Compliance-Felder durchgeführt. Compliance-Felder, die sich im Aufbau befinden, werden einer Angemessenheitsprüfung unterzogen. Compliance-Programme und -Prozesse etablierter Compliance-Felder werden darüber hinaus auf ihre Wirksamkeit untersucht. ▲



▼ Diese Monitoring-Ergebnisse und weitere mögliche Maßnahmen, sowie die Überprüfung der Compliance-Strategie werden einmal jährlich im Compliance Board evaluiert und beschlossen. Ein entsprechender Statusbericht zu allen Compliance-Feldern wird einmal jährlich im Group Risk Management Committee, dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats berichtet.

Für das Berichtsjahr haben sich keine Hinweise ergeben, dass die Compliance-Programme, Prozesse oder beschlossenen Maßnahmen im Kontext der Risikolage des Unternehmens nicht angemessen oder nicht wirksam wären.

▼ **Schwerpunkte des Compliance-Managements**

Wertebasierte Compliance ist ein unverzichtbarer Teil unseres Geschäftsalltags. Mit konkreten Maßnahmen wollen wir regelkonformes Verhalten im gesamten Unternehmen weltweit fördern. Wie wir unsere Schwerpunktziele angehen, an welchen Gesetzen und Richtlinien wir uns dabei orientieren und welche konkreten Maßnahmen wir umsetzen, stellen wir nachfolgend dar. Schwerpunktziele unserer konzernweiten Compliance-Aktivitäten sind:

- Bekämpfung von Korruption
- Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs
- Einhaltung technisch-regulatorischer Vorgaben an unsere Produkte
- Achtung und Wahrung der Menschenrechte
- Einhaltung der Datenschutzvorgaben
- Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung
- Einhaltung von Sanktions-, Exportkontrollrecht sowie Einhaltung von Vorgaben zur Beförderung von Gefahrgütern
- Einhaltung von steuer- und zollrelevanten Pflichten
- Regelkonforme Personalarbeit und angemessene Arbeits- und Sozialstandards (HR Compliance)

Bekämpfung von Korruption

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

Ein wichtiger Bestandteil unseres Anti-Korruption-Compliance-Programms ist der Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International, welcher als ein zentraler Parameter im Rahmen von Risiko-Evaluierungen Berücksichtigung findet. Erhöhte Korruptionsrisiken sehen wir insbesondere bei Vertriebsaktivitäten in Hochrisikoländern sowie bei unseren Geschäftsbeziehungen zu autorisierten Händlern, Generalvertretern und Lieferanten weltweit. Unsere Standard-Compliance-Klausel für Verträge verpflichtet alle Geschäftspartner dazu, über angemessene Verfahren und Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung zu verfügen.

Wahrung und Förderung von fairem Wettbewerb

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

Der weltweit gültige Daimler Truck-Konzernstandard orientiert sich an den Maßstäben der zugrunde liegenden europäischen Regelungen und berücksichtigt die ständige Rechtspraxis der europäischen Kartellbehörden und Gerichte.

Leitfäden sollen zudem unsere Beschäftigten weltweit dabei unterstützen, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich regelkonform zu verhalten. Besonders wichtig ist dies beim Kontakt mit Wettbewerbern, bei der Zusammenarbeit mit Händlern und Generalvertretern sowie bei der Gremienarbeit in Verbänden. Um Transparenz darüber zu schaffen, in welchen Verbänden unsere Beschäftigten weltweit tätig sind, haben wir in diesem Berichtsjahr eine standardisierte, zentral gesteuerte Dokumentationslösung eingeführt.

Einhaltung technisch-regulatorischer Vorgaben an unsere Produkte

Unter Produkt-Compliance verstehen wir die Einhaltung technisch-regulatorischer Anforderungen sowie von Standards und Gesetzen, die für die Geschäftsaktivitäten weltweit von Relevanz sind.

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

Das Product Compliance Management System (PCMS) legt Prinzipien, Strukturen und Prozesse fest, die unseren Beschäftigten insbesondere bei anspruchsvollen Auslegungsfragen zu technischen Regelungen Sicherheit und Orientierung geben.



▼ Des Weiteren umfasst das PCMS Mindeststandards für den Umgang mit unseren Produkten im Feld bezüglich Sicherheits-, regulatorischer Konformitäts- und Emissionsthemen.

Achtung und Wahrung von Menschenrechten

GRI 2-23/-24/-25

Mit unserem Human Rights Compliance Management System (Human Rights CMS) setzen wir auf einen systematischen Ansatz zur Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten.

Ziel ist es, alle Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen systematisch hinsichtlich menschenrechtlicher Risiken zu bewerten, um diese zu identifizieren und bei Bedarf Präventions- und Abhilfemaßnahmen umzusetzen. Systematische Risikoanalysen sowie spezifische, auf identifizierte Risiken zugeschnittene Maßnahmen dienen dazu, unseren Sorgfaltspflichten in der Lieferkette nachzukommen. Der Umgang mit Hinweisen zu potenziellen Menschenrechtsverletzungen sowie deren Bearbeitung ist ebenfalls integraler Bestandteil des Human Rights CMS. Beschäftigten und externen Hinweisgebern stellt das Hinweisgebersystem SpeakUp verschiedene Kanäle zur Verfügung, um auf vermutete Menschenrechtsverletzungen hinzuweisen, Regelverstöße zu melden und Abhilfe einzufordern.

Weitere Informationen befinden sich im Abschnitt „Meldung von Regelverstößen über das Hinweisgebersystem SpeakUp“ und im Kapitel  [Menschenrechte](#).

Einhaltung der Datenschutzvorgaben

GRI 418-1

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

Wir haben ein Bekenntnis zur Datenverantwortung mit dem Ziel verabschiedet, einen klaren Handlungsrahmen anhand der drei Leitprinzipien „Mehrwert“, „Geschäftspotenzial“ und „verantwortungsvolle Datennutzung“ zu definieren, wie wir in unserem Unternehmen mit

Daten umgehen. Die globale Daten- und Informationsrichtlinie legt die Grundlage für einen verantwortungsvollen und rechtskonformen Umgang mit Informationen und Daten weltweit. Sie definiert einen verbindlichen Mindeststandard für alle Konzerneinheiten. Die weitergehenden Datenschutzanforderungen aus der DSGVO werden in der EU-Datenschutzrichtlinie adressiert. Das Daten-CMS integriert diese Elemente sowie die lokalen Datenschutzanforderungen in einem strukturierten Ansatz. Das Daten-CMS unterstützt uns dabei, die Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutzvorgaben systematisch zu planen, umzusetzen und laufend zu kontrollieren.

Die vom Gesetz definierten Aufgaben zur Einhaltung der Datenschutzvorschriften nimmt bei uns die Konzerndatenschutzbeauftragte wahr. Ihre Kontaktdaten sind öffentlich verfügbar. Die Konzerndatenschutzbeauftragte steht für Kunden mit datenschutzrechtlichen Anliegen jederzeit als Ansprechpartnerin bereit.

Für alle Vorfälle, die die Informationssicherheit betreffen, ist bei uns als zentraler Meldeprozess der sogenannte „Information Security Incident Management“ Prozess etabliert. Beschäftigte und Auftragnehmer sind dazu angehalten, alle potenziellen Datenschutz- und Informationssicherheitsverletzungen auf diesem Wege zu melden. Bei vereinzelt Datenschutzvorfällen erfolgte im Geschäftsjahr 2023 eine Meldung an die zuständigen Datenschutz-Aufsichtsbehörden.

Im Berichtsjahr gab es bei uns keinen Fall, in dem Datenschutzaufsichtsbehörden Untersuchungen aufgrund von Kundenbeschwerden oder vom Unternehmen gemeldeter Datenschutzvorfälle durchgeführt haben.

Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung

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

Wir haben einen Konzern-Geldwäschebeauftragten bestellt, der für die Daimler Truck Holding AG und alle ihre kontrollierten Konzerngesellschaften die Ordnungsfunktion wahrnimmt und die Verantwortung für die gruppenweit gültigen Standards und Prozesse nach dem Geldwäschegesetz übernimmt.

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

Einhaltung von Sanktions-, Exportkontrollrecht sowie Einhaltung von Vorgaben zur Beförderung von Gefahrgütern

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

Als unser Mindeststandard werden, unabhängig von ihrer Anwendbarkeit, die Sanktionslisten der EU, des Vereinigten Königreichs sowie der USA (unter anderem die des US Office of Foreign Assets Control (OFAC) und des US Bureau of Industry and Security (BIS)) IT-seitig bei jedem Geschäftsvorgang geprüft. Die konzernweit zuständige Exportkontrolle soll sowohl durch ihr weltweit im Daimler Truck-Konzern geltendes Regelwerk als auch durch ihr IT-gestütztes Exportkontroll-Managementsystem in Deutschland sicherstellen, dass bei allen durch Daimler Truck oder kontrollierte Konzerngesellschaften veranlassten Ausfuhren oder Verbringungen von exportkontrollrelevanten Gütern anwendbare nationale und supranationale Verbote und Genehmigungserfordernisse beachtet werden. ▲

**▼ Verantwortungsvoller Vertrieb**

Wir wollen die gesetzlichen Restriktionen für Lieferungen von militärischen Nutzfahrzeugen und zivilen Nutzfahrzeugen zur militärischen Endverwendung einhalten. Wir haben für Geschäfte mit Exekutivorganen mit staatlichem Gewaltmonopol, insbesondere Polizei- und Sicherheitsbehörden weltweit, interne Prozesse, die eine eigene, kritische Überprüfung unter verschiedenen Aspekten vorsehen. Hierbei wird insbesondere das Risiko von Menschenrechtsverletzungen betrachtet. Unser Bewertungsprozess führt fallweise auch zum Verzicht auf Geschäfte, die wir mit unserem Anspruch einer nachhaltigen und verantwortungsbewussten Unternehmensführung nicht vereinbaren können.

Einhaltung von steuer- und zollrelevanten Pflichten**GRI 207-1/-2/-3**

Wir streben an, die weltweit geltenden steuergesetzlichen Pflichten zu erfüllen. Das Rahmen- & Regelwerk, das seitens der Steuerabteilung gegeben wird (z. B. Richtlinien, Verfahrensanweisungen, steuerliche Maßnahmen) dient dieser Zielsetzung und ist in der Steuerrichtlinie verankert. Im Rahmen der Konzernsteuerstrategie verfolgen wir unter Berücksichtigung der ökonomischen und sozialen Auswirkungen und im Einklang mit der Unternehmens- und Geschäftsstrategie insbesondere die folgenden Prinzipien:

- Durch unser Handeln wollen wir sicherstellen, dass die steuerlichen Pflichten der Konzerngesellschaften erfüllt und Integritätsstandards durch Maßnahmen, Prozesse, Systeme, Methoden und Kontrollen eingehalten werden.
- Wir leben ein aktives Risikomanagement für den Konzern und dessen handelnde Beschäftigte durch ein angemessenes Tax Compliance Management System (Tax CMS).
- Wir verfolgen eine legale, aktive und nicht aggressive Steuerplanung auf Basis betrieblicher Gründe (tax follows business).

Dies bedeutet, als Unternehmen der Verantwortung als Steuerzahler nachzukommen. Zudem streben wir eine kooperative, transparente und konstruktive Zusammenarbeit mit den Steuerbehörden an. Dabei wahren wir unsere Rechtspositionen und vertreten unsere Interessen, wo immer wir es für sachgerecht und legitim halten. Die Konzernsteuerstrategie legt den Rahmen des Handelns fest und wird durch organisatorische und inhaltliche Richtlinien, Vorgaben und Anweisungen konkretisiert und umgesetzt.

Die weltweite Verantwortung für Steuern ist unserem Head of Tax zugeordnet. Bedeutende steuerlich relevante Entscheidungen werden im Tax Compliance and Tax Risk Committee (TCRC) getroffen, dem der Finanzvorstand angehört. Das TCRC wird auch fortlaufend über die wesentlichen steuerlichen Themen informiert. Die steuerlichen Richtlinien regeln die Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Pflichten der bei uns mit steuerlichen Aufgaben betrauten Personen. Zudem machen sie konkrete Umsetzungsvorgaben für das Erfüllen entsprechender Gesetzesvorgaben und schärfen damit das Bewusstsein unserer Beschäftigten für steuerliche Sachverhalte. Gemäß dem Daimler Truck Code of Conduct 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.

Teil des Tax CMS ist auch ein steuerliches Risikomanagement. Es hat die Aufgabe, zu überwachen und zu kontrollieren, ob steuerliche Verpflichtungen eingehalten werden. Dieses konzernweit konsistente Risikomanagementsystem dient dazu, steuerliche Risiken und damit gegebenenfalls verbundene persönliche Risiken der handelnden Beschäftigten zu identifizieren und zu reduzieren. Es umfasst unter anderem Maßnahmen wie eine laufende Überwachung oder Einbindung steuerlicher Risiken in das interne Kontrollsystem und in den konzernweiten Risikomanagementprozess gemäß Risikomanagementtrichtlinie. Im Berichtsjahr sind uns keine wesentlichen Regelverstöße gegen die Steuergesetze bekannt geworden, die strafrechtliche Konsequenzen nach sich gezogen hätten.

Regelkonforme Personalarbeit und angemessene Arbeits- und Sozialstandards (HR Compliance)

HR Compliance soll der Sicherstellung einer regelkonformen Personalarbeit und angemessener Arbeits- und Sozialstandards im Konzern durch die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, regulatorischer Standards, unternehmerischer Selbstverpflichtungen und ethischer Grundsätze dienen.

Zur Erreichung dieses Ziels übersetzt unsere HR Compliance relevante, gesetzliche und regulatorische Anforderungen in Richtlinien, Fachkonzepte und Prozessstandards für Führungs- und Personalprozesse. Die konzernweite Verantwortung für die Personalarbeit und HR Compliance ist unserem Personalvorstand zugeordnet.

Das HR Compliance Management System soll einen Beitrag zur Schaffung einer respektvollen, vertrauensvollen und integrativen Unternehmenskultur leisten und konzernweit angemessene Arbeits- und Sozialstandards sowie eine regelkonforme Personalarbeit gewährleisten. Die Durchführung von Background Checks für Führungskräfte und das Umsetzen von Sanktionen und Konsequenzen sollen zudem einen Beitrag zur Compliance-Kultur des Unternehmens leisten. ▲



Partnerschaften und Engagement

GRI 2-28/-29 SDG 17

Als einer der weltweit führenden Nutzfahrzeughersteller ist es unser Ziel, nachhaltige und damit zukunftsfähige Transportlösungen für den Warenverkehr und die Personenbeförderung zu entwickeln und auf die Straße zu bringen. Die damit einhergehende Verantwortung für unsere Beschäftigten, für die Umwelt sowie für die Gesellschaft als Ganzes nehmen wir sehr ernst. Übergeordnetes Ziel dabei ist es, gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen und unternehmerische und gesellschaftliche Interessen dauerhaft miteinander in Einklang zu bringen.

Um unsere Unternehmensziele an die Bedürfnisse und Erwartungen der Gesellschaft anzupassen, forcieren wir den regelmäßigen Austausch mit relevanten Stakeholdern. Neben dem kontinuierlichen Austausch mit unseren Beschäftigten, Kunden und Lieferanten bringen wir uns mit unserer Expertise in den gesellschaftlichen Dialog ein. Wir arbeiten konstruktiv mit Vertretern aus Gesellschaft und Politik zusammen, zum Beispiel durch einen Beitritt zu freiwilligen Selbstverpflichtungen von Industrie-, Wissenschafts- oder Nichtregierungsverbänden. Konkret geht es im Austausch darum, nachhaltige Lösungen für gesellschaftliche Herausforderungen zu finden.

Austausch mit Politik und Gesellschaft

GRI 207-3, 415-1

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

Sowohl für den politischen Austausch als auch für eine verantwortungsvolle Interessenvertretung haben wir uns eigene Grundsätze auferlegt und diese unter Einbindung der Unternehmensführung in einer Konzernrichtlinie zusammengefasst.

B.31

Aktives Engagement mit relevanten Stakeholdern



Wir folgen dem Prinzip der politischen Zurückhaltung, Neutralität im Umgang mit Regierungen, politischen Parteien, Abgeordneten und Amtsträgern.

Zudem haben wir dazu unternehmensintern verbindliche Vorgaben festgelegt, die unter anderem in unserer Verhaltensrichtlinie festgeschrieben sind. Den Umgang mit Zuwendungen, die Vergabe von Parteispenden und die Handhabung weiterer Instrumente zur politischen Interessenvertretung regelt unsere Konzernrichtlinie zur Lobbyarbeit, zu politischen Spenden und Parteispenden. Die Daimler Truck AG ist sowohl im Transparenzregister der EU als auch im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung gelistet. Beschäftigte der kontrollierten Konzerngesellschaften von Daimler Truck, die politische Interessen vertreten, müssen sich gemäß der Konzernrichtlinie zur Lobbyarbeit beim zuständigen Fachbereich melden und registrieren lassen.

Mit den genannten Instrumenten wollen wir gewährleisten, dass unsere politische Interessenvertretung mit geltenden Vorschriften und ethischen Standards im Einklang steht. Dabei beachten wir in der Verbandsarbeit und der Kooperation mit anderen Unternehmen insbesondere kartellrechtliche Vorgaben. Die genannten Richtlinien definieren auch, wie wir mit Risiken, die im Zusammenhang mit der politischen Interessenvertretung stehen, umgehen wollen. Diese Risiken adressieren wir zudem in konzernweit gültigen Compliance-Prozessen. Hinweise, die im Zusammenhang mit unseren Aktivitäten zur politischen Interessenvertretung stehen, nimmt unser Hinweisgebersystem SpeakUp entgegen. Wir haben im Berichtszeitraum weltweit weder in monetärer noch in nicht-monetärer Form an Parteien gespendet. Die Entscheidung hierfür ist unabhängig von aktuellen politischen oder wirtschaftlichen Ereignissen zustande gekommen.



Verbände und Initiativen

Zusätzlich zum direkten Austausch mit politischen Entscheidungsträgern und anderen Interessengruppen, die sich für eine nachhaltige Entwicklung einsetzen, engagieren wir uns in diversen Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen.

Hierzu gehören insbesondere der UN Global Compact, econsense, die Nachhaltigkeitsinitiative des Bundesverbands der Deutschen Industrie, Drive Sustainability und Hydrogen Europe. Wir nutzen diese Foren zum Austausch mit Vertretern der Zivilgesellschaft.

Unter anderem engagieren wir uns in Organisationen, die sich auf die Weiterentwicklung von alternativen Antrieben hin zu innovativen erneuerbaren Technologien fokussieren, wie zum Beispiel der Verwendung von Wasserstoff.

Zudem engagieren wir uns in Industrieverbänden – unter anderem als Mitglied im Verband der Automobilindustrie (VDA) in Deutschland und entsprechenden Verbänden in anderen Ländern oder Regionen wie zum Beispiel in der European Automobile Manufacturers Association (ACEA) auf europäischer Ebene aber auch auf Industriebene innerhalb des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI).

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

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

Corporate Citizenship

GRI 203-1

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

Ein wichtiger Teil unseres weltweiten gesellschaftlichen Engagements besteht aus Spenden an gemeinnützige Organisationen und dem Sponsoring gesellschaftlicher Projekte. Spenden werden konzernweit gemäß den lokalen gesetzlichen und den unternehmensinternen Kriterien ausgewählt. Im Berichtsjahr wurden auf nationaler und internationaler Ebene 8 Mio. € ausgezahlt.

Aufgrund des Krieges in der Ukraine und des Erdbebens in der Türkei und in Syrien haben wir einen Schwerpunkt auf die Unterstützung der Menschen vor Ort gesetzt, indem wir unter anderem verschiedenen gemeinnützigen Organisationen Fahrzeuge für Hilfstransporte zur Verfügung gestellt haben. Des Weiteren haben wir Beschäftigte freigestellt, die die Lkw für die Hilfstransporte gefahren haben. Das Unternehmen hat zusätzlich im Rahmen der Türkei- und Syrienhilfe eine Geldspende an UNICEF und das Deutsche Rote Kreuz e.V. getätigt. Darüber hinaus wurde eine Spendenaktion von den Beschäftigten zu Gunsten von UNICEF organisiert, bei der der Spendenbetrag der Beschäftigten vom Unternehmen verdoppelt wurde. Außerdem wurde im Berichtsjahr erneut eine große Spende für die Unterstützung der ukrainischen Bevölkerung getätigt, welche in gleichen Teilen UNICEF, dem Deutschen Roten Kreuz e.V. und dem Welternährungsprogramm der Vereinten Nationen zugute kam. Insgesamt wurden im Rahmen von humanitären Hilfen 3 Mio. € zur Auszahlung freigegeben.

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

Ein weiteres Beispiel für das Engagement unserer Belegschaft ist die Initiative ProCent. Dabei können die Beschäftigten in Deutschland die Cent-Beträge ihres Monatsgehalts spenden. Diese Beträge werden vom Unternehmen verdoppelt und fließen in einen Förderfonds für nationale und internationale Projekte mit gemeinnützigem Zweck. Unsere Beschäftigten schlagen Projekte vor, die potenziell Gelder aus diesem Fonds erhalten sollen. Im Berichtsjahr 2023 wurde auf nationaler Ebene unter anderem die Anschaffung einer Zisterne zur ressourcenschonenden Wasserversorgung eines Schulgartens und die einer Drohne zum Schutz von Rehkitzen finanziert. Auf internationaler Ebene wurden mit den ProCent-Spendengeldern vor allem in Afrika Projekte realisiert, wie beispielsweise der Bau eines Vorratslagers in einem Dorf in Togo und die Finanzierung von Strick- und Nähmaschinen in Uganda zur Ausbildung von Jugendlichen mit geringer oder keiner formalen Schulbildung. Insgesamt konnten im Berichtsjahr 47 Projekte auf nationaler Ebene und sieben Projekte auf internationaler Ebene mit einer Gesamtsumme von rund 350.000 € unterstützt werden.



Umwelt

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





▼ Umwelt

Als weltweit agierendes Unternehmen wollen wir die Lebens- und Umweltqualität in den Regionen verbessern, in denen wir tätig sind. Der Schutz der Umwelt steht dabei nicht losgelöst neben anderen Zielen: Vielmehr ist er integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie, die auf langfristige Wertsteigerung und Nachhaltigkeit ausgerichtet ist. Für uns bedeutet Umweltschutz, in den folgenden Themenfeldern aktiv zu sein: Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Ressourcenschonung, Energieeffizienz, Vermeidung von Umweltverschmutzungen, Wasser-, Abfall-, Energie- und Gefahrstoffmanagement. Gleichzeitig ist der Beitrag zur Kreislaufwirtschaft und Biodiversität für uns von besonderer Bedeutung. Wir verpflichten uns, im Kontext einer regelmäßigen Analyse nach dem Prinzip der doppelten Wesentlichkeit weitere umweltrelevante Herausforderungen zu identifizieren. Wir entwickeln Schlüsseltechnologien, die unsere Kunden langfristig erfolgreich machen sollen und berücksichtigen Umweltauswirkungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von Produktplanung und -strategie, über Entwicklung, Einkauf, Produktion und Produktionsplanung bis hin zu Qualität, Lieferanten- und Produktmanagement sowie dem Drittkundengeschäft.

Wesentliche Umweltthemen

GRI 3-3

Um ein ganzheitliches Bild der Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf die Umwelt und auch der Auswirkungen von Umwelteinflüssen auf unsere Geschäftstätigkeit zu erlangen, haben wir relevante Themen innerhalb unserer Wesentlichkeitsanalyse identifiziert. Hierbei wurden die folgenden Umweltthemen als wesentlich herausgearbeitet:

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

Weitere Informationen dazu befinden sich im Kapitel  [Verantwortungsvolle Unternehmensführung](#) im Abschnitt „Wesentlichkeitsanalyse“.

Wir wollen unseren Beitrag zur Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens leisten und haben daher definiert, welche Maßnahmen dafür erforderlich sind. Die Unternehmensleitung ist dafür verantwortlich, die strategischen Ziele, wie beispielsweise die Reduktion unserer CO_{2e}-Emissionen, zu setzen und zu überprüfen. Unsere Organisationsstruktur für das gesamte Energie- und Umweltmanagement auf globaler und regionaler Ebene legt den Fokus gezielt auf die entsprechenden Themen.

Umwelt- und Energiemanagement an unseren Standorten

GRI 3-3

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

Den Normen entsprechend, ist das Umwelt- und Energiemanagement in unserer Organisation fest verankert. Ihre Wirksamkeit wird durch externe Gutachter regelmäßig überprüft und bestätigt. Im Berichtsjahr waren 47 unserer 50 relevanten Standorte (Produktions-, Entwicklungs- und Teststreckenstandorte) mit einer Beteiligung von $\geq 50\%$ in Bezug auf das Umweltmanagement und 18 Standorte in Bezug auf das Energiemanagement zertifiziert. Damit sind rund 80.000 Beschäftigte in Bezug auf das Umweltmanagement abgedeckt, was rund 99% der relevanten Belegschaft entspricht und rund 50.000 Beschäftigte in Bezug auf das Energiemanagement, was rund 62% der relevanten Belegschaft entspricht.

Mit den vom Vorstand verabschiedeten Umweltleitlinien definieren wir unsere Umweltpolitik und bekennen uns zu einem integrierten Verbesserungsprozess hinsichtlich des Umweltschutzes und des Umgangs mit Energie:

1. Wir stellen uns den zukünftigen Herausforderungen im Umweltbereich.
2. Wir entwickeln Produkte, die über den gesamten Lebenszyklus umweltfreundlich sind und zu einem nachhaltigen Transport beitragen.

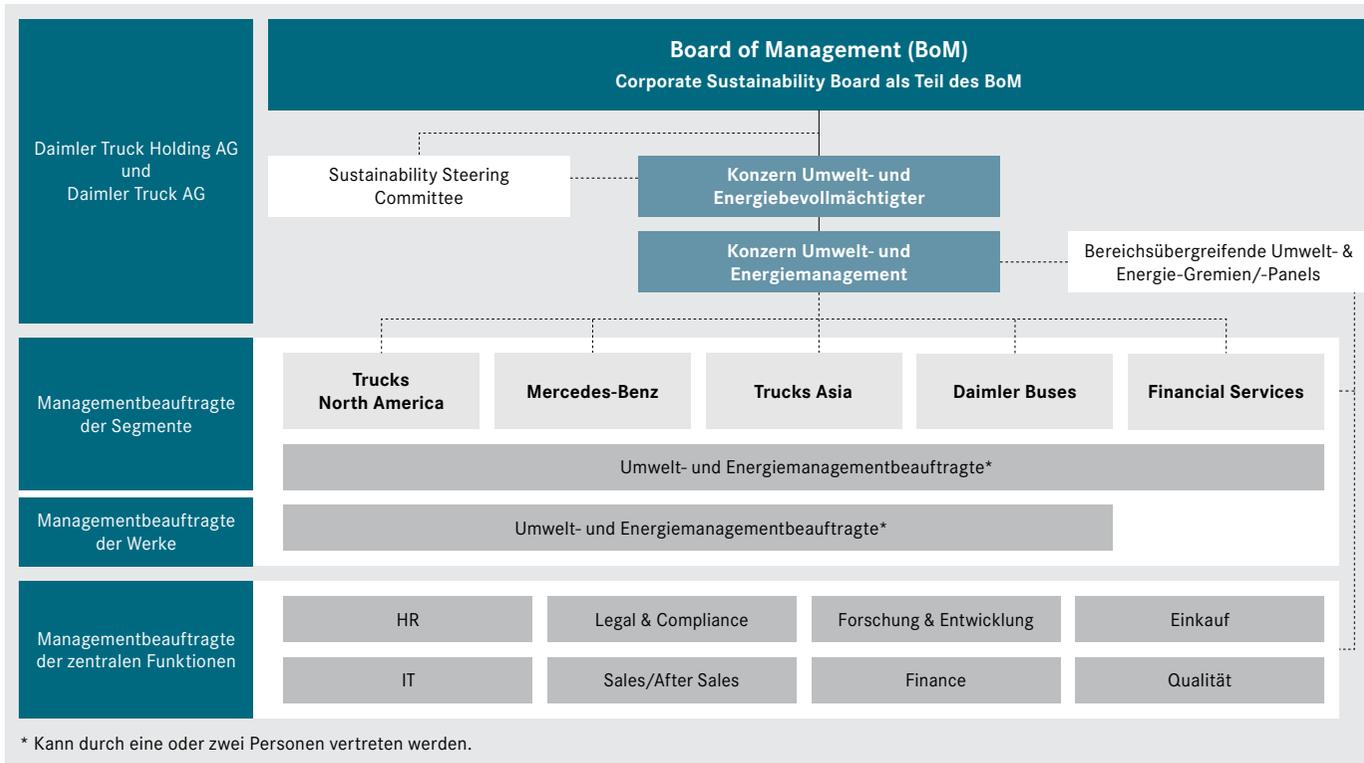
3. Wir reduzieren fortlaufend die Umweltauswirkungen unseres Betriebs und streben eine saubere und umweltfreundliche Produktion an.
4. Wir bieten unseren Kunden umfassenden Service und Information zum Umweltelebenszyklus unserer Produkte.
5. Unser Anspruch ist es, weltweit vorbildliche Umweltleistungen zu erbringen.
6. Wir informieren unsere Beschäftigten und Stakeholder umfassend über die Umweltleistung und konkrete Verpflichtungen.

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



B.32

Governancestruktur und Verantwortung





▼ **Nachhaltigkeitsziele für unsere Produktion**

GRI 3-3

In den vorherigen Berichten wurden die Scope 1 & 2 CO₂-Emissionen von Daimler Truck berichtet. Ab diesem Bericht erfolgt die Berichterstattung dieser Emissionen in CO₂-Äquivalenten (CO_{2e}).

Daimler Truck strebt eine ressourcenschonende und klimafreundliche Produktion an. Wir haben hierzu die Initiative „green production“ ins Leben gerufen. Green production ist darauf ausgerichtet, CO_{2e}-Emissionen zu senken, den Einsatz erneuerbarer Energien zu steigern, die Energie- und Wassereffizienz zu erhöhen sowie das Abfallaufkommen an den internationalen Produktionsstandorten zu verringern.

Bis zum Jahr 2030 streben wir an, den Energieverbrauch um rund 590 GWh, die Wassernutzung um rund 470 Tsd. m³ sowie das Abfallaufkommen um rund 40 kt zu verringern (bezogen auf die Mittelwerte der Jahre 2013 und 2014). Hierfür wurden für jedes unserer Produktionswerke spezifische Zielwerte berechnet.

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

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

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

B.33
 green production target house

green production 2030					
	CO _{2e} Scope 1 + 2 	Erneuerbare Energien 	Energie- effizienz 	Wasser- effizienz 	Abfall- reduzierung
Basisjahr	2021	2021	2013/2014	2013/2014	2013/2014
Daimler Truck	-42 % ~ - 369 kt CO _{2e}	>55 % 100 % Grünstrom > 5 % Eigenerzeugung	~ -590 GWh - 16 % pro Fahrzeug	~ -470 Tsd. m ³ - 12 % pro Fahrzeug	~ -40 kt - 12 % pro Fahrzeug





▼ Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel

GRI 3-3 SDG 9,11,13,17

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

Zusätzlich streben wir bis zum Jahr 2039 weltweit eine bilanziell CO_{2e}-neutrale Produktion (Scope 1 & Scope 2) an. Diese Ziele verfolgen wir in mehreren Schritten und mit vielfältigen Maßnahmen, wie beispielsweise der Erhöhung der Energieeffizienz, Steigerung des Einsatzes erneuerbarer Energien sowie der vorübergehenden Nutzung von Kompensationszertifikaten. Seit dem Jahr 2022 produzieren wir in unseren Produktionswerken in Europa und an einigen weiteren Standorten bilanziell CO_{2e}-neutral (für das Berichtsjahr 2022 wurden die verbliebenen CO₂-Emissionen kompensiert, ab dem Berichtsjahr 2023 werden die CO_{2e}-Emissionen kompensiert). Ab 2025 sollen die Produktionsstandorte in den USA, Indien und Japan der bilanziellen CO_{2e}-Neutralität folgen. Bis 2039 sollen alle Produktionsstandorte weltweit bilanziell CO_{2e}-neutral sein mit Verwendung von Kompensationszertifikaten.

Klimaschutz durch innovative Produkte

Der größte Einfluss auf das Klima, den Lkw und Busse haben, liegt in der Nutzungsphase, also beim Kunden im Fahrzeugeinsatz und im Fahrverhalten. Daher ist ein Fahrzeug, das von vornherein treibstoffeffizient, energieeffizient und klimaschonend ist, eine essenzielle Voraussetzung für einen Beitrag zum Klimaschutz des Transportwesens. Wir arbeiten gezielt daran, die Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge zu

verbessern und insbesondere einen Fokus auf den produktbezogenen Klimaschutz zu legen. In unserer Technologiestrategie haben wir zwei Schwerpunkte definiert: Den Antrieb und das Betriebssystem eines Nutzfahrzeugs. Auf der Antriebsseite halten wir einerseits den Verbrennungsmotor wettbewerbsfähig und entwickeln andererseits Antriebe mit Batterie und mit Wasserstoff, die im Fahrbetrieb lokal CO_{2e}-frei sind. Bezüglich des Betriebssystems möchten wir mit innovativen Software- und Elektroniklösungen einen Mehrwert für unsere Kunden sowie für die Umwelt schaffen. Zusätzlich treiben wir Innovation auch bei der Infrastruktur für die Transformation des Transportwesens voran.

Wir haben früh damit begonnen, alternative Antriebstechnologien zu entwickeln und bieten bereits eine umfangreiche Flotte von im Fahrbetrieb lokal CO_{2e}-freien Fahrzeugen auf verschiedenen Märkten auf der Welt an. Im Berichtsjahr 2023 hatten wir bereits zehn serienreife im Fahrbetrieb CO_{2e}-freie Lkw- und Bus-Modelle in unseren Kernmärkten EU, USA und Japan. Die produktbezogenen Highlights im Berichtsjahr 2023 befinden sich im Kapitel **Wichtige Ereignisse**.

In den kommenden Jahren folgen nicht nur weitere Fahrzeuge mit batterieelektrischem, sondern auch mit wasserstoffbasiertem Antrieb.

Doppelstrategie: Antrieb durch Batterie und Wasserstoff

Wir setzen bei der Dekarbonisierung des Transports und der Personenbeförderung auf zwei komplementäre Technologien zur Energieversorgung des Antriebs: batterieelektrisch und wasserstoffbasiert. Beim Wasserstoff verfolgen wir nun zusätzlich zur Brennstoffzelle auch den Technologiepfad des Wasserstoffverbrennungsmotors als Ergänzung der Zero-Emission-Vehicle (ZEV)-Antriebstechnologie. Damit wollen wir nicht nur den Kundennutzen erhöhen, sondern auch die Wirksamkeit unserer Maßnahmen im Hinblick auf unser Ziel eines im Fahrbetrieb lokal CO_{2e}-freien Produktportfolios. Wir setzen darauf, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Wasserstoffverbrennungsmotor zeitnah in den kurzfristig relevanten Kernmärkten EU, USA und Japan verabschiedet werden. Mit dieser Doppelstrategie wollen wir das Ziel eines CO_{2e}-neutralen Gütertransports und einer CO_{2e}-neutralen Personenbeförderung auf den Straßen bis 2050 erreichen. Weitere Informationen befinden sich unter www.daimlertruck.com/innovation/antriebe.

B.34 Produktportfolio ZEVs



2021	2023	2020	2022	2021	2018	2022	2023	2023	2017
Thomas Built Buses Saf-T-Liner C2 Jouley	RIZON	Freightliner CustomChassis eWalk-in Van	Freightliner eCascadia	Mercedes-Benz eActros	Mercedes-Benz eCitaro	Mercedes-Benz eEconic	Freightliner eM2	Mercedes-Benz fully electric bus chassis e0500U	FUSO eCanter; Next Generation in 2023





▼ Klimaschutz und Luftreinhaltung im Entwicklungsprozess

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

Weltweit haben Gesetzgeber Abgasnormen verabschiedet, die den Ausstoß gefährdender Stoffe wie Stickoxide oder Feinstaub regeln und die Belastungen reduzieren sollen. Die darin beschriebenen Emissionsgrenzwerte wurden in den vergangenen Jahren immer weiter verschärft.

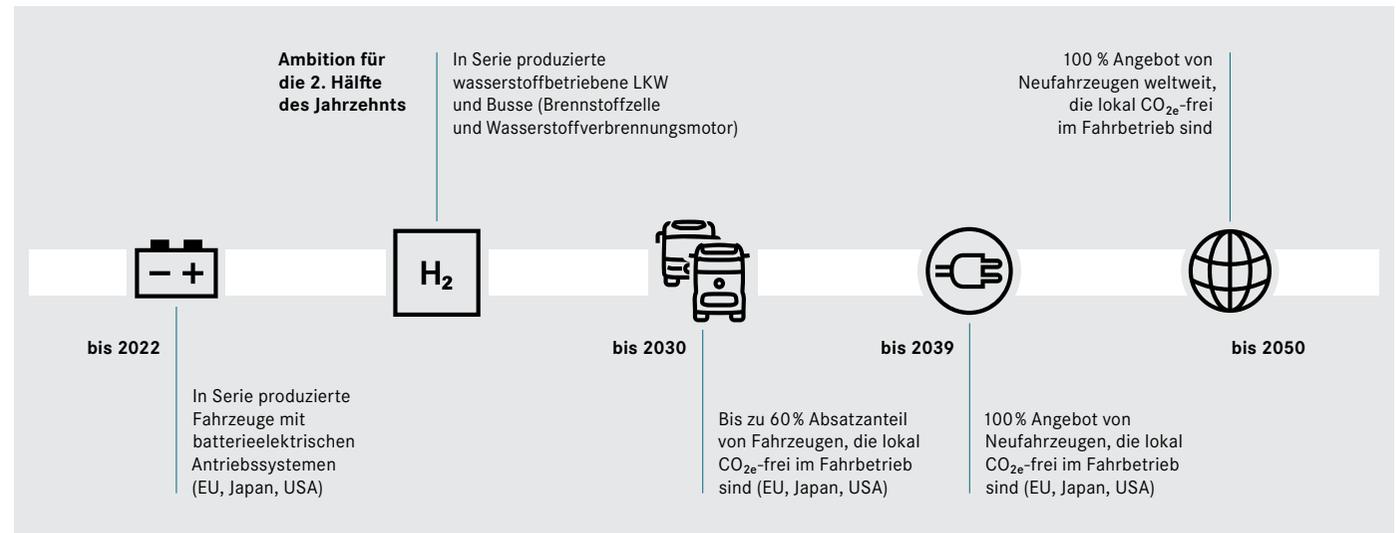
Die EU-Gesetzgebung fokussiert sich bei der Reduktion der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr auf Neufahrzeuge und definiert konkrete Zielvorgaben. Für neue schwere Lkw über 16 t schreibt sie vor, den CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2025 im Durchschnitt um 15 % und ab 2030 für neue schwere LKW über 5 t und schwere Busse um 45 % gegenüber dem Erhebungszeitraum vom 01. Juli 2019 bis zum 30. Juni 2020 zu senken. Schwere Stadtbusse erhalten ein separates, eigenes Zero-Emission-Vehicles (ZEVs) Verkaufsziel von 90 % ab 2030 und 100 % ab 2035. Die EU-Kommission hat hierfür gemeinsam mit Wissenschaftlern und der Unterstützung durch Industrie sowie weiteren Experten ein europaweit einheitliches Simulationsprogramm namens Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO) entwickelt. Dazu gehören auch die jeweiligen Test- und Messverfahren für CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch. Die Daten werden europaweit erfasst und transparent gemacht. In den USA und in Asien gibt es mit dem Greenhouse Gas Emission Modelling (GEM) Programm der Environmental Protection Agency (EPA) und der Japanese Automobile Manufacturers Association (JAMA) ähnliche Ansätze. Daimler Truck hat eine Technologie-Roadmap definiert, um im Fahrbetrieb lokal CO_{2e}-freie Fahrzeuge anzubieten und gleichzeitig zu versuchen, allen zukünftigen globalen regulativen Vorgaben gerecht zu werden.

Um diese Grenzwerte heute und auch in Zukunft einzuhalten, entwickeln wir unsere Technologien stetig weiter. IT-Lösungen und intelligente, integrierte Nutzungskonzepte sollen neben effizientem Antrieb und Abgasreinigung eine weitere Senkung der Schadstoffemissionen ermöglichen. Informationen zum Thema Luftreinhaltung in der Produktion befinden sich im Kapitel [Vermeidung von Umweltverschmutzung](#).

Der konventionelle Antriebsstrang bleibt in diesem Jahrzehnt ein Schlüsselprodukt – in einigen Regionen sogar über 2030 hinaus. In anderen Regionen werden wir einen schnellen Anstieg des Absatzanteils von ZEV beobachten. Daher haben wir eine Strategie definiert, um das Portfolio des aktuellen Dieselantriebsstrangs zu reduzieren und gleichzeitig wettbewerbsfähig zu bleiben.

B.35

Der Weg unserer Fahrzeuge zur lokalen CO_{2e}-Freiheit im Fahrbetrieb





▼ Unsere Strategie beinhaltet einen klaren Plan für den Übergang zu lokal CO_{2e}-freien Fahrzeugen im Fahrbetrieb. Wir investieren in die Entwicklung wettbewerbsfähiger Produkte, die auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnitten sind. Bei der Entwicklung unserer vollelektrischen Lkw legen wir einen besonderen Fokus auf den Aspekt „Customer Co-Creation“. Das bedeutet, dass wir bereits in der Produktentwicklung mit Lkw-Kunden zusammenarbeiten. So haben wir zum Beispiel sichergestellt, dass bei der Entwicklung des Mercedes-Benz eActros das Kundenfeedback zum E-Lkw frühzeitig berücksichtigt wurde und direkt in die Entwicklung einfließen konnte, was prozessseitig für die künftigen Produkte weiterhin beibehalten werden soll. Ebenso sind unsere Kollegen im US-amerikanischen Markt, unter anderem im Rahmen eines „Electric Vehicle Councils“, in regelmäßigem Austausch mit den Kunden zum Thema E-Mobilität. Außerdem sind wir bei der Entwicklung von Nutzfahrzeugen mit batterieelektrischer und wasserstoffbasierter Antriebstechnologie mit Vertretern von Städten und führenden Experten des Themengebiets Stadt- und Verkehrsentwicklung im Austausch. Dabei erhalten wir wertvolle Anregungen für neue strategische Initiativen.

Batterieentwicklung

GRI 306-2

Batterien sind eine Schlüsselkomponente der E-Mobilität. Bei uns befassen sich Experten verschiedener Disziplinen mit allen Aspekten dieser Speichertechnologie – von der Grundlagenforschung bis zur Produktionsreife. Wir investieren seit Jahren in ressourceneffiziente Technologien und Herstellungsverfahren für Batterien und arbeiten kontinuierlich daran, die aktuelle Lithium-Ionen-Batterie zu optimieren. Mit unseren Batterien der nächsten Generation verzichten wir auf die sonst üblichen Rohstoffe Nickel und Kobalt und ersetzen diese durch Lithium-Eisenphosphat (LFP). Dadurch reduzieren wir zum einen unsere Auswirkungen auf den Menschen und die Umwelt. Zum anderen erreichen wir höhere Lebensdauern bei gleichzeitig höherer Sicherheit im Fahrzeug. Die LFP-Batterien werden bereits in einigen Modellen eingesetzt und sollen zukünftig unter Berücksichtigung der weiteren Batterietechnologieentwicklung überwiegend verbaut werden. Dies ermöglicht uns außerdem, nach dem Fahrzeugleben unsere Batterien in sogenannte „2nd Life Applikationen“ zu überführen und dadurch den produktiven Einsatz unserer Speicher weiter zu verlängern. Unser Ziel ist, die Entwicklungszyklen zu verkürzen, die Reichweiten durch eine höhere Energiedichte zu steigern und Ladezeiten zu

reduzieren. Unsere Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung weiten wir konsequent aus. So bauen wir beispielsweise unsere Kompetenzen in der technologischen Bewertung von Werkstoffen und Zellen aus. Außerdem gehen wir mit Accelerera von Cummins Inc., PACCAR und EVE Energy eine Partnerschaft ein, um die Produktion von Batteriezellen und damit den weiteren Ausbau der Batterielieferkette in den Vereinigten Staaten zu beschleunigen und zu lokalisieren. Das geplante Joint Venture wird Batteriezellen für elektrische Nutzfahrzeuge und industrielle Anwendungen herstellen.

InnoLabs

Um den Wandel hin zu im Fahrbetrieb lokal CO_{2e}-freien Lkw und Bus weiter voranzutreiben, haben wir Kompetenzzentren für Batterie- und Hochvoltsysteme, elektrische Antriebskomponenten sowie für wasserstoffbasierte Brennstoffzellenaggregate und elektrische Antriebssysteme gegründet. In den sogenannten „InnoLabs“, kurz für Innovations-Laboratorien, arbeiten Beschäftigte aus der Entwicklung und der Produktion eng zusammen. Hierbei haben wir die Möglichkeit, neue Technologien zu erproben, Produkte und Prozesse zu entwickeln und zu evaluieren sowie dabei stets die Auswirkungen derselben auf unsere Umwelt im Fokus zu haben. Und das nicht nur im Produkt, sondern bereits bei der Auswahl der Materialien und im Herstellungsprozess. Durch die enge Zusammenarbeit von Fertigung und Entwicklung stellen wir sicher, dass der Ansatz des Remanufacturing, Recycling und generell die Kreislaufwirtschaft von Entwicklungsbeginn an eine wesentliche Rolle spielt.

Das InnoLab für eDrive und ZEV-Systeme in den Werken Gaggenau und Kassel, Deutschland, ist Bestandteil des Produktions- und Technologieverbundes für elektrische Antriebssysteme und deren Komponenten. Ziel des InnoLab eDrive ist es, unsere Werke mit innovativen Produkten für einen globalen Baukasten auf die Zukunftsorientierung 2030 vorzubereiten. Dabei ist das InnoLab zudem für die Funktionalität des Gesamtsystems verantwortlich, welche ab Produktdesign über Produktionsfähigkeit bis hin zu Aftersales entscheidend von Nachhaltigkeitsanforderungen geprägt wird. Zusätzlich zum elektrischen Antrieb selbst ist das InnoLab für die komplette Funktionalität des eDrive verantwortlich – von der Softwarefunktion des Wechselrichters bis zur Zertifizierung des Energielabels. Neben der Fertigung von Elektromotoren und der Montage von Umrichtern für den elektrischen Antrieb werden wir auch weitere Hochvoltkomponenten für eine Produktion bewerten. Das InnoLab Battery im Werk Mannheim,

Deutschland dient zur Entwicklung, Erprobung und Bewertung von modernsten Batterie-Produktionsprozessen. Es agiert als Bindeglied zwischen Entwicklung und Produktion und verfolgt das Ziel, dass unsere Elektro-Lkw von Zellen und Akkus angetrieben werden, die dem neuesten Technologiestandard entsprechen.

CO₂-Reduktion und Effizienzsteigerung durch digitale Produkte

GRI 305-5

Darüber hinaus bieten wir unseren Kunden ein breites Portfolio an Diensten, um bei Diesel-Lkw den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren oder den Umstieg auf ZEV zu erleichtern. Die Dienste werden unter den Marken Mercedes-Benz (z. B. MB-Uptime) und Fleetboard (Mercedes-Benz Region Europa & Lateinamerika), Detroit Connect (Trucks North America), OMNIplus ON (Daimler Buses) und truckconnect (Trucks Asia) vermarktet.

Digitale Dienste unterstützen insbesondere dabei, den Kraftstoffverbrauch zu optimieren, den Verschleiß des Fahrzeugs zu reduzieren und das Unfallrisiko zu senken. Sie bieten detaillierte Informationen zum Fahrverhalten des Fahrers sowie zum CO₂-Ausstoß und unterstützen Flottenmanager und Fahrer, die Fahrzeuge so effizient wie möglich einzusetzen. Typische Anwendungsfälle sind Fahrstilbewertung, Fahrer-Coaching, CO₂-Berichte sowie Unterstützung für sicheres Fahren.

Digitale Dienste unterstützen auch beim Umstieg auf CO_{2e}-freie Lkw. So bietet beispielsweise der Dienst Charge Management detaillierte Informationen zu Ladevorgängen. Weitere Dienste ermöglichen Routenplanung, geben Aufschluss über die Fahrzeugverwendung und unterstützen so die Einsatzplanung der Flottenkunden. Dabei greifen wir auf globale Dienste zurück, die an die unterschiedlichen regionalen Anforderungen angepasst werden.

Vorantreiben des Ausbaus der notwendigen Infrastruktur

Wir arbeiten nicht nur daran, neue, im Fahrbetrieb lokal CO_{2e}-freie Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, sondern auch daran, die Entwicklung der verfügbaren Infrastruktur für unsere Kunden zu beschleunigen, um diese Fahrzeuge effizient zu betreiben. Im Jahr 2023 wurde die Daimler Buses Solutions GmbH als 100%-ige Tochter der Daimler Buses GmbH gegründet. Die Gründung entstand aus der Überzeugung heraus, dass nur mit einem ganzheitlichen



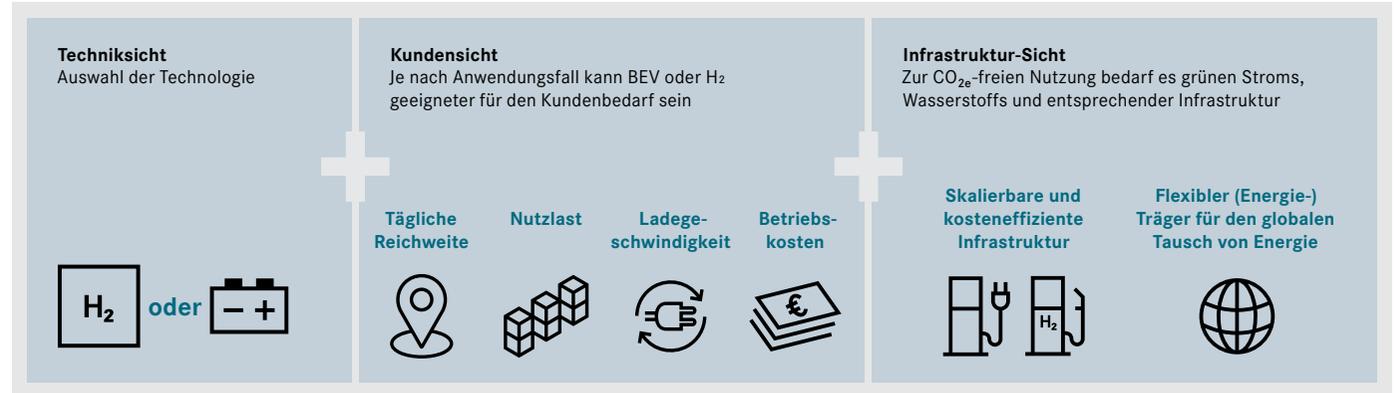
▼ Planungsansatz, der alle relevanten Aspekte berücksichtigt, die E-Mobilität ihre Vorteile voll entfalten kann. Das E-Mobilitäts-Ökosystem der Daimler Buses GmbH besteht daher aus ineinandergreifenden Einzelkomponenten mit dem Ziel, Kunden eine nachhaltige und kostenoptimale Lösung für Elektrobusflotten anzubieten. Außerdem hat unsere Einrichtung in Redford, USA Aktivitäten gestartet, um einen Multifunktionsladepark für Lkw als auch Pkw aufzubauen. Dieser Park soll Kunden in ihrem Übergang hin zur Nutzung von ZEVs helfen.

Wir sind überzeugt, dass die Umstellung des Personen- und Gütertransports nur durch eine gemeinsame Anstrengung von Regierungen, Fahrzeugherstellern, Technologie- und Energieunternehmen und der Öffentlichkeit möglich ist. Daher sind wir Mitglied verschiedener Partnerschaftsinitiativen, mit denen wir das Ziel verfolgen, das zukünftige CO_{2e}-neutrale Verkehrsumfeld zu schaffen. Dazu gehören Partnerschaften mit Zulieferern und Technologieunternehmen, um unsere Produkte zu entwickeln, mit Energie- und Systemunternehmen, um führende Ladetechnologien anzubieten, und mit Kraftstoffunternehmen, um die Verfügbarkeit von flüssigem Wasserstoff in Tankstellen zu verbessern. Als konkretes Beispiel lässt sich unter anderem unser Joint Venture mit der TRATON GROUP und der Volvo Group für den Ausbau der europäischen Ladeinfrastruktur nennen. Die Hochleistungs-Ladestationen des Joint Ventures sollen von allen Betreibern von batterieelektrischen schweren Nutzfahrzeugflotten verwendet werden können. Analog hierzu lässt sich auch unser Joint Venture im amerikanischen Markt mit NextEra Energy Resources und BlackRock Renewable Power erwähnen. Das Ziel ist es, ein landesweites US-Ladenetz für batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen Fahrzeuge aufzubauen. Auch in Europa haben wir bereits Partnerschaften aufgebaut, um die H₂-Infrastruktur auszubauen. Nicht zu vergessen sind auch unsere laufenden Partnerschaften, um unsere Kunden weiterhin im Bereich Depotladen zu unterstützen, bis die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur noch weiter ausgebaut ist.

Um die TCO-Parität (Total Cost of Ownership, bzw. die Gesamtkosten des Betriebs über die Nutzungsdauer) zu erreichen und Kosten zu senken, nutzen wir Größenvorteile und unsere Partnerschaften und bauen gleichzeitig unser eigenes Know-how über differenzierende Technologien aus. Um den CO_{2e}-neutralen Verkehr zu ermöglichen, werden nicht nur im Fahrbetrieb lokal CO_{2e}-freie Fahrzeuge benötigt.

B.36

Systemansicht



Vielmehr beruht der Erfolg auf der Multiplikation von drei Faktoren: Im Fahrbetrieb lokal CO_{2e}-freie Fahrzeuge, einer grünen Energieinfrastruktur für Batterie- und Wasserstofffahrzeuge sowie der Kostenparität mit konventionellen Fahrzeugen zum Beispiel durch CO₂-Bepreisung, CO₂-basierte Mautgebühren und Subventionen.

Klimaschutz und Energieeffizienz in der Produktion

GRI 3-3/302-4

Durch unter anderem die Nutzung erneuerbarer Energien und Effizienzmaßnahmen konnten die CO_{2e}-Emissionen im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr 2022 um 5,3% reduziert werden. Wir evaluieren kontinuierlich die regionalen Energiemärkte, um die Grünstromversorgung an allen Standorten auszubauen. So wird seit Beginn des Jahres 2022 der Großteil unserer Produktionsstandorte in Europa mit Grünstrom aus Windkraftanlagen, Photovoltaiksystemen und Wasserkraftwerken versorgt. Für die deutschen Standorte wurde hierbei mit dem Lieferanten vertraglich vereinbart, dass die Erzeugungsmenge zu jeder Viertelstunde identisch mit dem Stromverbrauch ist. Dies wird über eine regelmäßige TÜV-Zertifizierung nachgehalten. Hierdurch stellen wir eine vollständige Grünstromversorgung sicher. Bis zum Jahr 2025 sollen zusätzlich alle Produktionsstandorte in den USA,

Japan und Indien zu 100% mit Grünstrom versorgt werden. Alle weiteren, eigenen Produktionsstandorte, sollen anschließend bis spätestens zum Jahr 2030 folgen.

Neben dem Einkauf von Grünstrom treiben wir die Eigenerzeugung von Energie in den Produktionsstandorten stetig voran. So haben wir im Jahr 2023 an den weltweiten Standorten weitere Photovoltaiksysteme installiert. Bereits heute sind weltweit rund 20,6 MWp an Photovoltaikmodulen installiert, sodass damit etwa 25,7 GWh Strom pro Jahr erzeugt werden können. Wir prüfen regelmäßig die Verfügbarkeit von erneuerbaren Energien an allen Standorten und setzen sie dort ein, wo es die Marktbedingungen zulassen. Im Jahr 2023 lag der Anteil des Fremdbezugs von Strom bei 99,4% des Stromverbrauchs von Daimler Truck.

Im Berichtsjahr haben Daimler Truck, EnBW und die Stadt Wörth am Rhein das Joint Venture WärmeWerk Wörth GmbH gegründet. Dieses soll die Möglichkeiten einer klimaneutralen Energieversorgung des Mercedes-Benz Werks Wörth sowie der Stadt Wörth am Rhein durch Geothermie ausloten. Ziel ist die Feststellung der geothermischen Nutzbarkeit sowie gegebenenfalls der Bau und Betrieb einer Geothermie-Anlage zur Wärmegewinnung am Standort Wörth.





▼ Energiegewinnung durch Erdwärme bietet dem Werk Wörth die Chance, als Produktionsstandort eine nahezu CO_{2e}-freie Energiequelle in direkter Nachbarschaft für eine nachhaltige Produktion zu nutzen. Aktuell ist geplant, spätestens im Jahr 2025 einen geeigneten Standort auszuwählen. An diesem sollen Tests und die Erschließung in den Jahren 2025 bis 2027 folgen. Bei Bewilligung der beantragten Bundesförderung könnte nach heutigem Stand ab dem Jahr 2027 das Geothermieheizwerk gebaut und an das Wärmenetz angebunden werden, sodass die Inbetriebnahme im Jahr 2028 erfolgen könnte.

Im Rahmen der green production-Initiative planen wir den Energieverbrauch an den Produktionsstandorten bis zum Jahr 2030 um rund 590 GWh (in Bezug auf die Jahre 2013 und 2014) zu reduzieren. Hierfür wurden beispielhaft eine Großwärmepumpe im Werk Kawasaki, Japan installiert, welche wesentlich effizienter betrieben werden kann als die vorherigen Anlagen. Durch den Tausch können rund 6.000 MWh Energie im Jahr eingespart werden.

Weitere Maßnahmen wurden in den internationalen Produktionsstandorten umgesetzt. Mithilfe der green production-Datenbank und unternehmensinterner Expertenkreise erfolgt ein werksübergreifender Austausch zu Effizienzmaßnahmen und die Prüfung der Umsetzbarkeit in allen unseren Produktionsstandorten.

CO_{2e}-Kompensation

Im Berichtsjahr 2022 haben wir die verbleibenden CO₂-Emissionen (Scopes 1 & 2) an allen europäischen Standorten und an einigen weiteren Standorten durch qualifizierte Klimaschutzprojekte kompensiert. Seit Beginn des Berichtsjahres 2023 kompensieren wir verbleibende CO_{2e}-Emissionen (Scopes 1 & 2) an allen europäischen Standorten und an einigen weiteren Standorten durch qualifizierte Klimaschutzprojekte. Alle Kompensationsprojekte entsprechen den hohen Qualitätsansprüchen des Gold Standards. Der Gold Standard für die globalen Sustainable Development Goals legt den Standard für Klima- und Entwicklungsinterventionen fest, um deren Wirkung zu quantifizieren und zu zertifizieren. Diese Projekte reduzieren nicht nur CO_{2e}-Emissionen, sie fördern auch auf vielerlei Weise eine nachhaltige, soziale und ökologische Entwicklung in den Projektländern.

Wir betrachten CO_{2e}-Kompensation als Mittel zum Übergang zu einer CO_{2e}-freien Produktion. Parallel arbeiten wir an weiteren Möglichkeiten, CO_{2e}-Emissionen an den Produktionsstandorten selbst zu verringern. Dies erreichen wir durch die Implementierung von Effizienzmaßnahmen und den kontinuierlichen Ausbau der Nutzung von erneuerbaren Energien. Unsere Nachhaltigkeitsstrategie zielt darauf ab, in Zukunft möglichst keine CO_{2e}-Emissionen mehr entstehen zu lassen, so dass wir auf Kompensationen verzichten können. Für die folgenden Standorte der aufgeführten Segmente wurden alle verbleibenden CO_{2e}-Emissionen der Scopes 1 & 2 kompensiert:

- Trucks North America (TN): Portland, Saltillo
- Mercedes-Benz (MB): Molsheim, Stuttgart (inkl. Leinfelden-Echterdingen, Untertürkheim und Brühl), Wörth
- Trucks Asia (TA): Tramagal
- Daimler Buses (DB): Garcia, Holysov, Hosdere, Ligny, Mannheim, Neu-Ulm, Samano
- Segmentunabhängige Komponentenwerke: Gaggenau (inkl. Werkteil Rastatt und Bad Rotenfels), Kassel, Mannheim

Für die genannten Standorte wurden im Jahr 2023 insgesamt 263.409 Tonnen CO_{2e} kompensiert.

In den folgenden Tabellen sind die Energieverbrauchs- und CO_{2e}-Emissionsentwicklungen der letzten drei Jahre dargestellt. Der absolute Energieverbrauch hat sich im Vergleich zum Jahr 2022 um 2,6% verringert. Der Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtenergieverbrauch blieb auf dem selben Niveau. Der spezifische Energieverbrauch pro Fahrzeug konnte sowohl bei den Lkw als auch bei den Bussen reduziert werden.

Die absoluten CO_{2e}-Emissionen haben sich im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 5,3% reduziert. Wesentlicher Einflussfaktor war hier die Umstellung weiterer Produktionswerke auf Grünstromversorgung. Auch die spezifischen CO_{2e}-Emissionen konnten reduziert werden.

B.37

Produktionsbezogener Energieverbrauch

GRI 302-1/-4

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in MWh			
Strom	1.426.567	1.482.424	1.374.483
Erdgas	1.446.572	1.479.984	1.608.656
Fernwärme	119.824	156.389	181.178
Heizöl	88.672	66.342	43.737
Flüssiggas	65.158	60.502	50.815
Koks	27.754	28.178	40.249
Kraftstoffe ¹	236.441	226.848	205.053
Gesamt	3.410.987	3.500.668	3.504.170
davon aus erneuerbaren Energien in %	28	28	18

¹ Kraftstoffe beinhaltet Dieselkraftstoff, Ottokraftstoff und Wasserstoff.

B.38

Spezifischer Energieverbrauch pro Fahrzeug

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

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in MWh			
Bus	9,4	10,4	14,8
Lkw	6,3	6,5	7,3





▼

B.39

Produktionsbezogene CO_{2e}-Emissionen aus Energieverbrauch

GRI 305-1/-2/-5

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in 1.000 t			
Erdgas	265	270	293
Heizöl	23	17	12
Flüssiggas	14	13	11
Koks ¹	9	9	15
Kraftstoffe	59	57	54
Gesamt Scope 1	369	366	385
Strom	262	294	449
Fernwärme ²	27	36	31
Gesamt Scope 2, market-based	289	329	480
Gesamt Scope 2, location-based	583	598	597
Gesamt Scope 1 + 2	659	696	865

1 Vorjahreswert wurde aufgrund der Quelle für den CO_{2e} Faktor aktualisiert.

2 Vorjahreswert wurde aufgrund der Umstellung von CO₂ auf CO_{2e} aktualisiert.

B.40

Spezifische CO_{2e}-Emissionen pro Fahrzeug

GRI 305-1/-4/-5

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in kg			
Bus			
Scope 1	1.011	1.198	1.858
Scope 2, market-based	746	699	1.037
Gesamt Scope 1 + 2	1.757	1.897	2.894
Lkw			
Scope 1	686	672	791
Scope 2, market-based	539	622	1.039
Gesamt Scope 1 + 2	1.225	1.294	1.830

B.41

Energieverbrauch pro Segment

GRI 302-1

in GWh	▼ 2023		▼ 2022		2021	
	Nicht erneuerbare Quellen	Erneuerbare Quellen	Nicht erneuerbare Quellen	Erneuerbare Quellen	Nicht erneuerbare Quellen	Erneuerbare Quellen
Trucks North America (NA)	552	99	566	82	567	32
Mercedes-Benz (MB)	535	201	540	247	576	183
Trucks Asia (TA)	222	96	255	57	250	45
Daimler Buses (DB)	181	70	192	65	223	42
Segmentunabhängige Komponentenwerke	962	493	966	532	1.257	331

Aktuell bezieht die Daimler Truck AG 66,3% des Stromverbrauchs und 11,8% des Fernwärmeverbrauchs aus erneuerbaren Energien. Sämtliche andere Energieträger stammen aktuell aus nicht erneuerbaren Quellen.

▲



▼ Ressourceneffizienz

GRI 3-3

SDG 12

Durch eine wachsende Weltwirtschaft und Nachfrage nach Güter- und Personentransport steigt auch der Verbrauch von Ressourcen, welcher Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft hat. So sind die Gewinnung und Weiterverarbeitung von primären Rohstoffen häufig energieintensiv und führen zu Emissionen von Schadstoffen in Wasser, Boden und Luft. Nicht zuletzt birgt die Nutzung natürlicher Ressourcen auch soziale Risiken. Eine gerechte Rohstoffverteilung, der sichere Zugang zu sauberem Trinkwasser und die Nichtverletzung von Menschenrechten beim Rohstoffabbau sind dabei nur einige Herausforderungen.

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

Bei Grundsatzentscheidungen bezüglich Baukonzepten, Fertigungstechnologien und Materialeinsatz wird die Unternehmensführung durch verschiedene Gremien, insbesondere in den Vorstandssitzungen, eingebunden. Dabei wird eine Vielzahl von Faktoren berücksichtigt – neben Kosten, ressourceneffizienten Technologien und alternativen Materialien wie Sekundärmaterialien und nachwachsenden Rohstoffen auch Industrialisierungsmöglichkeiten. Es wird geprüft, inwiefern sich Entwicklungsergebnisse in die industrielle Großserienproduktion überführen lassen, etwa im Hinblick auf den Rohstoffeinsatz. Einige dieser Stoffe können als knapp oder kritisch eingestuft werden. Weitere Informationen hierzu befinden sich im Kapitel [Grüne Lieferkette](#).

Unser besonderes Augenmerk liegt darauf, die Einsatzmengen dieser Rohstoffe pro Fahrzeug kontinuierlich zu verringern. Hierzu starten wir damit, den Ansatz „Design for Environment“ schon bei der

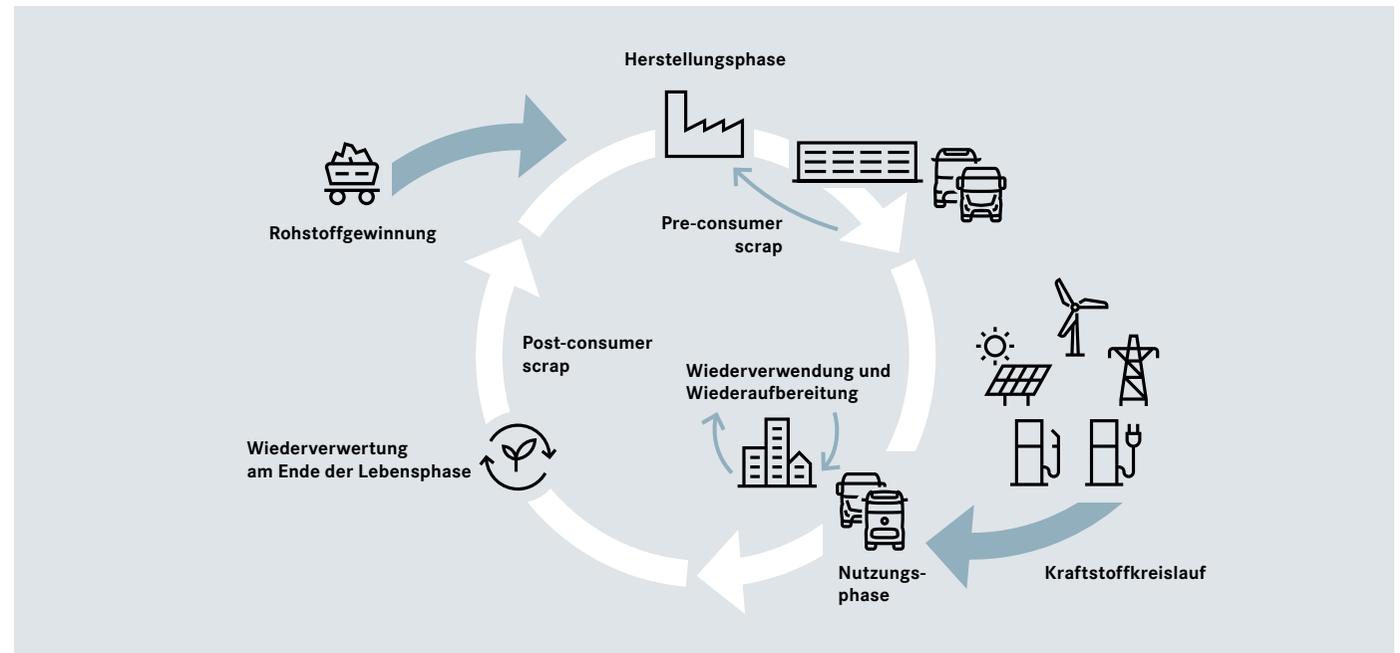
Fahrzeugentwicklung zu verfolgen. Das bedeutet, wir konzipieren unsere Fahrzeuge so, dass sie im gesamten Lebenszyklus möglichst ressourcenschonend und umweltfreundlich sind. Eckpfeiler des Ansatzes sind Leichtbau, Einsatz von Rezyklaten und Recycling sowie Ökobilanzierung.

Des Weiteren greifen wir vorausschauend künftige gesetzliche Regelungen auf und lassen die zu erwartenden Anforderungen frühzeitig in die Produktentwicklung einfließen. Exemplarisch zu nennen sind die künftigen Änderungen bezüglich der Batterieregulierung mit gesetzlich vorgeschriebenen Zielwerten für die Recyclingeffizienz, wiederzugewinnende Rohstoffe und deren Wiederverwendung in der Produktion mittels Rezyklatquoten.

Die parallel in Diskussion befindliche Ausweitung der End-of-Life-Regulierung für Fahrzeuge (derzeit für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gültig) auf schwere Nutzfahrzeuge und Busse könnte auf den in der Batterieregulierung dokumentierten Prozessen, Pflichten und Zielwerten aufbauen. Um hierauf vorbereitet zu sein und frühzeitig im Entwicklungs- und Lieferantenauswahlprozess auf derartige Nachhaltigkeitskriterien zu achten sowie diese in die Entscheidung einfließen lassen zu können, nehmen wir aktuell entsprechende Anforderungen in den Komponentenlastenheften auf.

B.42

Kreislaufwirtschaft





▼ **Kreislaufwirtschaft**

GRI 306-2

Das übergeordnete Ziel der Kreislaufwirtschaft ist, den Wert von Produkten, Komponenten und Materialien so lange wie möglich zu erhalten. Seit 2015 ist dieser Grundsatz im EU-Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft verankert. Auch wir setzen vermehrt auf Maßnahmen, welche die Kreislaufwirtschaft fördern. Dabei folgen wir der Abfallhierarchie: Oberstes Ziel ist es, Abfälle zu vermeiden. Um das zu erreichen, arbeiten wir daran, die Lebensdauer sämtlicher Fahrzeugkomponenten zu verlängern – beispielsweise indem wir besonders langlebige Materialien verwenden. Außerdem nutzen wir Ressourcen effizient und verringern den Einsatz begrenzt verfügbarer Rohstoffe. Erst dann folgen Maßnahmen zur Wiederverwendung verschiedener Komponenten und Bauteile zur Materialrückgewinnung. Um zukünftig Zirkularität entlang unserer Wertschöpfungskette zu etablieren, haben wir uns dieses Jahr mit einer globalen Strategie organisatorisch neu aufgestellt.

Life Cycle Assessment – Ökobilanz

GRI 306-2

Viele Aspekte der Kreislaufprinzipien haben einen quantitativen Fokus. Es können zum Beispiel positive Auswirkungen von Recycling oder Wiederaufarbeitung durch eine Lebenszyklusanalyse (Life Cycle Assessment, LCA), auch Ökobilanz genannt, nachgewiesen werden, was uns bei der Priorisierung der relevantesten Einflussfaktoren auf die Kreislaufwirtschaft hilft. Diese Aspekte gehen Hand in Hand mit dem LCA, das ein Verfahren zur Bewertung der Umweltauswirkungen eines Produkts über den gesamten Lebenszyklus ist.

Wir verwenden LCAs als ganzheitlichen Ansatz zur Bewertung unserer Produkte. Lkw und Busse werden über ihren gesamten Lebenszyklus (Lieferkette, Produktion, Nutzung und End-of-Life-Phase) untersucht, um Verbesserungspotenziale bezüglich Umweltauswirkungen zu ermitteln. Der Lebenszyklusgedanke, die Ergebnisse der Hot-Spot-Analyse und der Analyse der wesentlichen Lebenszyklusschritte fließen in Aktivitäten, wie Forschung und Entwicklung, Beschaffung und Produktion ein, um den ökologischen Fußabdruck unserer Produkte weiter zu optimieren. Im vergangenen Jahr haben wir für einige unserer Fahrzeugmodelle LCAs für die eigene Produktion, aber auch für zugekaufte Teile

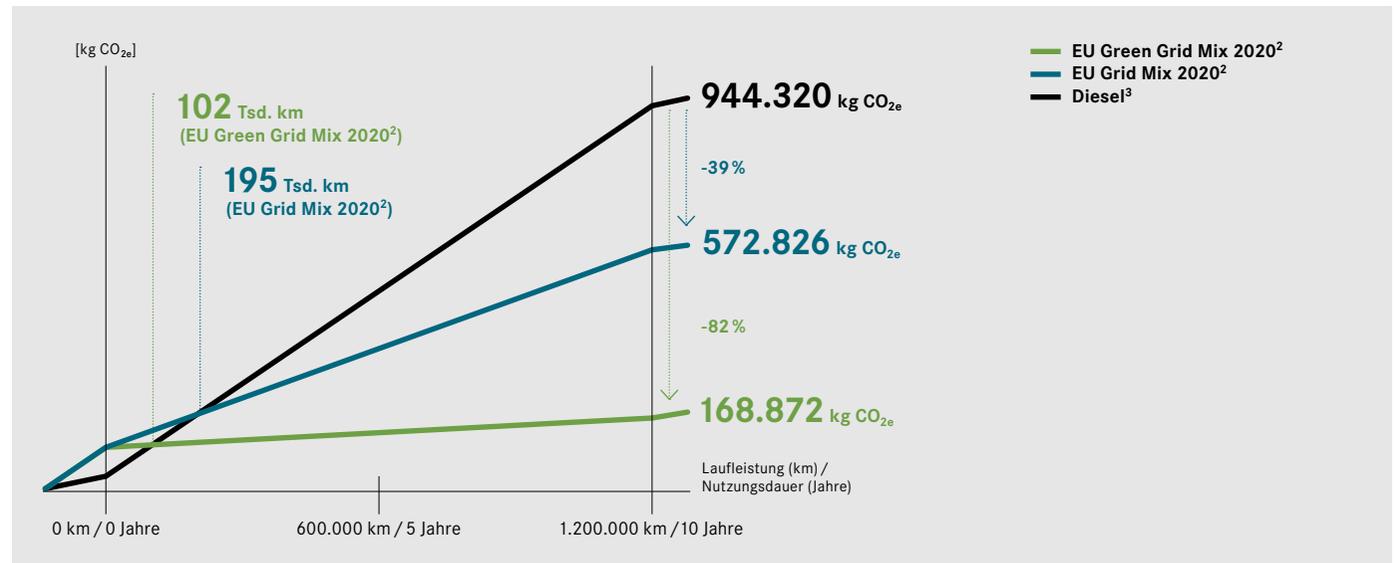
und Materialien erstellt. Außerdem sichert die kritische Prüfung der Ökobilanz nach ISO Standard die Datenqualität ab.

Im Rahmen der Weltpremiere unseres Mercedes-Benz eActros 600 im Oktober 2023 haben wir erstmalig LCA-Daten veröffentlicht. Die Ergebnisse zeigen, dass der CO_{2e}-Fußabdruck des Mercedes-Benz eActros 600 stark vom Strommix abhängt, mit dem die Batterien für den Fahrbetrieb geladen werden. Bei dem im Berichtsjahr aktuellen europäischen Strommix erzielt der Mercedes-Benz eActros 600 eine CO_{2e}-Einsparung gegenüber einem vergleichbaren Actros-Modell mit Dieselmotor von rund 40% und bei vollständig erneuerbaren Energien von mehr als 80% ab der Rohstoffgewinnung über den gesamten

Produktlebenszyklus von zehn Jahren bei einer Gesamtleistung von 1,2 Millionen Kilometern. Dies entspricht einer Einsparung von rund 370 bzw. 775 Tonnen CO_{2e}. So kann der Mercedes-Benz eActros 600 den aufgrund seiner Batterien ab Werk höheren CO_{2e}-Fußabdruck bereits innerhalb seines ersten (bei Annahme eines vollständigen Einsatzes erneuerbarer Energien) bzw. zweiten (bei Annahme des aktuellen europäischen Strommix) Betriebsjahres im Fernverkehrseinsatz ausgleichen.¹

B.43

Ökobilanz¹ eActros 600 im Vergleich zu Dieselfahrzeug



1 Basiert auf einer Ökobilanzierung gemäß ISO 14040:2006+A1:2020 und ISO 14044:2006+A1:2017+A2:2020 und wurden von internen Experten kritisch geprüft. Die der Ökobilanz zugrundeliegenden Daten und Annahmen, einschließlich der Spezifikationen für die funktionalen Einheiten und Methoden, haben wesentlichen Einfluss auf die Ergebnisse. Ein Vergleich mit anderen Lkw-Modellen oder Fahrzeugen ist daher weder beabsichtigt noch empfohlen.
 2 Datenquelle des Energiemixes wurde von sphera.com zur Verfügung gestellt.
 3 Simuliert mit dem Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO 3.3.15, 3102).





▼ Die Ergebnisse unserer LCAs zeigen auf, dass Ressourceneffizienz der Schlüssel zur Kreislaufwirtschaft unserer Produkte ist. Hierbei kristallisieren sich besonders zwei Themen heraus:

- Substitution von Materialien hin zu umweltfreundlicheren Materialien (zum Beispiel nachwachsende Rohstoffe).
- Sekundärrohstoffe in Abstimmung mit unseren Lieferanten, um eine Kreislaufwirtschaft innerhalb unseres Produktportfolios zu implementieren.

Unsere R-Strategien für den Aufbau einer globalen Kreislaufwirtschaft

GRI 306-2

Wir entwickeln uns und die Organisation immer weiter zu einem umweltfreundlichen und verantwortungsvollen Unternehmen, indem wir eine zirkuläre Wertschöpfungskette anstreben. Unsere Ziele sind klar definiert: wir wollen Abfallprodukte und Umwelteinflüsse möglichst auf ein Minimum reduzieren und gleichzeitig die Nutzbarkeit von Ressourcen maximieren. Um die gesteckten Ziele zu erreichen, wurden sogenannte „R-Strategien“ als Schlüsselstrategien eingeführt. Sie helfen uns dabei eine effiziente Ressourcennutzung und Wiederverwendung von Materialien sicherzustellen und gleichzeitig die Umwelteinflüsse weiter zu minimieren:

Während der Herstellungsphase:

- Redesign: Umweltauswirkungen von Materialien und Verfahren durch ein optimiertes Design reduzieren
- Reduce: Die Verwendung von Energie und (Roh-)Materialien als auch die Entstehung von Abfall reduzieren

Während der Nutzungsphase:

- Repair: Reparatur der Komponenten mit dem Ziel der Wiederverwendung

Am Ende der Lebensphase:

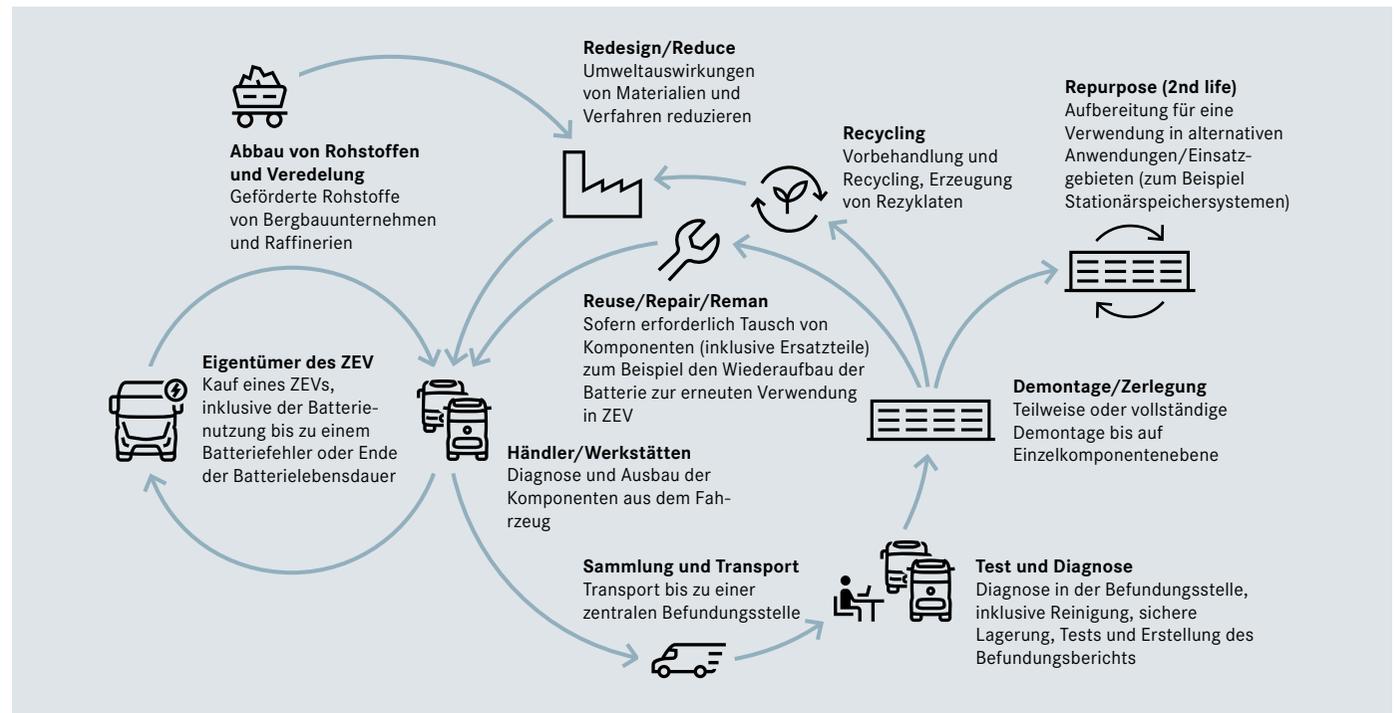
- Reuse: Direkte Wiederverwendung der Komponenten in anderen analogen Produkten

- Remanufacturing: Aufbereitung der Komponenten mit dem Ziel einer Wiederverwendung unter analogen Einsatzbedingungen
- Repurpose: Nutzung der Komponenten in anderen Anwendungsfällen
- Recycling: Verwertung der Komponenten mit dem Ziel, möglichst viele eingesetzte Rohstoffe dem Kreislauf wieder zuzuführen.

Die nachfolgende Grafik zeigt, exemplarisch für ein „Zero Emission Vehicle“ (ZEV), die einzelnen Phasen im Produkt-Lebenszyklus.

B.44

Unsere R-Strategien für den Ausbau einer globalen Kreislaufwirtschaft



**▼ Redesign**

Aktuell bestehen unsere Fahrzeuge hauptsächlich aus Materialien wie Stahl, Eisen, Aluminium und Kunststoff. Zu ihrer Herstellung werden natürliche Ressourcen benötigt. Unser Ziel ist, diesen Verbrauch an natürlichen Ressourcen möglichst gering zu halten und die Verwendung von Rezyklaten und nachwachsenden Rohstoffen zu erhöhen. Beispielsweise lassen wir Aluminiumschrott recyceln, um diesen Wertstoff über den Materialkreislauf in unsere Fahrzeuge zurückzuführen. Das schont nicht nur wertvolle Ressourcen, sondern senkt auch die CO_{2e}-Emissionen, da zur Aluminiumverhüttung viel Energie benötigt wird.

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

Um auch für die anderen Komponenten, insbesondere mit Blick auf den Transformationsprozess für die Bauteile der E-Mobilität, wie elektrische Achsen, angepasste Getriebe, Brennstoffzellen, Batterien oder Inverter, frühzeitig Lösungen zu erarbeiten und die Erkenntnisse und Anforderungen im eigenen Entwicklungsprozess zu berücksichtigen, beteiligen wir uns an einzelnen Forschungsvorhaben, zum Beispiel im Zuge des „EIC Accelerator“ (European Innovation Council), bei „REESilience“ (Gewinnung seltener Erden aus Magneten) oder bei „LiInfinity“ (Recycling von Industriebatterien und Electric Vehicle-Batterien).

Reduce

Informationen zu unseren Aktivitäten zu dem Thema Reduce befinden sich im Folgenden im Abschnitt „Abfall“ sowie im Kapitel  **Vermeidung von Umweltverschmutzung**.

Reuse, Repair

Eines unserer vorrangigen Ziele innerhalb der Kreislaufwirtschaft ist die Instandsetzung bzw. Reparatur des Fahrzeugs oder seiner Einzelkomponenten. Dies führt nicht nur zu längerer Lebensdauer für den Kunden, sondern vermeidet direkten Abfall.

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

Gebrauchte Mercedes-Benz Lkw mit niedriger Laufleistung und geringem Fahrzeugalter können nach einer gründlichen technischen Überprüfung das Label „Mercedes-Benz Trucks Certified“ erhalten. Diese Lkw sind höchstens fünf Jahre alt, haben eine Laufleistung von maximal 500.000 Kilometern und wurden von unseren eigenen TruckStores, Niederlassungen oder Mercedes-Benz Vertragspartnern gemäß strengen und einheitlichen Qualitätsstandards sorgfältig geprüft und instandgesetzt. Damit unterstreichen wir unsere Bestrebungen, für eine hohe Qualität und Zuverlässigkeit im Gebrauchtfahrzeuggeschäft zu stehen.

Remanufacture

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

Somit entsprechen die Remanufacturing-Teile unseren hohen Qualitätsmaßstäben der Neuteil-Serienfertigung. Im Vergleich zur Produktion eines Neuteils werden deutlich weniger Rohstoffe benötigt, womit wir zur Ressourcenschonung und einer positiveren Ökobilanz unserer

Fahrzeuge beitragen. Durch die Verlängerung der Nutzungsdauer unserer Fahrzeugteile und anhand deren Aufbereitung fördern wir die Unabhängigkeit von kritischen Rohstoffen und tragen gleichzeitig zur Schließung des Materialkreislaufes im Sinne einer Kreislaufwirtschaft bei.

Mit der Transformation hin zur E-Mobilität, richten wir uns als Unternehmen schon heute auf die zukünftigen Anforderungen des Marktes und unserer Kunden aus. Die Aufbereitung und die damit einhergehende, gezielte Verbesserung des Gesundheitszustandes der Batterie (State of Health – SoH), ist Teil dieser Ausrichtung. Bereits in der Entwurfsphase zur Erarbeitung eines Aufbereitungskonzeptes dieser neuen Antriebstechnologie stand fest, dass die Durchführung nur unter Gewährleistung unserer Qualitätsansprüche stattfinden kann. Nach intensiver Evaluation der potenziellen Partner, haben wir uns entschieden, mit dem Serienlieferant unserer Hochvoltbatterien eine Kooperation zu initiieren. Die Aufbereitung der Hochvoltbatterie wurde Schritt für Schritt mit den verantwortlichen Experten entwickelt, überprüft und ausgearbeitet. Einen ganzheitlichen Ansatz für die Batterie und deren Weiter- und Wiederverwendung zu definieren war dabei das entscheidende Kriterium. Die Batterien, die nach ihrem ersten Leben im Fahrzeug zu uns kommen, werden überprüft und im Anschluss unserem Partner übergeben. Dort findet eine umfangreiche Aufbereitung der Batterie statt. Wichtig hierbei ist, zu verstehen, dass bei elektronischen Komponenten im Gegensatz zu nicht elektronischen, keine vollständige Wiederherstellung des Neuzustandes erreicht werden kann. Eine Abnahmeprüfung analog den Serienbatterien findet immer statt. Die aufbereiteten Batterien können im Anschluss wieder im Fahrzeug verbaut und wie gewohnt von unseren Kunden weiter genutzt werden: Eine nachhaltige und wirtschaftliche Möglichkeit unsere Elektrobusse nach dem Ausbau der vorherigen Batteriegeneration weiter zu betreiben.

Bei Daimler Truck North America (DTNA) haben wir unsere Remanufacturing-Aktivitäten zu Batterien parallel zu unseren Fahrzeugaktivitäten gestartet, um einen reibungslosen Service für unsere Kunden zu gewährleisten. Neben den Remanufacturing-Aktivitäten für Hochvoltbatterien gibt es auch die seit Jahren etablierten Remanufacturing-Aktivitäten von konventionellen Komponenten, wie von Verbrennungsmotoren, Achsen und Getrieben. Auch im Rahmen dieser Aktivitäten werden Prozesse und Vorgänge weiter optimiert und hinterfragt, um die Umweltauswirkungen zu reduzieren und den künftigen



▼ Anforderungen gerecht zu werden. Auch der Bedarf an Remanufacturing-Teilen wandelt sich mit der Transformation. Um den zukünftigen Marktanforderungen möglichst gerecht zu werden, hat das Aftermarket-Team vor Ort (Aftermarket Product Innovation Team) einen neuen Prozess etabliert, um neue Produktangebote strategisch zu bewerten, zu gestalten und einzuführen.

Repurpose

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

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

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

wir uns mit weiteren Anwendungsmöglichkeiten von Speicherlösungen und orientieren uns stetig an den Entwicklungen auf dem Markt, mit dem Ziel unseren Kunden immer die aktuelle und möglichst nachhaltige Lösung bieten zu können.

Auch bei DTNA finden bereits Aktivitäten zum Thema Repurpose von Batterien in Form von Batteriespeichermöglichkeiten statt. Hierbei wird untersucht, inwieweit Module mit niedrigeren SoH-Werten dafür verwendet werden können, das Netz und die Ladeinfrastruktur zu unterstützen.

Recycling

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

Das Recycling unserer Hochvoltbatterien ist am Ende jedes verkauften Elektrofahrzeugs vorgesehen. Daher sind in unseren Fahrzeugen nur Batterien verbaut, die sich für eine Wiederverwertung eignen. Bei unseren Bussen achten wir auf eine Reihe von Aspekten, die wir für qualitätsentscheidend halten. So werden über unsere Daimler Truck Special Terms unter anderem unsere Dienstleister und Partner, die in Recyclingprozessen mit uns zusammenarbeiten, aufgefordert, einen ressourcenschonenden Recyclingprozess zu implementieren, um auch bei sich selbst Rohstoffe zu sparen, CO_{2e}-Emissionen zu reduzieren, den Wasserverbrauch zu senken und Abfall möglichst zu vermeiden.

Zell- und Materialhersteller entwickeln derzeit neue Recycling-Methoden entlang der Wertschöpfungskette und bauen ihr Recycling-Angebot weiter aus. Zukünftig ist davon auszugehen, dass neue

Recycling-Dienstleister in den europäischen Markt eintreten und die Vielfalt der Materialrückgewinnungstechnologien zunehmen wird. Fahrzeugbatterien werden über „DaRSy“, das Daimler Recycling System, eingesammelt und entsorgt. Es ist ein zentral gesteuertes Recycling-Managementsystem im Bereich der Werkstattabfallentsorgung (z. B. Entnahme von Fahrzeugteilen, Flüssigkeiten und Verpackung von Ersatzteilen).

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

Bei DTNA arbeiten wir mit einem Batterierecycler für all unsere Werke zusammen, um dafür zu sorgen, dass mit Batterien in einem sicheren und umweltfreundlichen Verfahren umgegangen wird. Wir möchten sicherstellen, dass alle von uns verwendeten Materialien wieder in den Zellherstellungsprozess einfließen können. ▲



▼ Abfall

GRI 306-1/-2

Wir legen Wert auf den bewussten Umgang mit Ressourcen und wollen die Ressourceneffizienz unserer Produktionsprozesse stetig verbessern. Deshalb haben wir uns das Ziel gesetzt, die Abfallmengen in der Produktion bis zum Jahr 2030, um rund 40 kt zu reduzieren und um ca. 12 % pro Fahrzeug (bezogen auf die Mittelwerte der Jahre 2013 und 2014). Dafür ist es wichtig, Transparenz über die Abfallströme zu schaffen und die verschiedenen Abfallarten korrekt voneinander zu trennen. Dabei haben unsere Produktionswerke lokalspezifische Abfalltrennsysteme implementiert.

Wir minimieren Abfälle wie Verschnitte, Sande, Filtermaterialien und Schlämme durch neue oder optimierte Produktionsprozesse und schließen Stoffkreisläufe, wo dies möglich ist. Des Weiteren versuchen wir unsere Verpackungsmaterialien aus dem Teiletransport zu reduzieren. Der Fokus liegt dabei vor allem auf der Reduzierung von Altholz, das bei der Entsorgung von Paletten und Transportboxen anfällt. Wir prüfen an unterschiedlichen Standorten in Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten den Einsatz von Mehrwegladungsträgern oder anderen Verpackungsmaterialien.

Grundsätzlich sind wir bestrebt, unsere Abfälle priorisiert über Verwertungsverfahren anstelle von Beseitigungsverfahren zu entsorgen und so unsere Verwertungsquote von 84 % weiter zu verbessern. Wir haben uns das Ziel gesetzt, an unseren Produktionsstandorten bis 2030 eine Verwertungsrate von mehr als 95 % zu erreichen. Die Entsorgungswege werden regelmäßig von unseren Fachexperten auf Optimierungsmöglichkeiten überprüft. Somit ist es uns oftmals möglich, Abfallströme einer jeweils höherwertigen Verwertung zuzuführen.

Unsere Produktionsstandorte von DTNA haben bereits im Jahr 2006 begonnen ein „Zero waste to landfill“-Abfallkonzept auszuarbeiten, das seit dem Jahr 2018 an allen DTNA-Standorten umgesetzt ist.¹ Dadurch, dass keine Abfälle mehr auf Deponien entsorgt werden, tragen wir dazu bei, dass Umweltrisiken, wie zum Beispiel die Verschmutzung des Grundwassers reduziert und der Landschaftsverbrauch durch Eröffnung neuer Deponien eingedämmt werden.

¹ Aufgrund eines unvorhergesehenen Umstandes im Entsorgungsprozess und der rechtlichen Neueinstufung von Abfallströmen konnte das Ziel mit 33 t zu beseitigende Abfälle im Jahr 2023 nicht erreicht werden.

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

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

Weitere Informationen darüber, wie wir unsere Produktionsprozesse möglichst umweltverträglich gestalten, befinden sich im Kapitel

[Vermeidung von Umweltverschmutzung.](#)

B.45

Produktionsbezogene Abfälle nach Abfallart^{1,2}

GRI 306-3/-4/-5	▼ 2023	▼ 2022	2021
in 1.000 t			
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	41	44	36
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	76	71	79
Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	177	191	152
Schrott zum Recycling	195	194	221
Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	4	4	5
Gesamt	493	506	493
Verwertungsquote in %	84	85	83

¹ Ohne Bauabfälle und Bodenaushub.

² Die Kategorie „Abfälle zur Verwertung“ beinhaltet Abfälle, die einer stofflichen Verwertung (Recycling) oder einer energetischen Verwertung zugeführt werden.

B.46

Produktionsbezogene spezifische Abfälle pro Fahrzeug

GRI 306-3/-4/-5	▼ 2023	▼ 2022	2021
in kg			
Abfall Bus			
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	122,6	124,3	147,8
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	13,4	10,9	10,2
Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	381,8	350,2	406,9
Schrott zum Recycling	477,4	511,2	597,8
Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	28,9	25,5	30,8
Gesamt	1.024,2	1.022,2	1.193,6
Abfall Lkw			
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	76,3	82,3	75,6
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	151,3	141,8	177,9
Nicht gefährlicher Abfall zur Verwertung (ohne Schrott)	333,3	364,7	325,9
Schrott zum Recycling	364,9	362,2	472,8
Nicht gefährlicher Abfall zur Beseitigung	6,6	7,6	9,3
Gesamt	932,4	958,6	1.061,5





▼ Vermeidung von Umweltverschmutzung

GRI 3-3 **SDG 12**

Wir gestalten die Stufen der Produktion möglichst umweltverträglich und legen den Fokus bei unseren Produkten auf die Entwicklung im Fahrbetrieb CO_{2e}-freier Fahrzeuge. Hierzu sind wir bestrebt, im Rahmen der nach ISO 14001 zertifizierten oder durch das europäische Umweltmanagement- und Auditierungssystem (EMAS) validierten Umweltmanagementsysteme an allen Produktionsstandorten die gesetzlichen und im Rahmen der Risikominimierung erforderlichen Prozesse und Maßnahmen umzusetzen. Im Fokus unserer Aktivitäten stehen die Schutzgüter Luft, Wasser (Grundwasser und oberirdische Gewässer, Seen und Fließgewässer) und Boden, für deren Schutz wir technische und organisatorische Anforderungen im Rahmen von unternehmensweit gültigen Standards festgelegt haben.

Besonders relevant ist die Sicherstellung eines umweltverträglichen Umgangs mit Gefahrstoffen. Wir haben klare interne Prozesse, Vorgaben und Standards definiert, damit eine sichere Lagerung und ein umweltgerechter Einsatz von Gefahrstoffen an unseren Standorten gewährleistet werden können. Die Voraussetzung für die Verwendung von Gefahrstoffen an unseren Standorten ist eine interne Umgangserlaubnis für Chemikalien nach Beurteilung ihrer Umweltgefährlichkeit. Darüber hinaus werden, wenn nötig, Substitutionsprozesse zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit für vorhandene Stoffe eingeleitet.

Um sicherzustellen, dass die Konzernstandards umgesetzt sind, wenden wir seit 1999 – seinerzeit als Teil der damaligen Daimler AG und seit Ende 2021 als eigenständiges Unternehmen – unternehmensweit die „Environmental Due Diligence-Methode“ an. Sie hilft uns, potenzielle Risiken der Umweltverschmutzung an unseren Produktionsstandorten frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und möglichst zu vermeiden, sowie weltweit einen hohen Umweltstandard einzuhalten. Auch hier spielt das Thema Gefahrstoffe eine zentrale Rolle.

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

Umgang mit Wasser

GRI 3-3, 303-1/-2/-4

Starkregen und Überschwemmungen sowie Wasserknappheit aufgrund des lokal teils sinkenden Grundwasserspiegels betreffen weltweit immer mehr Regionen. Ein bewusster, effizienter und nachhaltiger Umgang mit Wasser ist angesichts des Zustands der globalen Wasserressourcen unabdingbar. Wir möchten dazu einen Beitrag leisten und sind bestrebt, die Wassereffizienz kontinuierlich zu verbessern und Wasserkreisläufe zu schließen, um unsere Wassernutzung nachhaltig zu reduzieren. Unser Wassereffizienzziel ist im green production target house im Kapitel [Umwelt](#) im Abschnitt „Nachhaltigkeitsziele für unsere Produktion“ zu finden.

Im Jahr 2021 wurde mithilfe eines Tools des World Wide Fund for Nature (WWF) erstmals eine Wasserrisikoanalyse bezüglich standortspezifischer und produktionsbezogener Wasserrisiken an unseren besonders von Wasserknappheit betroffenen Standorten durchgeführt und basierend auf den Ergebnissen verschiedene organisatorische und technische Maßnahmen definiert.

Im Jahr 2023 haben wir die Wasserrisikobewertung weltweit durchgeführt und so eine Datentransparenz unserer Produktionsstandorte aufgebaut. Wir werden die Ergebnisse nutzen, um Unternehmens- und lokale Projektentscheidungen in Bezug auf die Standortentwicklung treffen zu können, um individuelle Wassereffizienzprojekte und Wasserinitiativen zu unterstützen und um unsere Risiken in Bezug auf Wasserstress, potenzielle Wasserknappheit, Überschwemmungen und Wasserqualität vorausschauend zu minimieren.

Wir unterliegen mit unserem Wassermanagement den geltenden Wasserschutzgesetzen und passen dieses laufend an die aktuellen Vorschriften an. Darüber hinaus haben wir uns zum Ziel gesetzt, den internen Konzernstandard zur Vermeidung von Regenwasserverunreinigungen an allen Produktionsstandorten weltweit bis spätestens 2030 vollständig umzusetzen.

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

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



▼

B.47

Produktionsbezogene Wassernutzung¹

GRI 303-3

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in 1.000 m ³			
Fremdwasser	2.818	2.659	2.466
Grundwasser (Brunnenwasser)	1.845	1.770	1.816
Genutztes Niederschlagswasser	288	279	229
Gesamt	4.951	4.708	4.511

¹ Gesamtwasserentnahme 2023 (GRI 303-3) exkl. ~7 % des Wassers, das an Unternehmen (Dritte) weitergeleitet wird, die nicht zu Daimler Truck gehören.

B.48

Produktionsbezogene Abwassermengen

GRI 303-4

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in 1.000 m ³			
Direkteinleiter	1.011	912	1.044
Indirekteinleiter	2.417	2.365	2.508
Gesamt	3.428	3.277	3.552

B.49

Spezifische Wassernutzung pro Fahrzeug

GRI 303-5

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in m ³			
Bus	21,2	21,7	23,4
Lkw	8,8	8,3	9,2

Luftreinhaltung

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

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

Im Rahmen des Umweltmanagements wird regelmäßig überprüft, ob die internen und externen Anforderungen an die Luftreinhaltung eingehalten, und die Berichtspflichten erfüllt werden. An den deutschen Produktionsstandorten gibt es zusätzlich je nach Anlagenbestand rechtlich geforderte Immissionsschutzbeauftragte, die auf die Umsetzung der rechtlichen Anforderungen hinwirken, zu der Entwicklung emissionsarmer Prozesse beitragen und regelmäßig über die getroffenen und beabsichtigten Maßnahmen berichten.

B.50

Produktionsbezogene Luftemissionen

GRI 305-7

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in t			
Lösemittel (VOC)	3.465	3.166	3.285
Stickoxide (NO _x)	791	665	731
Kohlenmonoxid (CO)	270	243	196
Schwefeldioxid (SO ₂)	29	32	24
Staub (PM) ¹	261	254	552

¹ Vorjahreswert wurde aufgrund Aktualisierung der Berechnung an einem Standort angepasst.

B.51

Spezifische Lösemittelmmissionen (VOC) pro Fahrzeug

GRI 305-7

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in kg			
Bus	8,2	7,3	11,1
Lkw	6,5	6,0	6,9





Biologische Vielfalt

GRI 304-2/-3

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

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

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

Für die spezifische Bewertung der biologischen Wertigkeit von Flächen an unseren Standorten und die Erarbeitung individueller Konzepte zur Weiterentwicklung steht unser interner Biodiversitätsindex (BIX) zur Verfügung. Der Index beschreibt die ökologische Wertigkeit von Freiflächen an einem Produktionsstandort und kann hinzugezogen werden, um geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Biodiversität zu definieren. Der BIX wurde im Berichtsjahr für die Standorte Wörth, Gaggenau, Mannheim, Kassel und Leinfelden-Echterdingen erhoben.

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

Hierzu wurde an den folgenden Standorten an generationsübergreifenden Initiativen mitgewirkt:

- Gaggenau: In einem generationsübergreifenden Projekt setzen sich Führungskräfte und Auszubildende für den Schutz der Bienen und die Förderung der biologischen Vielfalt ein. Im Berichtsjahr ehrte die gemeinnützige Stiftung für Mensch und Umwelt die Initiative als Gewinner des Pflanzwettbewerbs „Deutschland summt“ in Berlin.
- Kassel: Auch dieses Jahr fand im August eine ehrenamtliche Zusammenarbeit mit der Sternental Ferienbetreuung zum Thema „Naturbewusstsein, Gärtnern und Garten“ statt. Hierbei konnten die teilnehmenden Kinder eine heimische Blumensamen- oder Kräutersamenmischung für ihren Garten zusammenstellen. In den letzten Jahren wurden hier zum Beispiel auch die auf dem Werksgelände befindlichen Bienenhotels gebastelt.
- Wörth: Im Rahmen des Familientages gab es eine Apfelsammelaktion an den Streuobstwiesen sowie Pflanz- und Pflegeaktionen u.a. in Zusammenarbeit mit leitenden Führungskräften und Azubis.
- Mannheim und Kassel: Während der Aktionswochen „Biodiversität 2023“ wurden der Belegschaft im Rahmen einer Wanderausstellung Informationen zum Thema Naturschutz bereitgestellt und diese dahingehend sensibilisiert.



▼ Grüne Lieferkette

GRI 3-3, 204-1, 308-1/-2

SDG 9, 12, 13, 17

Lieferanten sind ein wichtiger Teil unseres Produktionsnetzwerks. Daher können sie durch ihr Engagement in den Bereichen Klimaschutz und Ressourcenschonung wichtige Beiträge leisten. Dementsprechend sind wir bestrebt, auch unsere Lieferanten zu sensibilisieren und sie auf unserem Weg zu mehr Umweltschutz in der Lieferkette zu begleiten. Damit wollen wir gemeinsam mit unseren direkten Lieferanten erreichen, dass unsere Produkte und Dienstleistungen in Europa, den USA und Japan bis 2039 CO_{2e}-neutral sind und weltweit bis 2050.

Durch die Transformation unseres Produktportfolios in Richtung lokal CO_{2e}-freie Fahrzeuge im Fahrbetrieb nehmen die Emissionen in der Herstellungsphase der Produkte im Verhältnis zu den Gesamtemissionen, während des Produktlebenszyklus, an Bedeutung zu. Ein wichtiger Treiber der Emissionen in der Lieferkette sind die verwendeten Materialien.

Unser Ziel ist es, die Lieferkette als wichtigen Stellhebel zur Reduktion unserer CO_{2e}-Emissionen zu nutzen, um damit den CO_{2e}-Fußabdruck unserer Produkte über die Wertschöpfungskette und den Lebenszyklus zu verringern. Dafür ist Transparenz über die Emissionen in der Lieferkette eine wichtige Voraussetzung.

Unsere Maßnahmen für eine grüne Lieferkette beziehen sich einerseits auf die Lieferanten als unsere Geschäftspartner, andererseits aber auch auf die zugekauften Teile und Materialien, sowie auf die Transportwege zu unseren Produktionsstätten.

Unsere vorgelagerte Lieferkette erstreckt sich über viele Stufen in einem weltweiten Netzwerk von Akteuren. Hierbei spielen unsere direkten Lieferanten als unsere eigenen Geschäftspartner eine zentrale Rolle. Generell erwarten wir von allen Lieferanten, die in unseren Business Partner Standards beschriebenen Umweltaforderungen einzuhalten und auch an die eigene Lieferkette weiterzugeben. Um unserer Sorgfaltspflicht nachzukommen, haben wir ein umfassendes Konzept für das Nachhaltigkeitsmanagement sowohl von ökologischen als auch von sozialen Faktoren in der Lieferkette entwickelt. Es umfasst neben der Verankerung der Anforderungen in Vertragsbedingungen

auch Prüfinstrumente, sowie Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen für Lieferanten. Das Risikomanagement für Nachhaltigkeit in der Lieferkette wurde im Rahmen der Anforderungen aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) überarbeitet und enthält auch Kriterien zu Umweltrisiken (wie z. B. standort-/länderspezifische Umweltrisiken). Ist der Lieferant auf dieser Basis einem höheren Risiko ausgesetzt, setzen wir weitere Prüfungsmaßnahmen sowie dauerhafte Screenings ein. Bei Verbesserungsbedarf setzen wir Qualifizierungsmaßnahmen ein oder definieren konkrete Umsetzungsschritte, um die Risiken zu mitigieren. Hinweise und Beschwerden auch über Umweltverstöße in der Lieferkette können über die etablierten Meldeprozesse an uns adressiert werden und werden mit entsprechenden Konsequenzen weiterverfolgt. Weitere Informationen zu unserem Hinweisgeber-System finden sich im Kapitel [Compliance](#).

Indem wir die Nachhaltigkeitsstandards in Vertragsbedingungen mit unseren Lieferanten verankern, können wir Umweltvorgaben, wie beispielsweise zu umweltfreundlicher Produktion, Reduzierung von Energie, Wasserverbrauch und Abfall sowie Chemikalien- und Gefahrstoffmanagement, verbindlich einfordern. Von Lieferanten, die uns mit Produktionsmaterial versorgen, fordern wir ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001, EMAS oder vergleichbaren Standards. Lieferanten mit einem geringen Auftragsvolumen sind ausgenommen. Ziel ist es, dass mindestens 70 % unseres relevanten Produktionsmaterialeinkaufsvolumens durch Umweltzertifikate abgedeckt ist. Im Berichtsjahr haben wir eine Abdeckung von 72 % des für 2023 geplanten Einkaufsvolumen erreicht.¹

Elemente der Kreislaufwirtschaft sind hierbei ebenfalls ein Vertragsbestandteil, weshalb die Minimierung des Abfalls, zum Beispiel durch Recycling, eine klare Forderung ist. Auch der Einsatz und Verbrauch von Ressourcen während des Produktionsprozesses soll reduziert bzw. bestenfalls gänzlich vermieden werden. Dabei soll die Verwendung alternativer Materialien, Materialeinsparungen, Recycling oder die Wiederverwendung von Materialien im Vordergrund stehen. Lieferanten sind dazu angehalten, die Prozesse und Verfahren so zu gestalten und auszuführen, dass Produkte am Ende des Lebenszyklus verwertet werden können.

Im Bereich Klimaschutz und Ressourcenschonung ist uns auch die öffentliche Anerkennung für gute Leistungen wichtig. Aus diesem Grund verleihen wir regelmäßig einen Supplier Award, mit dem wir Lieferanten für herausragende Nachhaltigkeitsleistungen in den Kategorien Klimaschutz und Ressourcenschonung auszeichnen.

Transparenz über Umweltauswirkungen der Lieferkette unserer Fahrzeugteile

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

Als relevante Umweltkriterien im SAQ werden die Themen Berichterstattung zum Umweltrisikomanagement, Umweltrichtlinien, Umwelt- und Energie-Managementssystem, Schulungen für Beschäftigte, Nutzung erneuerbarer Energien, Ziele zur Emissionsreduktion, Gefahrstoff- und Abfallmanagement, Klimabewertungen wie das CDP-Rating (ehemals Carbon Disclosure Project), sowie die Weitergabe der Umweltaforderungen an die vorgelagerte Lieferkette abgefragt und in eine Gesamtbewertung der Nachhaltigkeitsleistung integriert. Diese Bewertung wird für neue Auftragsvergaben im Produktionsmaterialeinkauf als verpflichtendes Kriterium ab einem definierten Auftragsvolumen eingesetzt. Darüber hinaus nutzen wir die Daten von CDP. So haben wir im Berichtsjahr bereits zum vierten Mal das CDP-Supply-Chain-Programm durchgeführt. Im Rahmen dieses Programms hielten wir unsere Produktionsmateriallieferanten dazu an, über die Umweltauswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit und ihre Klimaschutzbestrebungen zu berichten. Im Fokus dieser Datenabfrage standen wie im Vorjahr die Lieferanten von Produktionsmaterial, die rund drei Viertel unseres für 2023 geplanten Einkaufsvolumens repräsentieren. Gegenüber dem Vorjahr haben wir zusätzliche Produktionsmateriallieferanten in die Befragung aufgenommen. Damit sind 64 % des für 2023

¹ Die Werte wurden am Stichtag 30. November 2023 ermittelt.



▼ geplanten Einkaufsvolumens im Produktionsmaterialeinkauf mit Klimaschutz-Bewertungen von CDP abgedeckt.^{1,2}

Lieferanten sollen durch das Programm ermutigt werden, sich in ihren Bemühungen, CO_{2e}-Emissionen zu reduzieren, kontinuierlich zu verbessern. Um Transparenz über ihre Dekarbonisierungsstrategien und CO_{2e}-Reduktionsziele zu schaffen, führen wir zudem direkte Gespräche mit wesentlichen Lieferanten. Der CO_{2e}-Fußabdruck wird zunehmend zu einem Kriterium in Einkaufsentscheidungen. Wir möchten Transparenz darüber, wie die CO_{2e}-Bilanz der an uns gelieferten Produkte ausfällt.

Neben der Batterieherstellung sind die Haupttreiber von Treibhausgasemissionen die Herstellung von Rohmaterialien wie Stahl, Aluminium oder Kunststoffen. Zukünftig sollen die Emissionen von Materialien bei neuen Projekten und Vergabeentscheidungen stärker berücksichtigt werden. Um die Beschaffung nachhaltiger Produktionsmaterialien zu fördern, werden wir entsprechende Kennzahlen wie CO_{2e}-Emissionen systematisch in die Geschäftsprozesse integrieren, um unser Ziel der CO_{2e}-Neutralität bis 2039 zu erreichen. Ebenso arbeiten wir mit unseren künftigen Batterielieferanten zusammen, um die CO_{2e}-Emissionen im Produktionsprozess zu minimieren.

Der Informationsaustausch innerhalb wie außerhalb des Unternehmens spielt eine wichtige Rolle bei der erfolgreichen Umsetzung von Maßnahmen für eine umweltschonende Lieferkette. So schulen wir im Produktionsmaterialeinkauf die Einkäufer zu den Nachhaltigkeitsanforderungen an Lieferanten. Außerdem führen wir im Rahmen der Verbandsarbeit bei Drive Sustainability auch Sensibilisierungsmaßnahmen für Lieferanten mithilfe von webbasierten Trainings durch. Dabei werden auch Umweltaspekte, wie Energieverbrauch, Emissions-, und Ressourcenmanagement vermittelt. Im Berichtsjahr wurden Lieferanten in den Fokus-Ländern Brasilien, Tschechien und Türkei geschult.

Bei unseren Maßnahmen für eine umweltschonende Lieferkette konzentrieren wir uns nicht nur auf die Lieferanten von Materialien und Teilen, sondern betrachten auch die Transportwege zu unseren

Produktionsstätten. Dabei agieren die Einkaufsbereiche gemeinsam mit den Logistikbereichen und setzen verschiedene Maßnahmen um.

Inbound Logistik

Wir treiben die Transformation der Transportbranche hin zum lokal CO_{2e}-freien Fahrbetrieb voran und setzen dabei auch in der eigenen Lieferkette auf E-Lkw. Wir haben uns das anspruchsvolle Ziel gesetzt, den Lieferverkehr in das Werk Wörth, unserem größten Montagewerk, bis Ende 2026 zu 100% zu elektrifizieren. Ein bedeutender Teil der direkten Lieferkette kann so im Fahrbetrieb lokal CO_{2e}-frei werden. Gemeinsam mit Logistikdienstleistern und Spediteuren, die täglich unsere deutschen Produktionswerke beliefern, arbeiten wir daran, in den Flotten sukzessive elektrisch angetriebene Lkw zu integrieren. Nach dem erfolgreichen Serienstart des Mercedes-Benz eActros im Jahr 2021, dem umfassende Praxiseinsätze bei Kunden in den vergangenen Jahren vorausgegangen waren, liefern wir damit einen weiteren Beleg für die Praxistauglichkeit von E-Lkw im Transportgewerbe mit seinen vielfältigen Anforderungen. Im Zuge dessen bauen wir eine werkseigene Ladeinfrastruktur in Wörth und den Aggregatwerken Mannheim, Gaggenau /Rastatt und Kassel auf, die sowohl Lieferanten als auch unternehmenseigenen Fahrzeugen zur Verfügung steht. Bereits Ende des Jahres 2023 waren die ersten Anliefertransporte in das Werk Wörth, unter anderem aus den Schwesterwerken, vollständig elektrisch. Im Laufe des Jahres 2024 planen wir sukzessive alle Transporte innerhalb des ersten Umsetzungsradius (ca. 200 km) auf elektrische Lkw umzustellen. Hierzu wird vor allem die elektrisch angetriebene Mercedes-Benz eActros 300 Sattelzugmaschine zum Einsatz kommen. Im weiteren Verlauf des Projektes soll der eActros 600 die längeren Transportdistanzen abdecken. Wir demonstrieren damit das breite Anwendungsgebiet der beiden E-Lkw-Modelle unter realistischen Bedingungen im unternehmenseigenen Transportverkehr.

Kern unseres Konzepts für den batterieelektrischen Fernverkehr ist, Kunden eine ganzheitliche Transportlösung aus Fahrzeugtechnologie, Beratung, Ladeinfrastruktur und Services zu bieten. Um gemeinsam mit den Spediteuren ein zielgerichtetes Konzept für die lokal CO_{2e}-freie Anlieferlogistik im Fahrbetrieb in das Werk Wörth zu entwickeln, steht zu Beginn eine individuelle Analyse der üblichen Routen. Sie gibt Aufschluss über Fahrzeiten und Distanz zwischen den Lieferstandorten, Lademöglichkeiten und individuelle Reichweite. Außerdem erhalten sie

Unterstützung bei der Integration von E-Lkw in die bestehenden Flotten und bei der Neuausrichtung ihrer Logistikzentren, inklusive Beratung zum Aufbau der passenden betriebseigenen Ladeinfrastruktur. In einem nächsten Schritt ist geplant, das Vorgehen auch auf die weiteren Werke in unserem Produktionsverbund auszuweiten. Die Aggregatwerke in Deutschland haben als Fast Follower des Werkes Wörth ebenfalls bereits im Jahr 2023 erste Ladesäulen aufgebaut und Transporte auf elektrische Lkw umgestellt. Hier sind für die Folgejahre weitere Ladeparks mit zugehöriger Infrastruktur und die Umstellung eines Großteils des Anliefer- und Auslieferverkehrs geplant.

Integraler Bestandteil unseres künftigen Inbound-Logistikkonzepts zum im Fahrbetrieb lokal CO_{2e}-freien Anlieferverkehr ist auch der Aufbau einer werkseigenen Ladeinfrastruktur am Standort Wörth. Die Ladesäulen, darunter auch Megawatt-Charging-Stationen zum Hochleistungsladen der Batterie, sind an Schlüsselstellen für den Anlieferverkehr in unmittelbarer Nähe zur Produktion im Werk Wörth geplant. Die in der Produktion verbauten Teile werden just-in-time an das Montageband angeliefert. Die Zeit, in der die Fracht des E-Lkw entladen wird, soll künftig genutzt werden, um die Batterie des Fahrzeugs wieder aufzuladen. Somit muss das Fahrzeug idealerweise keine weitere Standzeit einplanen und kann nach der Teileanlieferung seine Route direkt wieder aufnehmen. Zudem wird aktuell die Möglichkeit geprüft, die Lieferströme im Transportnetzwerk in einem neuen Konsolidierungscenter nahe dem Standort neu zu bündeln und damit zu optimieren.

Zusätzlich zu diesen konkreten CO_{2e}-Reduktionsmaßnahmen schaffen wir Transparenz über die CO_{2e}-Emissionen unserer Transporte. Für die Produktionsstandorte in Europa haben wir ein Berechnungstool eingeführt, um basierend auf realen Transportdaten die CO_{2e}-Emissionen auszuweisen und so auch den Effekt von Optimierungsmaßnahmen oder zum Beispiel dem Einsatz elektrischer Lkw zu messen. Die Berechnungslogik wurde durch das Smart Freight Centre zertifiziert und entspricht dem Standard des Global Logistics Emissions Council. Im Jahr 2024 wollen wir dieses Berechnungstool global ausrollen, um die CO_{2e}-Emissionen der weltweiten Transporte standardisiert zu erfassen.

¹ Die Abdeckungsrate bezieht sich auf Lieferanten, die laut CDP fristgemäß an der Befragung teilgenommen haben und daher einen Klima-Score für 2023 erhalten werden. Die finalen Scores werden erst ab 2024 durch CDP bekannt gegeben.

² Die Werte wurden am Stichtag 30. November 2023 ermittelt.





▼ EU-Taxonomie

Grundlagen

Eine Zielsetzung des Aktionsplans der Europäischen Union (EU) zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums (Sustainable Finance) ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen. Vor diesem Hintergrund ist im Jahr 2020 die Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (EU-Taxonomieverordnung (Taxonomie-VO)) in Kraft getreten. Die Taxonomie-VO legt fest, welche Wirtschaftsaktivitäten in der EU als taxonomiekonform und damit als „ökologisch nachhaltig“ im Hinblick auf sechs von der Verordnung festgelegte Umweltziele gelten. Folgende Umweltziele sind von der Taxonomie-VO definiert:

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

Für alle Umweltziele liegen über delegierte Rechtsakte Beschreibungen relevanter Aktivitäten und technischer Bewertungskriterien vor. In 2023 wurden die delegierten Rechtsakte für die Umweltziele 3 – 6 veröffentlicht. Diese wurden entsprechend in der Taxonomieprüfung berücksichtigt.

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

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

Taxonomiefähige Wirtschaftsaktivitäten

Durch die Beschreibung von Wirtschaftsaktivitäten in den delegierten Rechtsakten gibt die Taxonomie-VO vor, welche Aktivitäten grundsätzlich taxonomiefähig sind. Da sich die Feststellung der Taxonomiefähigkeit für eine Wirtschaftsaktivität an deren Ergebnis orientiert, leitet sich daraus ab, dass sämtliche Aktivitäten sowie die verbundenen Investitionen und Betriebsausgaben, die der Herstellung bzw. Leasing/Finanzierung von Fahrzeugen dienen, auch taxonomiefähig sind.¹

Der delegierte Rechtsakt (EU) 2022/1214 vom 9. März 2022 enthält zudem spezifische Regelungen für den Energiesektor. Eine Analyse der Aktivitäten in diesem Zusammenhang führte zum Ergebnis, dass entsprechende Aktivitäten ausschließlich der Eigennutzung im Rahmen der Herstellungsaktivität dienen und nur einen unwesentlichen Umfang für Daimler Truck darstellen. Entsprechend führt Daimler Truck keine selbstständigen Aktivitäten im Kontext des delegierten Rechtsaktes aus.

Darüber hinaus wurde entsprechend des neuen delegierten Rechtsaktes (EU) 2023/2486 vom 27. Juni 2023 die Aufteilung der Aktivitäten auf die Umweltziele 1 – 6 analysiert und geprüft. Auf dieser Basis konnte festgestellt werden, dass keine Überschneidung der Umweltziele vorliegt. Demnach ist nur das Umweltziel Klimaschutz wesentlich. Auf die zusätzlichen Tabellen zur Doppelzählung wird daher verzichtet.

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

- Aktivität 3.3 – Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien

¹ Vergleiche Frage Zwei in der „Commission notice on the interpretation of certain legal provisions of the Disclosures Delegated Act under Article 8 of EU Taxonomy Regulation on the reporting of eligible economic activities and assets“ der EU-Kommission vom 6. Oktober 2022 („FAQ“).

- Aktivität 6.3 – Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr

- Aktivität 6.5 – Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen

– Aktivität 6.6 – Güterbeförderung im Straßenverkehr
 Unter der Aktivität 3.3 erfasst Daimler Truck alle eigenproduzierten Lkw und Busse, ungeachtet ihres CO₂-Ausstoßes als taxonomiefähig, das heißt auch alle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Hintergrund ist, dass die Taxonomie-VO außerhalb der technischen Bewertungskriterien keine Definition des Begriffs „CO₂-arm“ enthält, und somit alle Fahrzeuge grundsätzlich als taxonomiefähig klassifiziert werden können. Der Begriff „CO₂-arm“ ist lediglich auf die Prüfung der Taxonomiekonformität im Rahmen der technischen Bewertungskriterien anzuwenden.² Unter den Aktivitäten 6.3, 6.5 und 6.6 werden Leasing/Finanzierungs-Aktivitäten im Zusammenhang mit Bussen, Pkw bzw. Lkw erfasst, unabhängig davon, ob es sich um Eigen- oder Fremddaten handelt.

Taxonomiekonformität

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

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

² Vergleiche Frage Neun der FAQ der EU-Kommission vom 6. Oktober 2022. ▲



▼ Für die Prüfung der Taxonomiekonformität werden ausschließlich CO₂-arme Fahrzeuge gemäß der Definition der technischen Bewertungskriterien berücksichtigt. Grundsätzlich sieht die EU-Taxonomie bei der Konformitätsprüfung auch die Berücksichtigung von Bussen vor, die die Euro VI-Norm vorerfüllen. Da zum Zeitpunkt der Prüfung die aktuelle Euro VI-Norm bereits in Kraft getreten ist, liegt aus Sicht von Daimler Truck keine Vorerfüllung vor und die Fahrzeuge werden dementsprechend nicht bei der Prüfung der Taxonomiekonformität berücksichtigt.

Do-No-Significant-Harm

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

Daimler Truck leistet wie oben beschrieben ausschließlich einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel 1 „Klimaschutz“. Daher sind die DNSH-Kriterien für die weiteren Umweltziele 2 bis 6 zu untersuchen.

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

Für diese Umweltziele sind abhängig von der jeweiligen Wirtschaftsaktivität folgende DNSH-Kriterien zu prüfen:

Umweltziel 2 – „Anpassung an den Klimawandel“

– Aktivitäten 3.3, 6.3, 6.5, 6.6: Das Kriterium verlangt die Durchführung von sogenannten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalysen.¹ Diese wurden übergreifend auf Konzernebene durchgeführt. Daimler Truck bezieht entsprechend den Anforderungen der EU-Taxonomie diverse physische Klimarisiken in die Analyse ein. Jedes der gemäß Taxonomie-VO zu betrachtenden physischen Klimarisiken wurde auf Basis von Klimaszenarien bewertet. Die Klimaprojektionen basieren auf den „Shared Socioeconomic Pathway“-Szenarien

(SSP-Szenarien) des Weltklimarates. Die Analyse fokussiert sich somit auf die Wirtschaftsaktivität 3.3. und betrachtet einen Zeitraum bis 2080. Identifizierte Risiken werden in einem Anpassungsplan adressiert. Für die Aktivitäten 6.3, 6.5 und 6.6 wird keine Gefährdung der Ausführung der Aktivitäten durch physische Klimarisiken gesehen. Extremwettertests werden in der Entwicklung der Fahrzeuge durchgeführt.

Umweltziel 3 – „Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser und Meeresressourcen“

– Aktivität 3.3: Das Kriterium verlangt die Ausarbeitung eines Bewirtschaftungsplanes unter Maßgabe von Wasserqualität und Wasserknappheit gemäß der Wasserrahmenrichtlinie.² Im Rahmen der regelmäßig an den Daimler Truck-Standorten stattfindenden Environmental Due Diligence-Audits werden die Risiken und Maßnahmen in Bezug auf Wasserqualität nachgehalten (für Details, siehe Kapitel  [Vermeidung von Umweltverschmutzung](#)). Zudem berücksichtigt Daimler Truck die Vermeidung von Wasserknappheit durch eine zentrale Risikobewertung auf Basis anerkannter Modelle und Vorgehensweisen. Die bestehenden Prozesse decken die in 2023 erfolgten Anpassungen der Kriterien im delegierten Rechtsakt ab.

Umweltziel 4 – „Übergang zur Kreislaufwirtschaft“

– Aktivität 3.3: Für die relevanten Fahrzeuge muss die Möglichkeit der Verwendung von Sekundärrohstoffen sowie die Möglichkeit eines Designs zur leichten Demontage und Langlebigkeit berücksichtigt werden. Außerdem muss eine Nachverfolgbarkeit von Gefahrstoffen in den Produkten sowie ein Abfallmanagement in den Standorten vorliegen. In diesem Kontext greifen verschiedene konzerninterne Vorgaben und Standards sowie im Einzelfall weitere geeignete Nachweise. Das Thema Langlebigkeit ist beispielsweise im Produktentwicklungsprozess verankert. Der „Konzernstandard Abfallwirtschaft“ definiert konzernübergreifend das Abfallmanagement.

– Aktivitäten 6.3, 6.5 und 6.6: Das Kriterium verlangt Maßnahmen zum Abfallmanagement, insbesondere am Ende des Lebenszyklus der Fahrzeuge.

– Aktivitäten 6.5 und 6.6: Es müssen definierte Quoten an recyclebaren bzw. verwertbaren Materialien in den Produkten eingehalten werden. Sofern die nach den Vorgaben ermittelten Quoten die geforderten Schwellenwerte erreichen, gilt das technische Bewertungskriterium als erfüllt.

Umweltziel 5 – „Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung“

– Aktivität 3.3: Das Kriterium bezieht sich auf die Anlage C der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139. Anlage C referenziert auf verschiedene europäische Gesetzgebungen aus dem Chemikalienrecht. Im Rahmen des am 27. Juni 2023 veröffentlichten Anhang I zur Delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 der Kommission zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments wurde der Buchstabe f) der Anlage C konkretisiert sowie ein weiterer Absatz ergänzt. Die in Anlage C definierten Stoffe unterliegen Einschränkungen bei der Herstellung, beim Inverkehrbringen und bei der Verwendung, sowohl bezogen auf die Verwendung in den Standorten als auch in den Produkten. Hierfür liegen Vorgaben hinsichtlich der Verwendung von Arbeitsstoffen und Produktkomponenten bzw. Substitutionsprüfungen für diese vor.

Darüber hinaus bestehen Auslegungsschwierigkeiten bezüglich des unbestimmten Begriffes „Wo anwendbar“ in Bezug auf die Verwendung von Blei, Quecksilber, sechswertigem Chrom und Cadmium. Daimler Truck legt das Kriterium gemäß der vorherigen Version der Verordnung aus und referenziert auf die Richtlinie 2000/53/EG.

– Aktivitäten 6.3, 6.5 und 6.6: Es ist die Einhaltung bestimmter Reifenklassen mit Bezug auf Rollwiderstand und Rollgeräusche nachzuweisen. Im Berichtsjahr wurden geeignete Analysen für die geforderte Nachweiserbringung bei den entsprechenden Fahrzeugen durchgeführt. Wenn Informationen zu den Reifen vorliegen und die entsprechenden Klassen eingehalten werden, gilt das technische Bewertungskriterium als erfüllt. ▲

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

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

**▼ Umweltziel 6 – „Schutz von Biodiversität und Ökosystemen“**

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

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

Mindestschutz

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

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

Für das Berichtsjahr 2023 wurde diesbezüglich kein erhöhtes Risiko identifiziert und bewertet. Für jeden potenziellen Risikobereich gibt es derzeit bereits Maßnahmen zur Vorbeugung und, falls erforderlich, zur Abhilfe. Im Rahmen der Due Diligence-Prozesse konnte nachgewiesen werden, dass in keinem der vier Themenbereiche Verurteilungen vorliegen (für Details siehe Kapitel [👁 Unternehmensführung und Soziales](#)).

Berichterstattung über die drei Leistungsindikatoren

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



▼ **B.52**

Umsatzerlöse

I Meldebogen:

Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2023

Wirtschaftstätigkeiten	Code	2023		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)					Mindestschutz	Anteil taxonomie- konformer (A.1) oder taxonomie- fähiger (A.2) Umsatz Jahr 2022	Kategorie ermöglich- ende Tätig- keit	Kategorie Übergangs- tätigkeiten	
		Umsatz Mio. €	Umsatz- anteil, Jahr 2023 %	Klimaschutz J;N;N/TF	Anpassung an den Klimawandel J;N;N/TF	Wasser J;N;N/TF	Umwelt- verschmutzung J;N;N/TF	Kreislauf- wirtschaft J;N;N/TF	Biologische Vielfalt J;N;N/TF	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Wasser J/N	Umwelt- verschmutzung J/N	Kreislauf- wirtschaft J/N					Biologische Vielfalt J/N
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	508	0,9	J	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	J	J	J	J	J	J	J	0,5	E	
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		508	0,9	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	0,5		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		508	0,9	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	0,5	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,0	0,0						J	J	J	J	J	J	J	0,0		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	51.097	91,4	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								92,4		
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	328	0,6	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								0,4		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	85	0,2	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								0,2		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	1.879	3,4	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								2,5		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		53.389	95,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								95,5		
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		53.896	96,4	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								96,0		

B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN

Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten	1.994	3,6
Gesamt	55.890	100,0

J – Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N – Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/TF – für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit;
 CCM: Climate Change Mitigation/ Klimaschutz.



▼ **B.53**

Investitionen (CapEx)

II Meldebogen:

CapEx-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2023

Wirtschaftstätigkeiten	Code	2023		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)					Mindestschutz	Anteil taxonomie- konformer (A.1) oder taxonomie- fähiger (A.2) CapEx Jahr 2022	Kategorie ermöglich- ende Tätig- keit	Kategorie Übergangs- tätigkeiten	
		CapEx Mio. €	CapEx- Anteil, Jahr 2023 %	Klimaschutz J;N;N/TF	Anpassung an den Klimawandel J;N;N/TF	Wasser J;N;N/TF	Umwelt- verschmutzung J;N;N/TF	Kreislauf- wirtschaft J;N;N/TF	Biologische Vielfalt J;N;N/TF	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Wasser J/N	Umwelt- verschmutzung J/N	Kreislauf- wirtschaft J/N					Biologische Vielfalt J/N
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	255	7,5	J	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	J	J	J	J	J	J	J	5,0	E	
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		255	7,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	5,0		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		255	7,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	5,0	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,0	0,0						J	J	J	J	J	J	J	0,0		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	2.674	78,5	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								59,3		
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	29	0,9	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								1,0		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	2	0,1	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								0,2		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	433	12,7	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								34,2		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		3.139	92,2	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								94,7		
A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		3.394	99,7	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								99,7		

B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN

CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten	12	0,3
Gesamt	3.405	100,0

J – Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N – Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/TF – für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit;
 CCM: Climate Change Mitigation/ Klimaschutz.



▼ **B.54**

Betriebsausgaben (OpEx)

III Meldebogen:

OpEx-Anteil von Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2023

Wirtschaftstätigkeiten	Code	2023		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)					Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx Jahr 2022	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeiten	
		OpEx Mio. €	OpEx-Anteil, Jahr 2023 %	Klimaschutz J;N;N/TF	Anpassung an den Klimawandel J;N;N/TF	Wasser J;N;N/TF	Umweltverschmutzung J;N;N/TF	Kreislaufwirtschaft J;N;N/TF	Biologische Vielfalt J;N;N/TF	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Wasser J/N	Umweltverschmutzung J/N	Kreislaufwirtschaft J/N					Biologische Vielfalt J/N
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	288	12,9	J	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	J	J	J	J	J	J	J	6,5	E	
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		288	12,9	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	6,5		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		288	12,9	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	6,5	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,0	0,0						J	J	J	J	J	J	J	0,0		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	1.907	85,1	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								92,8		
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	0	0,0	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								0,0		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	0	0,0	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								0,0		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	2	0,1	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								0,0		
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		1.908	85,2	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								92,8		
A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		2.196	98,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								99,3		

B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN

OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten	44	2,0
Gesamt	2.240	100,0

J – Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N – Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/TF – für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit;
 CCM: Climate Change Mitigation/ Klimaschutz.



▼ Umsatzerlöse

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

Insgesamt berücksichtigt der Nenner alle Umsatzerlöse des Daimler Truck-Konzerns. Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 2023 55.890 Mio. € (siehe [Anmerkung 5. Umsatzerlöse](#) des Konzernanhangs).

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

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

Im Berichtsjahr 2023 werden 508 Mio. € bzw. 0,9% der Umsatzerlöse als taxonomiekonform und 53.389 Mio. € bzw. 95,5% als taxonomiefähig klassifiziert. Im Vorjahr wurden 276 Mio. € bzw. 0,5% der Umsatzerlöse als taxonomiekonform und 48.613 Mio. € bzw. 95,5% als taxonomiefähig klassifiziert.

Der Anstieg des taxonomiekonformen Umsatzes ergibt sich aus dem gestiegenen Absatz von CO₂-armen Fahrzeugen.

Investitionen

Die Investitionskennzahl entspricht dem Verhältnis der taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Investitionen zu den gesamten Investitionsausgaben gemäß Taxonomie-VO für das Berichtsjahr. Insgesamt werden für den Nenner alle Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagevermögen und vermieteten Gegenständen, sowie Zugänge zu Nutzungsrechten gemäß IFRS 16, einschließlich der Zugänge zu den genannten Vermögenswerten im Rahmen von Unternehmenserwerben berücksichtigt. Erworbene Firmenwerte werden nicht in die Betrachtung einbezogen.

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

Im Berichtsjahr 2023 setzt sich der Zähler aus den folgenden Bestandteilen zusammen:

1. CapEx A: Investitionsausgaben, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind. Dies beinhaltet auch Investitionsausgaben für die Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten, die im Berichtsjahr 2023 abgeschlossen sind. Im Berichtsjahr 2023 sind 49 Mio. € CapEx A zuzuordnen.
2. CapEx B: Investitionen für die Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten, die nicht im Berichtsjahr 2023 abgeschlossen wurden. Im Zusammenhang mit diesen Investitionen ist ein sogenannter „CapEx-Plan“ zu veröffentlichen. Dieser umfasst das aktuelle Berichtsjahr sowie einen Zeitraum von fünf Jahren und die enthaltenen Investitionen sind ausschließlich der Aktivität 3.3 zuzuordnen. Die enthaltenen aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten betreffen dabei die Entwicklung von Battery-Electric Vehicles (BEV) sowie Fuel Cell Electric Vehicles (FCEV). Wichtige Meilensteine des CapEx-Plans, wie beispielsweise der Abschluss wesentlicher Entwicklungsprojekte, werden regelmäßig auf der Website des

Daimler Truck-Konzerns veröffentlicht. Die Investitionen in der Kategorie CapEx B betragen 206 Mio. € im Berichtsjahr 2023. Der CapEx-Plan umfasst Investitionen in einer erwarteten Bandbreite von 3.400 Mio. € bis 3.500 Mio. €, die im Berichtsjahr 2023 angefallen und für den Zeitraum von 2024 bis 2028 geplant sind.

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

Der Anteil der CapEx-KPI, der als taxonomiekonform ausgewiesen wird, setzt sich aus Zugängen aus Sachanlagen inklusive Nutzungsrechten (134 Mio. €; 2022: 71 Mio. €) und Zugängen aus selbst geschaffenen immateriellen Vermögenswerten, insbesondere aus kapitalisierten Nutzungsrechten (121 Mio. €, 2022: 120 Mio. €) zusammen. Im Berichtsjahr 2023 lagen keine taxonomiekonformen Zugänge aus dem Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse vor.

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

Im Berichtsjahr 2023 werden 255 Mio. € bzw. 7,5% der Investitionen als taxonomiekonform und 3.139 Mio. € bzw. 92,2% als taxonomiefähig klassifiziert. Im Vorjahr wurden 191 Mio. € bzw. 5,0% der Investitionen als taxonomiekonform und 3.633 Mio. € bzw. 94,7% als taxonomiefähig klassifiziert. Das Investitionsvolumen liegt demnach auf Vorjahresniveau. ▲



▼ Betriebsausgaben

Die Kennzahl für Betriebsausgaben entspricht dem Verhältnis der taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Betriebsausgaben zu den relevanten direkten, nicht aktivierten Kosten (Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Leasingverhältnisse, Wartung und Instandhaltung) im Berichtsjahr.

Die insgesamt im Nenner zu berücksichtigenden Betriebsausgaben umfassen den Umfang gemäß Anhang 1 des Delegierten Rechtsaktes zu Art. 8 der Offenlegungspflichten der Taxonomie-VO. Für die Ermittlung des Zählers werden die Betriebsausgaben dahingehend untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung oder Leasing/Finanzierung von Fahrzeugen stehen (taxonomiefähig).

Weiterhin werden sie auf die Erfüllung der mit der Aktivität verbundenen technischen Bewertungskriterien überprüft. Im Berichtsjahr 2023 sind die folgenden OpEx-Bestandteile im Zähler berücksichtigt:

1. OpEx A: Betriebsausgaben, die mit Vermögenswerten oder Prozessen verbunden sind, die zu taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten gehören. Diese betragen im Berichtsjahr 2023 49 Mio. €.
2. OpEx B: Betriebsausgaben, die die Ausweitung von taxonomiekonformen Aktivitäten betreffen. Für diese Betriebsausgaben ist ein „OpEx-Plan“ zu veröffentlichen. Der OpEx-Plan wird dabei als Teil des CapEx-Plans gesehen und erfüllt die dort ausgeführten Kriterien. Die OpEx B zugeordneten Aufwendungen betragen im Berichtsjahr 2023 239 Mio. €. Der OpEx-Plan umfasst Aufwendungen in einer erwarteten Bandbreite von 2.600 Mio. € bis 2.700 Mio. €, die im Berichtsjahr 2023 angefallen und für den Zeitraum von 2024 bis 2028 geplant sind.

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

Im Berichtsjahr 2023 werden 288 Mio. € bzw. 12,9 % der Betriebsausgaben als taxonomiekonform und 1.908 Mio. € bzw. 85,2 % als taxonomiefähig klassifiziert. Im Vorjahr wurden 136 Mio. € bzw. 6,5 % der Betriebsausgaben als taxonomiekonform und 1.931 Mio. € bzw. 92,8 % als taxonomiefähig klassifiziert. Die höheren Betriebsausgaben resultieren im Wesentlichen aus gestiegenen nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungsausgaben für abgeschlossene und laufende Projekte (+137 Mio. €). ▲



Soziales

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





Soziales

Als globaler Nutzfahrzeughersteller haben wir großen Einfluss auf Menschen, die von unserem Unternehmenshandeln betroffen sind, sowie auf die Gesellschaft, in der wir leben. Unsere Vision „Leading Sustainable Transportation“ bedeutet für uns, den Transport von morgen verantwortungsvoll mitzugestalten. Ein wichtiges Fundament hierfür sind unsere Beschäftigten. Mit ihren Ideen, Talenten und Fähigkeiten gestalten sie unser Unternehmen entscheidend mit – und helfen uns, für die Zukunft gewappnet zu sein. Wir wollen ein guter Arbeitgeber sein und bieten eine Arbeitsumgebung, in der Gesundheit, Arbeitsschutz und das Wohlergehen unserer Beschäftigten gesichert sind. Unsere Lkw und Busse sind ein wichtiger Bestandteil im Alltag vieler Menschen. Daher haben Verkehrssicherheit und der Schutz aller Verkehrsteilnehmer für uns oberste Priorität. Verantwortungsbewusstsein und Nachhaltigkeit betreffen daneben die ganze Wertschöpfungskette – und wir stellen uns den wachsenden Herausforderungen. Wir kooperieren mit unseren Lieferanten und verpflichten sie, sich gemeinsam mit uns für die Achtung der Rechte aller Menschen einzusetzen, die wir durch unsere Geschäftstätigkeit beeinflussen.

Wesentliche Sozialthemen

GRI 3-3

Im Rahmen der durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse wurden die Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf unsere Beschäftigten, die Gesellschaft und weitere betroffene Personen entlang unserer gesamten Wertschöpfungskette betrachtet, sowie die Auswirkungen von Sozialeinflüssen auf die Geschäftstätigkeit von Daimler Truck analysiert und bewertet. Als Ergebnis wurden die folgenden Themen als wesentlich definiert:

1. Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz
2. Menschenrechte
3. Verkehrssicherheit

Weitere Informationen dazu befinden sich im Abschnitt „Wesentlichkeitsanalyse“ im Kapitel  [Verantwortungsvolle Unternehmensführung](#).



Unser Team

GRI 2-7

Mit unserer Personalstrategie wollen wir Daimler Truck zum attraktivsten Arbeitgeber der Branche machen, indem wir unser Team befähigen und inspirieren, die Transformation des Nutzfahrzeuggeschäfts voranzutreiben. Dabei setzen wir auf eine Unternehmenskultur, in der jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter im Mittelpunkt steht und einen individuellen Beitrag entlang der Employee Journey entfalten kann.

Darüber hinaus ist ein wesentliches Handlungsfeld entsprechend unserer Wesentlichkeitsanalyse, die Gesundheit, den Arbeitsschutz und das Wohlergehen unserer Beschäftigten zu wahren. Als zukunftsorientierter Arbeitgeber wollen wir ein faires Vergütungssystem und weitreichende flexible Arbeitszeitmodelle anbieten, die die Vereinbarkeit von Beruf und Familie und eine ausgewogene Work-Life-Balance fördern. Außerdem fördern wir die Weiterentwicklung unserer Beschäftigten, indem wir sie mit vielfältigen Qualifizierungsangeboten und flexiblen Lernmethoden unterstützen. Wir wollen das Engagement und die Zusammenarbeit aller Beschäftigten fördern und für einen offenen und von Respekt getragenen Umgang miteinander sorgen. Dabei hat sich erneut gezeigt, dass wir auf eine konstruktive Zusammenarbeit mit Arbeitnehmervertretern und auch Gewerkschaften setzen können.

Weltweit bringen über 100.000 Menschen durch ihre Kompetenzen, Ideen und ihre Leistungsbereitschaft unser Unternehmen voran. Unsere Beschäftigten sind der zentrale Erfolgsfaktor unseres Konzerns. Sie waren der Schlüssel zur Erreichung der Unternehmensergebnisse im Berichtsjahr 2023.

B.55

Beschäftigte nach Segmenten

GRI 2-7	▼ 2023	▼ 2022	2021
Mercedes-Benz Trucks	38.470	40.884	40.327
davon weiblich	4.648	4.721	4.508
Trucks North America	28.833	28.227	25.930
davon weiblich	5.431	5.214	4.843
Trucks Asia	16.823	16.214	15.865
davon weiblich	1.831	1.657	1.601
Daimler Buses	15.480	15.184	14.861
davon weiblich	1.860	1.702	1.564
DT Financial Services	1.818	1.770	1.245
davon weiblich	853	837	601
Zentrale Funktionen und Services	2.992	2.450	1.622
davon weiblich	1.087	968	611
Gesamt	104.416	104.729	99.849
davon weiblich	15.711	15.097	13.727

Organisation und Verantwortungen

Die Organisation und Verantwortung baut auf einer globalen Human Resources (HR)-Struktur auf. Der HR-Bereich besteht aus verschiedenen Funktionen, die entlang der gesamten HR-Wertschöpfungskette und an allen unseren Standorten arbeiten. HR-Business Partner beraten und begleiten unsere Beschäftigten in relevanten, strategischen HR-Themen und setzen diese gemeinsam um. Dabei sind wir entlang der Segmentstrukturen aufgestellt, sodass für jedes Segment eine eigene Personalverantwortlichkeit sichergestellt ist. Außerdem sind Querschnittsthemen wie Personalentwicklung, Arbeitspolitik oder Vergütung in sogenannten Center of Competences (CoC) mit globaler Governance-Funktion gebündelt. Die Leitung des CoC People and Organisation Development ist im Sustainability Steering Committee vertreten.

Das HR-Compliance Management System fokussiert sich auf die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, regulatorischer Standards und ethischer Grundsätze zur Sicherstellung einer regelkonformen Personalarbeit sowie angemessener Arbeits- und Sozialstandards und leistet somit einen Beitrag zur Schaffung einer respektvollen,

vertrauensvollen und integrativen Unternehmenskultur. Der Personalvorstand ist konzernweit für die Personalarbeit und HR-Compliance zuständig. Weitere Informationen zu HR-Compliance befinden sich im Abschnitt „Einhaltung von arbeits- und sozialrechtlichen Pflichten (HR-Compliance)“ im Kapitel [Compliance](#).

Um einen kontinuierlichen Austausch zwischen den einzelnen Funktionen und eine bestmögliche Entscheidungsfindung im Sinne des gesamten Konzerns sicherzustellen, tagt in regelmäßigem Turnus das Operations Committee (OpCom) als oberstes HR-Entscheidungs-gremium unter Vorsitz des für den Bereich Personal verantwortlichen Vorstandmitglieds. Um eine enge Einbindung der HR-Funktionen in das operative Geschäft sicherzustellen, sind die HR-Business Partner in die Leitungsgremien ihrer Zuständigkeitsbereiche eingebunden.

Unsere Unternehmenskultur und Daimler Truck als attraktiver Arbeitgeber

Für uns ist es wichtig, dass unsere Werte und unsere Kultur von allen im Unternehmen geteilt und gelebt werden. Hierzu wollen wir das Engagement unserer Beschäftigten fördern und Möglichkeiten zur Gestaltung im Rahmen der „Impact Culture“ erweitern. Bei unserer „Impact Culture“ steht das Thema Miteinander im Vordergrund und vor allem die Frage, wie wir über verschiedene Ebenen, Regionen und Fachgebiete zusammenarbeiten möchten. Unsere Unternehmenskultur ist auch die Basis für unsere Arbeitgeberkommunikation.

Wir wollen ein guter und attraktiver Arbeitgeber sein – sowohl für unsere eigenen Beschäftigten als auch für die unterschiedlichen Zielgruppen am globalen Arbeitsmarkt. Um unseren Bekanntheitsgrad als Unternehmen zu steigern und gleichzeitig unseren Beschäftigten Wertschätzung für ihre tagtägliche Arbeit entgegenzubringen, wurde die interne und externe Arbeitgeberkampagne mit dem Slogan „You make us“ im Jahr 2023 weltweit gestartet. Sie hat zum Ziel, unsere Unternehmenskultur, die „Impact Culture“, und unsere Arbeitgebermarke nach innen und außen zu tragen und unsere Identität zu stärken. Fokusthemen sind dabei Nachhaltigkeit, Zukunftstechnologien, Individuelle Entwicklungsmöglichkeiten, Internationalität sowie Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion. Die Employer Branding- und Recruiting-Aktivitäten orientieren sich kurz-, mittel- und langfristig an der



Unternehmensstrategie, den Bedarfen der Fachbereiche sowie den Erwartungen der Zielgruppen.

Eine wichtige Grundlage unserer Unternehmenskultur und Arbeitgeberattraktivität ist eine gute und stimmige Führungs- und Zusammenarbeitskultur. Die Grundlage und Verhaltensanker dafür beschreibt und definiert das sogenannte „Great Leadership Behavior“. Mit „DTRUCKS“ wurde ein Training zunächst für Führungskräfte konzipiert, das es ermöglicht, das Great Leadership Behavior erlebbar zu machen und erste Schritte zur Umsetzung in der täglichen Führungsarbeit zu unternehmen. Diese Daimler Truck-Initiative wurde von der European Foundation for Management Development (EFMD) im Jahr 2023 mit dem „Excellence in Practice“ Award in Silber ausgezeichnet. Nach erfolgreichem Roll-out auf der Führungskräfteebene wurden weitere Trainingsformate für die Beschäftigten entwickelt, um auch diese mit den Verhaltensankern vertraut zu machen.

Zusätzlich unterstützt das Daimler Truck-Learning Curriculum Führungskräfte und Beschäftigte dabei, sich und ihr Handeln stetig weiterzuentwickeln, wobei die Schwerpunkte auf unseren Leitlinien und unserem Purpose basieren.

Um unser Kulturverständnis in unseren Prozessen und Strukturen durchgängig darzustellen, haben wir in 2023 weiter daran gearbeitet, das Great Leadership Behavior in die Performance- und Potenzialprozesse für Führungskräfte und angehende Führungskräfte zu integrieren. Unter dem Begriff „Impact Compass“ unterstützen wir Führungskräfte in ihrer Führungsrolle. Wir verankern damit die Daimler Truck-Kultur im Alltag, bieten Transparenz und Orientierung und fördern die persönliche und berufliche Entwicklung, indem wir unsere Beschäftigten in den gesamten Prozess einbinden. Auch der neu eingeführte, persönliche 360° Feedbackprozess fungiert hierbei als wichtiger Bestandteil in der Kulturveränderung. Darüber hinaus ermöglicht der globale Impact Compass neue Ansätze zur Identifikation und Förderung der Performance und des Potenzials unserer Beschäftigten. Für die agile Entwicklung und Implementierung des Impact Compass wurde die Daimler Truck AG mit dem HR Excellence Award 2023 in der Kategorie „Performance Management“ ausgezeichnet.

Unsere Mitarbeiterbefragung ist ein wichtiges Instrument, um mit unseren Beschäftigten in den Dialog zu gehen. Wir wollen methodisch messen und verstehen, was unsere Beschäftigten bewegt und ermöglichen eine flächendeckende und standardisierte Bewertung des Konzerns und seiner Teams. Die Mitarbeiterbefragung gilt als wichtiger Gradmesser dafür, wo wir unter anderem in den Bereichen Zufriedenheit, Engagement, Compliance und Gesundheit aktuell stehen – und vor allem, wo wir Entwicklungspotenzial haben. Führungskräfte sind daher angehalten, in den Dialog mit ihren Beschäftigten zu gehen und angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um sich kontinuierlich weiterzuentwickeln. Die HR-Organisation stellt dafür Unterstützungsmaterialien und Werkzeuge zur Verfügung, wie beispielsweise Lernmaterialien, Trainings, Videos und Austauschplattformen.

Nach der Mitarbeiterbefragung, die wir im September 2022 erstmals als eigenständiges Unternehmen durchgeführt haben, wurde die im jährlichen Turnus stattfindende Befragung auch in diesem Berichtsjahr durchgeführt. Bei über 100.000 Beschäftigten ist die Beteiligungsquote auf 82% gestiegen (2022: 79%). Die Ergebnisse unserer Mitarbeiterbefragung 2023 zeigen über alle Themen hinweg, wie beispielsweise Engagement, eine leichte Steigerung. Auf einer fünfstufigen Skala von 1 (Stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (äußerst zufrieden), zeigt sich auch die allgemeine Zufriedenheit der Belegschaft mit dem Unternehmen in einem Mittelwert von 4.01. Unser Handlungsfeld beim Thema Folgeprozess – die Diskussion von Ergebnissen und das Ableiten von adäquaten Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Belegschaft – konnte signifikant gesteigert werden auf einen Durchschnittswert von 3.83 (2022: 3.69). Als Potenzial wollen wir die erreichten Entwicklungen weiter ausbauen und die Bereitschaft aller Beschäftigten nutzen, um unsere junge Unternehmenskultur gemeinsam zu gestalten.

Weitere Informationen zu unserer Unternehmenskultur und unseren Werten befinden sich unter www.daimlertruck.com/karriere/you-makeus.

Zusammenarbeit mit Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften

GRI 2-30

Es gehört zu unseren Grundüberzeugungen, vertrauensvoll mit gewählten Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften zusammenarbeiten. Nur so können die vielfältigen Herausforderungen gemeinsam erfolgreich bewältigt und Chancen genutzt werden.

Wir erkennen das Recht unserer Beschäftigten auf die Bildung von Arbeitnehmervertretungen, auf Kollektivverhandlungen zur Regelung von Arbeitsbedingungen und ihr Streikrecht, in Abhängigkeit von anwendbarem Recht, an. Auf dieser Grundlage ist es unser gemeinsames Anliegen, konstruktive Regelungen und Lösungen zu vereinbaren, die im Interesse von Unternehmen und Beschäftigten sind und damit ein nachhaltiges und starkes Fundament für eine erfolgreiche Zukunft von Daimler Truck bilden. Konzernweit bestehen für die Mehrheit der Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen, zum Beispiel über Tarifverträge. In Europa unterliegen etwa 70% der Beschäftigten den Regelungen eines Tarifvertrags. Allein in Deutschland sind es mehr als 95%, in Nordamerika und Asien etwa 65%.

Die gewählten Betriebsräte an den deutschen Standorten der Daimler Truck AG haben in den zuständigen Fachkommissionen ihre Arbeit fortgeführt. Die auf internationaler Ebene zusammengeführten Gremien Europäischer Betriebsrat (EBR) sowie die Weltarbeitnehmervertretung (WBR) haben im Jahr 2023 an übergreifenden Themen gearbeitet. In einer gemeinsamen Konferenz mit der Unternehmensleitung standen Fixkosten, die mögliche Fusion der Konzerntochter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation mit Hino Motors, einer Tochter der Toyota Corporation sowie Menschenrechte im Vordergrund. Wir wollen mit dieser internationalen Zusammenarbeit weltweit eine Vorbildfunktion einnehmen, denn die Länder außerhalb der Europäischen Union verfügen über die gleichen Rechte und Pflichten wie diejenigen, für die die EBR-Richtlinie unmittelbar gilt. Aktuell sind 23 Länder gemäß ihrer Beschäftigtenzahl repräsentiert und haben 34 Vertreter entsandt. Weitere Informationen über den Betriebsrat und internationale Gremien befinden sich unter www.daimlertruck.com/betriebsrat/internationale-gremien.



Die für die jeweils gesetzlich vorgeschriebene Wahlperiode gewählten Arbeitnehmervereiner standen in zahlreichen fachlichen Themen mit den Unternehmensvertretern in einem konstruktiven Austausch. Weiterhin liegt ein besonderer Schwerpunkt der weltweiten Zusammenarbeit in der erfolgreichen Gestaltung der Transformation in Richtung CO₂-freier Mobilität sowie der Digitalisierung. Dabei besteht das gemeinsame Ziel, ein wirtschaftlich nachhaltiges und erfolgreiches Unternehmen zu schaffen und gleichzeitig die Beschäftigung möglichst sozial abzusichern. Eine wichtige Maßnahme ist in diesem Zusammenhang die Qualifizierung und Weiterbildung der Beschäftigten, welche im Berichtsjahr 2023 sukzessiv global ausgeweitet wurde.

Ein weiterer wesentlicher Arbeitsschwerpunkt mit den Arbeitnehmervertretern sind alle Fragen der Arbeitssicherheit und der Gesunderhaltung der Beschäftigten. Hier konnten viele Maßnahmen gemeinsam entwickelt werden. Solidarische Hilfe und unbürokratisches gemeinsames Handeln hat sich auch gezeigt, nachdem die Türkei am 6. Februar 2023 von einem verheerenden Erdbeben getroffen wurde. Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat haben sowohl Sachspenden als auch Geldspenden auf den Weg gebracht. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt „Corporate Citizenship“ im Kapitel  **Partnerschaften und Engagement**.

▼ Arbeitssicherheit, Gesundheit und Wohlergehen

GRI 3-3 **SDG 3**

Arbeitssicherheit, Gesundheit und Wohlergehen unserer Beschäftigten sind für uns ein zentrales Grundanliegen und ein wesentlicher Bestandteil der nachhaltigen Gesamtstrategie. Indem globale Mindeststandards zum Arbeits- und Gesundheitsschutz definiert sind, geht unsere Arbeits- und Gesundheitsschutzstrategie bei der Gestaltung von Arbeitsplätzen und -prozessen über gesetzliche Anforderungen hinaus.

Unser Ziel ist, die Arbeitssicherheit und Gesundheit aller Beschäftigten zu bewahren, gesundheitliche Risiken und Gefährdungen zu identifizieren, diesen vorzubeugen und gleichzeitig das Wohlergehen als Voraussetzung für Kreativität und Produktivität dauerhaft zu fördern. Wir bekennen uns zu „Vision Zero“ und sind damit Teil einer weltweiten Initiative der Institution of Occupational Safety and Health (IOSH) und der International Social Security Association (ISSA), die das Ziel verfolgt, arbeitsbedingte Unfälle und Krankheiten zu verhindern und gleichzeitig die Sicherheit, die Gesundheit und das Wohlergehen von Beschäftigten zu fördern.

Wir verfolgen einen ganzheitlichen und nachhaltigen Ansatz, den wir kontinuierlich prüfen und weiterentwickeln. Ein nachhaltig ausgerichtetes, funktionierendes Arbeitssicherheit- und Gesundheitsschutzmanagement ist für uns von zentraler Bedeutung. Ob ergonomische Arbeitsplatzgestaltung, Gesundheitsangebote oder Sicherheitsqualifizierungen: Unser Fokus liegt auf der Gesundheit, der Sicherheit und dem Wohlergehen unserer Beschäftigten. Diese binden wir im Rahmen unserer jährlich stattfindenden Mitarbeiterbefragung mit zwei Fragen zu Gesundheit, Arbeitsschutz und Wohlergehen ein, um ein unternehmensweites Stimmungsbild zu erhalten.

Organisation, Verantwortlichkeiten, Vorgaben und Richtlinien

GRI 403-1/-3/-4/-6/-8

Die organisatorische Verantwortung für den Arbeits- und Gesundheitsschutz auf Konzernebene liegt bei der Abteilung Health & Safety, die die Bereiche Arbeitsmedizin, Arbeitssicherheit und Ergonomie, Sozialberatung und Betriebliche Gesundheitsförderung umfasst. In einem regelmäßigen, weltweiten Austausch wird die Arbeitssicherheit- und

Gesundheitsschutzstrategie weiterentwickelt und global implementiert. An unseren Standorten gibt es Berichtslinien der Abteilungen Arbeitssicherheit und Gesundheit an das jeweilige Standortmanagement sowie zur Abteilung Health & Safety. In jeder Quartalsbesprechung wird der Personalvorstand durch den leitenden Konzernarzt und den leitenden Konzernsicherheitsingenieur in relevanten Themen wie beispielsweise Unfall- und Risikomanagement, Sicherheitskultur, Gesundheitstrainings- und Vorsorgeuntersuchungen eingebunden. Neben den statistischen Kennzahlen beispielsweise aus den Gesundheits- und Unfallberichten setzt die Abteilung Health & Safety bei der Nachverfolgung der Wirksamkeit der Maßnahmen auch auf persönliches Feedback, die Auswertung von Umfragen und die Maßnahmenverfolgung bei Arbeitsunfällen.

Die wesentlichen Themen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes werden zudem regelmäßig mit verschiedenen internen Ausschüssen, beispielsweise der Kommission für Arbeitssicherheit, Umwelt und Gesundheit sowie mit Betriebsrats- und Unternehmensvertretern auf allen Unternehmensebenen und mit externen Ausschüssen wie dem Betriebskrankenkassen-Verwaltungsrat besprochen, evaluiert und weiterentwickelt. Zusätzlich werden positive Auswirkungen der Maßnahmen in den Austausch mit Führungskräften und Beschäftigten eingebaut. Ziel ist die kontinuierliche Verbesserung der Maßnahmen mit Blick auf Nachhaltigkeit und Effizienz.

Wir ergänzen die gesetzlichen Anforderungen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz durch zusätzliche Richtlinien. Es gelten weltweit einheitliche, auf Prävention ausgelegte Leitlinien. Die Richtlinie des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, die sich an internationalen Standards und nationalen Gesetzen orientiert, stellt unser globales Leitdokument dar. Sie betont die Verantwortung und Vorbildfunktion der Führungskräfte und appelliert gleichzeitig an die Eigenverantwortung der Beschäftigten.

Durch eine Zertifizierung nach ISO 45001 für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz bieten wir unseren Beschäftigten eine unabhängig überprüfte Sicherheit am Arbeitsplatz. Im Berichtsjahr waren 15 der insgesamt 48 relevanten Standorte (Produktions-, Entwicklungs-, Teststrecken-Standorte) unserer Gesellschaften zertifiziert, an denen wir eine Mehrheitsbeteiligung halten. ▲



▼ Damit sind rund 30.000 unserer Beschäftigten abgedeckt, was rund 37% der relevanten Belegschaft entspricht. Neben externen Zertifizierungsaudits überprüfen wir alle drei bis fünf Jahre, ob die verbindlichen Sicherheitsstandards unserer Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an den Produktionsstandorten eingehalten werden und ob ein funktionierendes Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit vorhanden ist. Im Berichtsjahr konnten wir insgesamt acht Standorte in Indien, Indonesien, Mexiko und Nordamerika evaluieren. Für 2024 sind elf Standorte in Argentinien, China, Deutschland, Frankreich, Mexiko, Spanien und Tschechien zur Auditierung eingeplant.

Unsere Beschäftigten haben ein Recht auf physische und psychische Gesundheit sowie ein sicheres Arbeitsumfeld. Wir bieten unseren Beschäftigten in Deutschland eine arbeitsmedizinische Betreuung und Beratung an. Neben arbeitsmedizinischen Vorsorgen und Eignungsuntersuchungen sowie ärztlichen Sprechstunden können Beschäftigte alle drei Jahre den Daimler Truck „GesundheitsCheck“ sowie jedes Jahr die Gripeschutzimpfung wahrnehmen. Hinzu kommen Maßnahmen und Angebote der Betrieblichen Gesundheitsförderung und der Sozialberatung. Neben der Umsetzung der Konzernbetriebsvereinbarung „Psychische Gesundheit“ war ein weiterer Schwerpunkt im Berichtsjahr 2023 unsere interne internationale Initiative „WIR ACHTEN AUF UNS“. Diese Initiative wurde gegründet, um die Ziele von Vision Zero zu verfolgen. Stakeholder aus den Bereichen Arbeitsmedizin, Arbeitssicherheit, Sozialberatung und Betriebliche Gesundheitsförderung arbeiten eng zusammen und verknüpfen im Rahmen der Initiative ihre Expertise.

Beurteilung von Gefährdungen

GRI 403-2/-9

Wir verfolgen einen präventiven Ansatz und beurteilen frühzeitig das Gefährdungspotenzial von Arbeitsplätzen und -prozessen. Um dies umzusetzen, wurden Instrumente und Gefährdungsbeurteilungsprozesse definiert, die lokalen Regelungen entsprechen. Ein wichtiges Instrument ist die Gefährdungsbeurteilung, die automatisch eine Unterweisungsunterlage generiert: Teile dieses Risikomanagementprozesses sind über ein Onlinetool digitalisiert. Das Tool wird von der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EUOSHA) bereitgestellt und wurde für unsere Belange erweitert. Ziel

ist es, das Risikobewusstsein der Beschäftigten und ein achtsames Verhalten zu fördern. Die vorgegebenen weltweiten Standards hinsichtlich Arbeitsschutzmanagement (inklusive Gefährdungsbeurteilung) und technischer Mindeststandards (zum Beispiel sicherheitstechnische Standards an Maschinen und Anlagen), sind von unseren Standorten umzusetzen. Der Einsatz des Onlinetools hängt von lokalen und gesetzlichen Anforderungen ab.

All unsere Beschäftigten tragen auch persönliche Mitverantwortung für ihre Arbeitssicherheit und Gesundheit, indem sie ihre Arbeit sicherheitsbewusst ausführen. Sicherheitsrisiken und Beinaheunfälle sind standortbezogen an die Führungskraft zu melden und werden im Rahmen der regelmäßigen Besprechungen in Produktion und Verwaltung (Shopfloor-Management) bearbeitet. Informationen über Arbeitsunfälle und Risiken erfassen wir mittels unserer Unfalldokumentationssysteme. Länderspezifisch werden Berichte erstellt und Maßnahmen zur Unfallreduzierung abgeleitet. Wir wollen die Arbeitsplätze, -umfelder und -prozesse unserer Beschäftigten kontinuierlich verbessern und beteiligen sie aktiv an deren Gestaltungsprozess. Um Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen zu verhindern, setzen wir auf ein ganzheitliches Arbeitssicherheits- und Gesundheitsmanagement.

Im Fokus dabei stehen vor allem präventive Maßnahmen, wie zum Beispiel die bereits genannten Unterweisungen und Trainings zur Arbeitssicherheit, der Daimler Truck „GesundheitsCheck“ sowie Gesundheitsprogramme und digitale Gesundheitsangebote, die wir kontinuierlich prüfen und weiterentwickeln. Tragischerweise ist im Berichtsjahr ein Beschäftigter sowie eine Fremdarbeitskraft tödlich verunglückt. Die Vorfälle wurden untersucht und die Ursachen festgestellt. Ebenso wurden die globalen Arbeitssicherheitsverantwortlichen informiert und die Unfälle auf Managementebene besprochen. Es wurden Abhilfemaßnahmen festgelegt, um die Wiederholung solcher Unfälle möglichst zu vermeiden.

B.56

Unfallhäufigkeit

GRI 403-9

	▼ 2023	▼ 2022 ³	2021
Arbeitsunfälle ¹	1.349	1.356	1.103
Unfallhäufigkeit ²	8,8	8,6	8,0

- 1 Anzahl aller Betriebsunfälle mit mind. einem Ausfalltag.
- 2 Lost Time Injury Rate (LTIR); Anzahl aller Betriebsunfälle mit mind. einem Ausfalltag pro 1 Mio. Anwesenheitsstunden.
- 3 Vorjahreswert angepasst aufgrund von Nachmeldungen.

B.57

Arbeitsausfall aufgrund von Betriebsunfällen

GRI 403-9

	▼ 2023	▼ 2022 ²	2021
Arbeitszeitverluste in Tagen aufgrund von Arbeitsunfällen	26.266	30.278	21.909
Unfallbelastung ¹	170	193	159

- 1 Anzahl der verlorenen Tage pro 1 Million Anwesenheitsstunden.
- 2 Vorjahreswert angepasst aufgrund von Nachmeldungen.

B.58

Todesfälle aufgrund von Betriebsunfällen

GRI 403-9

	▼ 2023	▼ 2022	2021
Todesfälle von Beschäftigten	1	1	0
Todesfälle bei Fremdarbeitskräften ¹	1	0	0
Todesfälle bei ANÜ ²	0	0	0

- 1 Fremdarbeitskräfte sind Arbeitskräfte mit einem Werk- oder Dienstvertrag.
- 2 Arbeitnehmerüberlassungen (ANÜ).

Sensibilisierung für Arbeitssicherheit

GRI 403-5

Beschäftigte werden konzernweit zu den Themen Ergonomie und Arbeitssicherheit sensibilisiert. Dabei wurden im Berichtsjahr unter anderem Videos, verschiedene Informationsportale oder Onlinetrainings eingesetzt. ▲



▼ Neue Beschäftigte schulen wir in einer allgemeinen Erstunterweisung und in einer arbeitsplatzspezifischen Unterweisung zu sicherheitsrelevanten Aspekten. Standortspezifisch und abhängig vom Qualifizierungsstand bieten wir Qualifizierungsmaßnahmen für neu ernannte Führungskräfte an, in Deutschland gibt es auch verpflichtende Maßnahmen. Fremdfirmen erhalten vor Eintritt in die Werke eine Fremdfirmeneinweisung. Zudem pflegen wir im Social Intranet ein „Health & Safety-Wiki“, das wir regelmäßig aktualisieren. Dort finden unsere Beschäftigten alle wichtigen Informationen und Regeln rund um das Thema Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz. Darüber hinaus haben wir im Berichtsjahr weiterhin ein deutschlandweites, standortübergreifendes digitales Gesundheitsangebot zu den Themen Bewegung, Ernährung und Entspannung angeboten, um dauerhaft und nachhaltig zum Thema Gesundheit zu sensibilisieren. ▲

Vielfalt, Chancengleichheit & Inklusion

GRI 405-1 SDG 5, 10

Unsere Belegschaft ist so vielfältig wie unsere Kundschaft und es arbeiten über 100.000 Menschen aus 129 Nationen bei uns. Vielfalt hilft uns, neue Blickwinkel zu finden und ist Antrieb für Kreativität und Innovationen. Wir sind überzeugt: Diversität ist ein wichtiger Aspekt unserer Unternehmenskultur und macht uns als Unternehmen erfolgreicher. Wir fördern eine Impact Culture, in der unsere Beschäftigten sich aktiv einbringen und ihre Talente frei entfalten können. Das Fundament dafür bildet ein respektvolles und weltoffenes Miteinander, bei dem kein Platz für Diskriminierung ist. Inklusion bedeutet für uns, bewusst, integrativ und wertschätzend mit der Vielfalt unserer Beschäftigten umzugehen.

Als Unterzeichner der Charta der Vielfalt bezieht sich unser Diversity, Equity & Inclusion (DEI) Management auf die Chancengleichheit von Beschäftigten aller sieben Diversity-Dimensionen – nämlich Alter, ethnische Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtliche Identität, körperliche und geistige Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexuelle Orientierung sowie soziale Herkunft. Unsere Grundsätze unterstreichen wir als Teilnehmer des UN Global Compact, als Mitglied in der Arbeitgeberinitiative Charta der Vielfalt e.V. und dem European Women's Management Development Network e.V.

Die Grundsätze von Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion sind in den Gesamtbetriebsvereinbarungen „Frauenförderung und Chancengleichheit“ sowie in der Inklusionsvereinbarung festgeschrieben. Die Themen sind darüber hinaus in unserer Verhaltensrichtlinie (Code of Conduct) und in der Konzernbetriebsvereinbarung „Fairer Umgang am Arbeitsplatz“ geregelt.

Organisation und Verantwortlichkeiten

Das DEI-Management schafft die Rahmenbedingungen für eine vielfältige und inklusive Unternehmenskultur und ist im Personalbereich angesiedelt. Das Team entwickelt in Zusammenarbeit mit dem globalen DEI-Netzwerk, bestehend aus DEI-Experten aus verschiedenen Organisationseinheiten weltweit, und in Abstimmung mit allen Geschäftsbereichen strategische Handlungsfelder. Des Weiteren initiiert das Netzwerk übergreifende Projekte, Trainings und Sensibilisierungsmaßnahmen, wie beispielsweise den jährlich stattfindenden Diversity Day, entlang der genannten sieben Diversity-Dimensionen.

Im März 2023 nahm zudem das neu gegründete DEI Advisory Board die Arbeit auf. Das internationale Gremium besteht aus leitenden Führungskräften aller Organisationseinheiten und aus Diversity-Experten und Vertretern unterrepräsentierter Gruppen. Der Vorsitz des DEI Advisory Boards liegt bei dem Vorstandsvorsitz der Daimler Truck Holding AG und Daimler Truck AG. Das Gremium tagt einmal im Quartal und entscheidet über die Strategie sowie relevante Themen rund um Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion. Weiterhin berät das DEI Advisory Board den Daimler Truck-Vorstand und verankert das Thema in den Geschäftsbereichen. In den vier Arbeitsgruppen Our People, Our Drive, Our Development und Our Community arbeiten die Mitglieder des Boards zwischen den Board-Sitzungen an Themen wie der Verankerung von Chancengleichheit und Inklusion in Personalprozessen oder der Förderung eines inklusiven Arbeitsumfelds in den Produktionswerken. Die im Board besprochene Initiativen werden durch das globale DEI-Netzwerk entsprechend der lokalen Anforderungen weiter vorangetrieben. Als eine der ersten Maßnahmen wurde eine Diversity, Equity & Inclusion-Lernplattform im Social Intranet eingerichtet, die alle globalen Angebote für unsere Beschäftigten zum Selbstlernen und zur Selbstreflexion sowie Aktivitäten und Übungen zum Teambuilding bündelt. Darüber hinaus sind auf der Seite alle Empfehlungen und Leitfäden zur Gestaltung einer inklusiven Arbeitskultur hinterlegt.

Führungskräfte als Vorbilder

Unser Ziel ist es, ein inklusives Arbeitsumfeld zu schaffen, in welchem wir allen Beschäftigten ermöglichen, sie selbst sein zu können und sich zugehörig zu fühlen. Führungskräfte nehmen dabei eine entscheidende Rolle ein.

Als gemeinsame Basis zur Gestaltung der Führungskultur ist unser E-Learning Modul „Inclusion in Mind!“ weltweit verpflichtend für alle Führungskräfte bis zur Vorstandsebene und steht in neun Sprachen zur Verfügung. Ziel des Trainings ist es, das Bewusstsein für ein wertschätzendes Miteinander sowie für mögliche Stolpersteine zu schärfen und aufzuzeigen, welchen Beitrag jeder Einzelne leisten kann. Es vermittelt den Lernenden zudem, welche effektiven Methoden es gibt, um mögliche Vorurteile abzubauen und Konflikte zu lösen.

Als Steuergröße für eine inklusive Arbeitskultur wurde im Berichtsjahr der Inclusion Index eingeführt. Er basiert auf vier Fragen aus unserer jährlich stattfindenden Mitarbeiterbefragung und drückt aus, wie inklusiv das Arbeitsumfeld von unseren Beschäftigten wahrgenommen wird. Alle Führungskräfte mit mehr als sechs Beschäftigten erhalten den Inclusion Index als individuellen Wert für ihr eigenes Team. Begleitdokumente zur Selbstreflexion und für die Diskussion im Team unterstützen Führungskräfte dabei, ihr Führungsverhalten inklusiver zu gestalten und in den Dialog mit ihrem Team zu treten.

Förderung von Vielfalt entlang der Employee Journey

GRI 404-2

Die Förderung von Vielfalt beginnt bei uns bereits, bevor Talente in den Konzern einsteigen. Als Kooperationspartner des FEMTEC Netzwerks fördern wir den ingenieurwissenschaftlichen Nachwuchs und bieten Studentinnen aus den Bereichen Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft und Technik (MINT) Einblicke ins Unternehmen und Möglichkeiten des Austauschs und der Zusammenarbeit.

Auch beim Recruiting hat Diversität für uns einen hohen Stellenwert: 54% der Neueinstellungen über unsere Trainee Programs haben einen internationalen Hintergrund, 41% der Neueinstellungen seit dem Start der Programme sind Frauen. Einen besonderen Fokus legt das Unternehmen zudem auf die Ausbildung junger Menschen mit Behinderungen. Hierzu gibt es einen Aktionsplan zur Einstellung



schwerbehinderter Auszubildender. Ziel des Aktionsplans ist es, Menschen mit Behinderungen den Bewerbungsprozess zu erleichtern.

Das Frauenförderungsprogramm She@Truck ist ein Entwicklungsprogramm in den Bereichen Truck Technology und Mercedes-Benz Trucks. Das 15-monatige Programm ist eingebettet in die Potenzialträgerentwicklung der mittleren Führungsebene und beinhaltet ein individuelles Lernprogramm mit Mentoring und Coaching, kombiniert mit gemeinsamen mehrtägigen Seminarbausteinen. Neu an diesem Konzept ist, dass sowohl die Sponsoren als auch die Mentoren der oberen zwei Führungsebenen unterhalb des Vorstands in Workshops eingebunden sind, um ihren Beitrag für mehr Diversität in der Besetzung von Führungspositionen noch stärker ins Bewusstsein zu rufen.

Engagement in Netzwerken

Über Netzwerke (Employee Business Resource Groups) können sich unsere Beschäftigten, die gemeinsame Interessen, Erfahrungen und Werte teilen, über alle Ebenen und Bereichsgrenzen hinweg, austauschen. Unsere Netzwerke tragen dazu bei, eine Kultur der Vielfalt und Wertschätzung im Unternehmen zu verankern. Gleichzeitig unterstützen sie uns als Dialogpartner bei der Weiterentwicklung unserer Maßnahmen rund um Diversity, Equity & Inclusion. Bei uns gibt es fünf unternehmensweite Netzwerke sowie viele weitere regionale Gruppen rund um den Globus. Dabei handelt es sich vorwiegend um kulturelle, geschlechtsbezogene sowie LGBTIQ+-Netzwerke. Um den Austausch zwischen den Netzwerken zu fördern, organisiert das Team „Diversity, Equity & Inclusion Management“ regelmäßige Treffen. Sponsoren aus dem Top-Management unterstützen die Netzwerke in ihrer Arbeit und geben ihnen mehr Sichtbarkeit nach innen und außen.

Zudem ist die interne „Global Inclusion & Diversity Community“ im Social Intranet der Treffpunkt für alle Beschäftigten weltweit, die Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion im Unternehmen mitgestalten möchten. Die Community liefert alle wichtigen und aktuellen Informationen rund um das Thema, bietet aber auch die Möglichkeit, sich zu vernetzen, Fragen zu stellen oder Ideen einzubringen.

„Gender Diversity Aspiration“

Mit der „Gender Diversity Aspiration“ streben wir danach, den Anteil von Frauen in Führungspositionen kontinuierlich zu steigern. Der aus unseren Personalreportingsystemen ermittelte Frauenanteil im

Management wird regelmäßig und standardisiert an den Vorstand berichtet. Zum Ende des Berichtsjahres lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen weltweit bei 19,8%. Wir streben an, diesen Anteil bis zum Jahr 2030 auf 25% zu erhöhen.

Vergütungssysteme

GRI 2-19/-20, 404-3

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

Die variable Vergütung (Company Bonus) der Führungsebenen unterhalb des Vorstands für das Geschäftsjahr 2023 bemisst sich neben finanziellen Leistungskriterien auch auf nach Nachhaltigkeit ausgerichteten nichtfinanziellen Zielen.

Regelmäßig führen unsere Personalbereiche individuelle Gespräche mit unseren Beschäftigten zur Einkommensüberprüfung durch. So sorgen wir unter Beachtung der Datenschutzbestimmungen für Transparenz bei Gehaltsentscheidungen. Auch das jeweilige Entwicklungspotenzial wird dabei diskutiert.

Haben Beschäftigte berechtigte Einwände in Bezug auf Ihre Vergütung – beispielsweise, wenn sie ihre Gleichbehandlung nicht gewahrt sehen – können sie sich an ihre Führungskraft wenden und den Personalbereich oder den Betriebsrat hinzuziehen.

In tarifgebundenen Gesellschaften wie der Daimler Truck AG ergeben sich aus den Tarifverträgen weitere Rechte für die Beschäftigten. So

können diese unter anderem die mitgeteilte Entgeltgruppe oder das festgestellte Leistungsergebnis beanstanden. Die Vergütungsregelungen und Entgelttabellen sind für Beschäftigte einsehbar. Beschäftigte der Daimler Truck AG können sich online über ihre Entgeltzusammensetzung und -höhe informieren – auch gegenüber ihren Vergleichsgruppen.

Hinzu kommen für Tarifbeschäftigte der Daimler Truck AG und ihrer Tochtergesellschaften meist freiwillige Leistungen, die mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen vereinbart werden. Hierzu gehören zum Beispiel arbeitgeberfinanzierte Beiträge zur Altersvorsorge oder Möglichkeiten, eine arbeitnehmerfinanzierte Altersversorgung abzuschließen.

Häufig werden Tarifbeschäftigte auch am Erfolg der jeweiligen Gesellschaft beteiligt. Darüber hinaus können Angebote zahlreicher sportlicher und sozialer Einrichtungen genutzt werden – von Kindertagesstätten bis hin zu sozialen Beratungsdiensten.

B.59

Altersvorsorge im Daimler Truck-Konzern

GRI 401-2

	▼ 2023	▼ 2022	2021 ^{2,3}
in Mrd. €			
Verpflichtungen/Rückstellungen zur betrieblichen Alters- und Gesundheitsvorsorge	1,2	1,1	1,9
Barwert der Pensionsverpflichtungen zum 31.12. ¹	6,3	5,9	8,0
Kosten der Altersvorsorge	0,3	0,3	0,4
Aufwendungen für die gesetzliche Rentenversicherung	0,5	0,5	0,5
Zahlungen an Pensionäre	0,2	0,2	0,2

- Die Höhe dieser Barwerte ist stark von den jährlich festzulegenden bilanziellen Bewertungsparametern, insbesondere des Abzinsungssatzes, abhängig.
- Durch die Ausgliederung und Verselbständigung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Dezember 2021 sind diese Daten nicht mit den Daten der Folgejahre vergleichbar.
- Diese Daten sind aufgrund der Ausgliederung und Verselbständigung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts angepasst worden, enthalten aber noch kleine Unsicherheiten, da Anpassungen für zusammengefasste Standorte und Einheiten erst im Geschäftsjahr 2022 vorgenommen werden können.



Flexible Arbeitszeitmodelle

Als Unternehmen haben wir gelernt, dass das hybride Arbeiten ein tragfähiges Arbeitsmodell ist – wo immer es die Tätigkeit zulässt. In Deutschland konnten wir dabei beispielsweise auf eine bereits bestehende flexible Betriebsvereinbarung zum mobilen Arbeiten zurückgreifen. Gleichzeitig ist weltweit ein Wandel der Büroarbeitsplätze zu beobachten: Offene Büroflächen ohne feste Arbeitsplatzzuordnung und modern gestaltete Zusammenarbeitszonen fördern die offene Unternehmenskultur. Auch in Produktionsbereichen arbeiten wir daran, flexiblere Arbeitszeitmodelle, wie beispielsweise Teilzeit, einzuführen.

Eine lange Tradition haben Teilzeitmodelle in jeglicher Form – von geringeren Arbeitszeiten pro Tag, über ausgewählte Arbeitstage pro Woche, bis hin zu befristeten Auszeiten, wie zum Beispiel Elternzeit. Davon können Beschäftigte Gebrauch machen, die Angehörige pflegen oder eine Qualifizierungsmaßnahme durchlaufen. Die Möglichkeiten von Auszeiten oder die Reduzierung von Arbeitszeiten zur Betreuung von Kindern gehen vielfach über die gesetzlichen Rahmen in den einzelnen Ländern hinaus.

B.60

Elternzeit¹

GRI 401-3	2023	2022	2021
Zur Elternzeit berechnete Beschäftigte	29.211	28.565	27.648
davon weiblich	4.545	4.330	3.841
Beschäftigte in Elternzeit²	1.171	1.176	1.102
davon weiblich	435	418	413

1 Daimler Truck AG, Daimler Truck Financial Services GmbH, Daimler Truck Financial Services Germany GmbH & TORC Europe GmbH (ab 2023).

2 Rückkehrquote 99,9%.

In Deutschland stellen wir Beschäftigten Betreuungsplätze in betriebs-eigenen Kindertagesstätten bereit. Zudem kooperieren wir mit Beratungsstellen: Eltern können sich bei Fragen zu alternativen Betreuungsmöglichkeiten oder gegebenenfalls zur Nachhilfe für ihre Kinder an unseren Kooperationspartner wenden. Beschäftigte, die sich um die Pflege von Angehörigen kümmern, können sich über die

gesetzlichen Möglichkeiten hinaus bis zu vier Jahre – mit Wiedereinstellungszusage – von der Arbeit freistellen lassen oder ihre Arbeitszeit für diesen Zeitraum reduzieren. Ziel aller Maßnahmen ist es, eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie zu ermöglichen.

Aus- und Weiterbildung

GRI 404-1/-2

Die Kenntnisse und Fertigkeiten unserer Beschäftigten bilden das Fundament unseres weltweiten Erfolgs. Im Zuge der tiefgehenden Transformation in unserer Branche wandeln sich die Berufsbilder, Tätigkeiten und Anforderungsprofile.

Unser Ziel ist, die Qualifikation unserer Belegschaft kontinuierlich weiterzuentwickeln und damit einen wichtigen Beitrag zu unserer Wettbewerbsfähigkeit zu leisten. Wir investieren strategisch in Aus- und Weiterbildung, bauen unsere Personalentwicklungsprogramme weiter aus und passen unser Berufsportfolio für Ausbildungen und das Spektrum dualer Studiengänge an Hochschulen entsprechend an. Um den digitalen und technologischen Wandel erfolgreich zu bewältigen, setzen wir auf vielfältige und bedarfsorientierte Qualifizierungen unserer Beschäftigten. Zudem rekrutieren wir gezielt Talente mit digitalen Kompetenzen und Fachkenntnissen in neuen Technologien.

Mithilfe eines methodischen Ansatzes betrachten wir sowohl quantitative als auch qualitative Aspekte der Belegschaftsentwicklung. Quantitative Daten erheben wir über ein Online-Tool und wir analysieren strategisch relevante Fähigkeiten mithilfe qualitativer Verfahren. Hierbei gleichen wir vorhandene fachliche, methodische und soziale Kompetenzen mit den zukünftigen Anforderungen ab. Dieses Vorgehen hilft uns, potenzielle Engpässe in Fachbereichen aufzudecken und den Nachwuchs- und Schulungsbedarf vorausschauend zu planen.

E-Learning-Plattformen:

Im Zuge des strategischen Ziels zum Thema „People and Culture“ bieten wir unseren Beschäftigten Zugriff auf die E-Learning-Plattform LinkedIn Learning. Jeder Beschäftigte hat Zugang zu einer Lernlizenz und kann kontinuierlich, flexibel und unabhängig von Ort und Zeit auf inzwischen über 20.000 webbasierte Lernangebote in 13 Sprachen zugreifen. Weitere E-Learning-Plattformen für Experten wurden im Berichtsjahr pilotiert.

Neue Antriebstechnologien:

Um sicherzustellen, dass unsere Beschäftigten zum jeweiligen Thema über die erforderlichen Qualifikationen verfügen, etwa bei Hochvoltsicherheit, Umgang mit Komponenten des Wasserstoffantriebs oder gesetzlichen Rahmenbedingungen der Abgasgesetzgebung, sind die Qualifizierungsmaßnahmen in fünf Cluster aufgeteilt: New Drivetrain, Classic Drivetrain, Software & Electronics, Nachhaltigkeit und Methoden und Tools für das Engineering. Die nach unternehmerischen Bedarfen ausgerichteten und jeweils passenden Qualifizierungen finden alle Beschäftigten in unserem Learning Management System (LMS). Je nach erforderlichem Level der Qualifizierungen arbeiten wir zum Beispiel über verschiedene „Academic Programs“ mit Hochschulen zusammen, entwickeln und trainieren eigene Lehrinhalte oder bedienen uns akkreditierter Lernanbieter unter Nutzung der passender Lernformate.

Durchschnittlich betragen die Qualifikationsstunden¹ in unseren Learning-Management-Systemen pro Beschäftigten rund zwölf Stunden (2022 durchschnittlich zwölf Stunden). Bei den weiblichen Beschäftigten betrug der Durchschnitt an Qualifikationsstunden etwa elf Stunden (2022 circa zehn). Davon haben unsere Beschäftigten durchschnittlich eine halbe Stunde (sowie eine Stunde für die weiblichen Beschäftigten) das Angebot der neu eingeführten E-Learning-Plattform „LinkedIn Learning“ genutzt. Bei der Qualifizierung unserer Beschäftigten nutzen wir über dieses Angebot hinaus verstärkt Lernformate, die in den Arbeitsalltag integriert sind. Somit stellen diese Durchschnittswerte nur einen Teil des tatsächlichen Qualifizierungsumfangs dar.

Auszubildende und Studierende

Wir bilden in Deutschland bedarfsorientiert aus und überprüfen kontinuierlich das Portfolio unserer Ausbildungsberufe und Studiengänge. Unsere international anerkannten dualen Studiengänge bieten wir an verschiedenen betrieblichen Standorten an. Unsere Ausbildungsinhalte in Deutschland haben wir standort- und segmentübergreifend im Daimler Truck-Ausbildungssystem standardisiert.

1 Erhebungszeitraum Dezember 2022 bis November 2023, da es eine Umstellung des IT-System gab.



Im Berichtsjahr haben wir erneut Schwerpunkte in den Bereichen IT-Kompetenzen und IT-Berufe sowie Hochvolt- und Batterietechnologie gesetzt. So bieten wir beispielsweise die Ausbildung zum Kaufmann/Kauffrau für Digitalisierungsmanagement oder Kfz-Mechatroniker System- und Hochvolttechnik sowie den Studiengang Embedded Systems mit der Schnittstelle zu IT und Elektrotechnik an.

In Deutschland haben im Berichtsjahr 555 junge Menschen eine Ausbildung oder ein duales Studium begonnen (2022: 472). Für das folgende Jahr wurden ebenso viele Ausbildungs- bzw. Studienplätze ausgeschrieben.

B.61

Ausbildung

GRI 404-1

	2023 ³	2022
Durchschnittliche Ausbildungsstunden gesamt¹	1.096,2	1.116,8
davon weibliche Auszubildende ²	1.066,8	1.080,7
davon im kaufmännischen Bereich	951,8	994,9
davon im handwerklich-technischen Bereich	112,5	1.119,7

1 Diese Daten beziehen sich auf Daimler Truck AG in Deutschland.

2 Der geringere Durchschnitt an Ausbildungsstunden pro weiblicher Beschäftigten erklärt sich durch den relativ gesehen höheren Anteil an Frauen im dualen Hochschulstudium. Im Studium ist die Anzahl der Tage im Betrieb geringer als bei den Auszubildenden.

3 Veränderte Erhebungssystematik für die Datenerhebung im Berichtsjahr 2023.

Interkulturalität spielt bei uns eine wichtige Rolle. Schon in der Ausbildung schaffen wir mit unserem internationalen Auslandsprogramm „Truck goes Global“ für Auszubildende und Auszubildende die Grundlagen für Mobilität und Flexibilität sowie für fremdsprachliche und interkulturelle Kompetenzen – finanziert und unterstützt durch das Erasmus+-Programm der Europäischen Union. Zudem haben auch dual Studierende die Möglichkeit auf einen Auslandseinsatz während ihrer Studienzeit. Auch international stellen wir uns unserer sozialen Verantwortung und bilden selbst oder über Schulkooperationen junge Menschen aus. So werden zum Beispiel in Brasilien über eine Schulkooperation Jugendliche mit professionellen Kursen auf das Arbeitsleben vorbereitet. Darüber hinaus fördert Mercedes-Benz Brasil weitere soziale Projekte für die Entwicklung junger Menschen in Sport, Kultur und Technik wie Socio-sporting, Educational, Cultural and Innovative, SBA

Girassol Pro, On the Right Track/Childhood Brasil und IAM Maker Workshop.

Trainee-Programme

Wir bieten globale Trainee-Programme an und haben im Berichtsjahr im Zuge eines Rebrandings aus den „INspire – the Trucks and Buses Experience Programs“ die „Daimler Truck Trainee Programs“ eingeführt.

Im Rahmen unserer Traineeprogramme haben wir zwei Einstiegs- und Entwicklungspfade für Talente: Der „Leadership Talent Track“ als Einstieg für Absolventen und Berufseinsteiger, die eine zukünftige Führungslaufbahn anstreben. Während des 18-monatigen Programms absolvieren die Trainees individuell abgestimmte Projekteinsätze im In- und Ausland und tauschen sich zu Fokusthemen im globalen Trainee-Netzwerk aus. Der „Expert Track“ richtet sich an Absolventen, Berufseinsteiger und Fachexperten mit Berufserfahrung. Diese Trainees arbeiten über 36 Monate an hochrelevanten Zukunftsthemen mit dem Fokus, die Transformation unserer Produkte voranzubringen. Aktuell sind 91 Talente eingestellt.

Mit dem innovativen Ansatz des „Green Mobility Trainee“ haben wir außerdem 2021 erstmals zusammen mit fünf weiteren Unternehmen der Mobilitäts- & Logistikbranche (Daimler Truck AG, DB Schenker AG, Lufthansa Cargo AG, Lufthansa InnovationHub, ONOMOTION GmbH und time:matters GmbH) ein unternehmensübergreifendes Traineeprogramm ins Leben gerufen, das eine nachhaltig ausgerichtete Industrie in den Mittelpunkt stellt. Nach dem Pilotprojekt mit den verschiedenen Partnerunternehmen haben wir uns dazu entschieden den „Green Mobility Trainee“ ab dem Jahr 2023 für die zukünftige Generation in die Daimler Truck Trainee Programs zu integrieren. Im „Expert Track“ wurde dafür ein eigenes Cluster „Sustainability – Green Factory“ ins Leben gerufen.

Berufsbegleitendes Studium

Wir legen großen Wert auf die individuelle akademische Weiterbildung unserer Fach- und Führungskräfte. Deshalb bieten wir in den Konzerngesellschaften in Deutschland die „Daimler Truck Academic Programs“ an: Beschäftigte mit mindestens einem Jahr Betriebszugehörigkeit können im Rahmen dieser Programme berufsbegleitend studieren, unabhängig vom Alter und ihrer beruflichen Entwicklung. Wir unterstützen sie hierbei finanziell und mit einem Begleitprogramm. 2023 haben wir vor allem Studiengänge gefördert, die unsere Transformation unterstützen.



▼ Menschenrechte

GRI 2-23/-24, 3-3, 406, 407, 408, 409, 414 SDG 8, 17

Unsere Ambition ist, uns nachdrücklich für die Achtung und Wahrung der Menschenrechte einzusetzen und dies erwarten wir auch von unseren Geschäftspartnern in der gesamten Wertschöpfungskette. Wir nehmen am UN Global Compact teil und bekennen uns zu den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen (UN). Den Rechten der internationalen Menschenrechtscharta und den International Labour Organization-Kernarbeitsnormen (ILO) messen wir entsprechend besondere Bedeutung bei und setzen uns dafür ein, dass in Bezug auf unsere eigenen Beschäftigten und unsere Geschäftspartner, insbesondere unsere direkten Lieferanten, keine Menschenrechtsverletzungen entstehen. Ziel ist es, die Menschenrechte zu achten und zu wahren sowie hierzu notwendige Prozesse und Maßnahmen zur Erfüllung unserer Sorgfaltspflichten umzusetzen.

Unser Engagement bekräftigen wir in unserer Grundsatzklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten, die in mehr als zehn Sprachen verfügbar ist. Die Grundsatzklärung bildet die Basis dafür, wie wir unserer sozialen Verantwortung gerecht werden und fasst unser Engagement für Menschenrechte zusammen. Sie ergänzt unsere Verpflichtung zur Achtung der Menschenrechte aus unserer Verhaltensrichtlinie, dem Daimler Truck Code of Conduct. Im Hinblick auf unsere Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen haben wir Anforderungen zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte zudem in weiteren internen Richtlinien verankert, wie zum Beispiel in unserer Richtlinie für Arbeits- und Gesundheitsschutz und der Richtlinie zu Mindeststandards für die Personalarbeit. Unsere Anforderungen an Geschäftspartner (einschließlich Lieferanten) zur Achtung international anerkannter Menschenrechte sind in unseren Business Partner Standards definiert.

Weitere Informationen zur Grundsatzklärung und Verhaltensrichtlinie befinden sich unter www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit/social/menschenrechte/grundsatzklaerung sowie unter www.daimlertruck.com/unternehmen/compliance/daimler-truck-code-of-conduct.

Organisation und Verantwortlichkeiten

Die Abteilung Nachhaltigkeitsmanagement & Human Rights Compliance im Bereich Recht & Compliance ist verantwortlich für die Entwicklung und Steuerung des Human Rights Compliance Management Systems (CMS). Außerdem verantwortet sie die rechtliche Beratung zu Menschenrechtsthemen im Konzern. Sie arbeitet eng mit Fachbereichen zusammen, welche die operative Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten im Konzern verantworten – insbesondere mit dem Personalbereich und dem Einkauf. Weitere Informationen dazu befinden sich im Kapitel [Compliance](#).

Strategische Entwicklungen sowie funktionsübergreifende und internationale Ausrichtungen in Bezug auf die Achtung der Menschenrechte werden unter anderem auch im Sustainability Steering Committee (SSC) und im Corporate Sustainability Board (CSB) behandelt. Der Chief Legal and Compliance Officer nimmt die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten für den Daimler Truck-Konzern wahr. Er berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden der Daimler Truck AG und Daimler Truck Holding AG und überwacht das Compliance-Risikomanagement. Zudem leitet er das SSC und hat den Vorsitz im Compliance Board, siehe auch im Abschnitt „Nachhaltigkeitsmanagement bei Daimler Truck“ im Kapitel [Verantwortungsvolle Unternehmensführung](#).

Zusammenarbeit mit externen Partnern und Engagement in Initiativen

GRI 408-1, 409-1

Im Rahmen der Ausübung unserer menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht engagieren wir uns in verschiedenen Initiativen und Projekten, um menschenrechtliche Risiken in unserer Wertschöpfungskette zu adressieren.

Wir sind Mitglied der europäischen Nachhaltigkeitsinitiative der Automobilindustrie Drive Sustainability unter dem Dach des Netzwerks CSR Europe. Zentral ist für uns hierbei die Entwicklung und Nutzung des Sustainability Assessment Questionnaire (SAQ), den wir zur Evaluierung der Nachhaltigkeitsleistung unserer Lieferanten von Produktionsmaterial einsetzen. Darin werden neben Umweltaspekten auch soziale Kriterien wie Richtlinien und Managementsysteme für

Menschenrechts- und Sozialbelange sowie Arbeitsschutz, Schulungen für Beschäftigte, eine verantwortliche Rohstoffbeschaffung sowie ein nachhaltigkeitsorientiertes Lieferantenmanagement bewertet und in eine Gesamtbewertung der Nachhaltigkeitsleistung integriert.

Im Berichtsjahr haben wir uns einer weiteren Initiative von CSR Europe, der Responsible Trucking Platform, angeschlossen. Damit verfolgen wir das Ziel, uns gemeinsam mit anderen Akteuren dafür einzusetzen, die sozialen Bedingungen von Lkw-Fahrern im Straßenverkehrs- und Logistiksektor in Europa – beispielsweise durch Anerkennung gemeinsamer sozialer Leitlinien – zu verbessern.

Außerdem sind wir im Berichtsjahr der Initiative Responsible Supply Chain Initiative e.V. (RSCI) beigetreten, die standardisierte Nachhaltigkeitsaudits zur Evaluierung der Umsetzung sozialer und ökologischer Standards in automobilen Lieferketten anbietet. Wir nutzen das RSCI-Auditprogramm bei erhöhten Risiken oder Verdachtsfällen, um weitere Transparenz bei Lieferanten zu schaffen und zukünftig bei Bedarf Verbesserungen zu initiieren.

Ein besonderes Augenmerk liegt zudem auf rohstoffspezifischen Initiativen und Projekten. Wir sind Teil der Responsible Minerals Initiative (RMI), die sich für das Nachhalten von Sorgfaltspflichten entlang der Lieferketten der Konfliktminerale Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) und anderen menschenrechtlich kritischen Mineralien engagiert. Der Fokus liegt dabei auf Schmelzen und Raffinerien, da es an dieser Stelle der Lieferkette zu einer Vermischung von Material aus unterschiedlichen Quellen kommt.

Um den verantwortungsvollen Umgang mit dem Batterierohstoff Lithium in Chile – unter anderem mittels eines Dialogs zwischen lokalen Interessengruppen – zu fördern, waren wir im Berichtsjahr weiterhin als Partner an der Responsible Lithium Partnership beteiligt, die durch die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) koordiniert wird. Die Daimler Buses GmbH hat im Berichtsjahr zudem am Dialog „Low Emission Vehicle Programme“ der NGO Electronics Watch teilgenommen. Electronics Watch unterstützt öffentliche Auftraggeber bei der Überprüfung von fairen Arbeitsbedingungen in den Lieferketten von Elektrobussen.



▼ Im Rahmen des Programms werden Unternehmen eingeladen, ihre Aktivitäten im Bereich menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht näher zu erörtern.

Wir suchen den Dialog mit potenziell betroffenen Stakeholdern und tauschen uns beispielsweise mit Beschäftigten, zivilgesellschaftlichen Gruppen oder lokalen Bevölkerungen sowie deren Vertreterinnen und Vertretern aus. Ziel ist es, deren Feedback und Expertise in die Weiterentwicklung unserer Prozesse und Maßnahmen zur Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten einzubringen, um uns kontinuierlich zu verbessern. Im Berichtsjahr fand hierzu ein Austausch zwischen unserem Menschenrechtsbeauftragten und Arbeitnehmervertretern, konkret dem Betriebsrat und Gewerkschaften statt. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf Maßnahmen im Bereich der Arbeitnehmerrechte.

Die Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten durch unser Human Rights CMS war ebenfalls Gegenstand eines Austausches zwischen Unternehmensvertretern und dem Weltbetriebsrat von Daimler Truck, der weltweiten Interessenvertretung aller Beschäftigten des Daimler Truck-Konzerns, auf dessen Konferenz im Juni 2023.

Weitere Informationen zu unserem Engagement in Nachhaltigkeitsinitiativen befinden sich auch im Abschnitt „Verbände und Initiativen“ im Kapitel [Partnerschaften und Engagement](#).

Unser Ansatz in den Konzerngesellschaften und Beteiligungen

GRI 407-1, 408-1, 409-1

Zur Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten setzen wir mit unserem Human Rights CMS auf einen systematischen Ansatz. Das Human Rights CMS basiert auf Anforderungen aus international anerkannten Standards und geltenden Gesetzen – beispielsweise dem seit 2023 gültigen deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG).

Das Human Rights CMS umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen zur Förderung eines regelkonformen Verhaltens. Es bezieht sich auf die Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen sowie auf unsere Wertschöpfungskette. Weitere Informationen zu unserem CMS befinden sich im Kapitel [Compliance](#).

Alle unsere Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen weltweit wurden im Berichtsjahr einer systematischen Risikoanalyse unterzogen, um entsprechend unserer menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht mögliche Risiken zu ermitteln. Den betroffenen Einheiten wurden anschließend auf Basis des ermittelten individuellen Risikoprofils definierte Maßnahmen zugewiesen. Sie adressieren die identifizierten Risikofelder und legen klare Verantwortlichkeiten für die Umsetzung fest. Zu den Maßnahmen gehören beispielsweise ein verpflichtendes Training zu Menschenrechten für relevante Geschäftsbereiche wie den Einkauf sowie Vorgaben für verantwortungsbewusstes Arbeiten von und mit Sicherheitskräften. Für Einheiten mit erhöhtem Risiko für Diskriminierung soll die Ernennung eines „Diversity-Representative“ sicherstellen, potenzielle Fälle effektiv vor Ort zu adressieren und wo notwendig auch beheben zu können.

Die jährliche Evaluierung unseres Human Rights CMS inklusive der Angemessenheits- und Wirksamkeitsprüfung wurde im Berichtsjahr analog der anderen Compliance-Felder durchgeführt. Zudem sind Risiken der Achtung und Wahrung von Menschenrechten in den Entscheidungs- und Due Diligence-Prozess bei M&A-Transaktionen wie beispielsweise Fusionen und Beteiligungen integriert.

Sensibilisierung für Menschenrechte innerhalb der Belegschaft

Wir sensibilisieren unsere Beschäftigten mit diversen internen Trainings zu Menschenrechten, um ihnen ein grundlegendes Verständnis für die Inhalte unternehmerischer Sorgfaltspflichten und sozialer Verantwortung zu vermitteln. Hierzu werden für besonders relevante Fachbereiche, insbesondere im Einkauf und Vertrieb, menschenrechtliche Fragestellungen im jeweiligen Arbeitsumfeld im Rahmen von spezifischen Trainings vermittelt. Im Berichtsjahr wurde das Expert Module „Human Rights Compliance“ ausgerollt, das für relevante Zielgruppen, wie zum Beispiel die zentralen Einkaufs- und Personalabteilungen, weltweit verpflichtend war. Ziel ist es, die Relevanz der Menschenrechte im Arbeitsalltag zu verdeutlichen. Weitere Informationen dazu befinden sich im Abschnitt „Interne Informations-, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen“ im Kapitel [Compliance](#).

Unser Ansatz in der Lieferkette

GRI 403-7, 408-1, 409-1, 414-1

Zu unserem Unternehmenserfolg trägt ein globales Netzwerk von Lieferanten bei, die uns beispielsweise mit Rohstoffen, Bauteilen, Materialien und Dienstleistungen versorgen. Unser Ziel ist, dass auch unsere Partner in der Lieferkette soziale und ökologische Standards einhalten und damit unsere Nachhaltigkeitsbemühungen unterstützen. Um unserer Sorgfaltspflicht in der Lieferkette nachzukommen, setzen wir auf ein Konzept aus verbindlichen Anforderungen und Prüfinstrumenten, aber auch Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen für Lieferanten. Dieses Konzept ist auch integraler Bestandteil unseres Human Rights CMS.

Erwartungen an unsere Lieferanten

Wir bekennen uns zu einer verantwortungsvollen Beschaffung von Produktions- und Nicht-Produktionsmaterial sowie von Dienstleistungen und lehnen Kinderarbeit, Zwangsarbeit und moderne Sklaverei sowie sonstige Verletzungen der Menschenrechte ab. In unseren Business Partner Standards definieren wir unsere Anforderungen an unsere Geschäftspartner mit Blick auf die Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie guter Arbeitsbedingungen, mit Blick auf den Umweltschutz und auf Integrität und Compliance mit gesetzlichen Anforderungen. Wir fordern von unseren Geschäftspartnern – insbesondere von unseren direkten Lieferanten – diese Standards anzuerkennen und deren Inhalte an ihre Beschäftigten sowie an ihre vorgelagerte Wertschöpfungskette zu kommunizieren und weiterzugeben. Wir erwarten auch, dass unsere Geschäftspartner überprüfen, ob diese Standards eingehalten werden. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Detaillierte Regelungen zu diesen Standards und Anforderungen sind in unseren Vertragsbedingungen zu sozialer Verantwortung und Umweltschutz, insbesondere in unseren Daimler Truck Special Terms, enthalten.

Weitere Informationen zu unseren Business Partner Standards befinden sich auf unserer Internetseite unter supplier.daimlertruck.com/support/news/die-daimler-business-partner-standards. ▲



▼ Risikomanagement

Lieferanten von Produktionsmaterialien und Nicht-Produktionsmaterialien werden regelmäßig auf menschenrechtliche Risiken hin überprüft, um diese zu identifizieren und ggf. durch Maßnahmen in einem Folgeprozess effektiv adressieren zu können. Unser Risikomanagementsystem wurde im Berichtsjahr an die Anforderungen des deutschen LkSG angepasst und ist in das Human Rights CMS integriert.

Die systematische Risikoanalyse von Bestandslieferanten erfolgte im Berichtsjahr erstmals mittels eines neu eingeführten IT-Systems, welches anhand verschiedener Risikoindikatoren, insbesondere bezogen auf den Standort und die Verwendung kritischer Rohstoffe oder Warengruppen, eine abstrakte Risikobewertung unserer Lieferanten generiert. Die auf dieser Basis ermittelten Hochrisikolieferanten werden mittels weiterer Prüfmaßnahmen – insbesondere mittels Lieferantenfragebögen wie zum Beispiel dem Sustainability Assessment Questionnaire (SAQ) – einer konkreten Risikoanalyse unterzogen und bewertet. Darauf aufbauend werden Maßnahmen für die identifizierten Risiken festgesetzt. Dabei setzen wir auf Präventionsmaßnahmen wie unsere Vertragsbedingungen zu sozialer Verantwortung und Umweltschutz sowie Qualifizierungsmaßnahmen. Als Abhilfe erarbeiten wir gemeinsam mit Lieferanten Minimierungs- und Beendigungskonzepte. Bei Bedarf setzen wir auch weitere Aufklärungs- und Risikoüberwachungsmaßnahmen ein, wie zum Beispiel externe (RSCI-)Audits und Medien-Screenings. Mit diesen Instrumenten wollen wir die Transparenz in der Lieferkette erhöhen und sicherstellen, dass international anerkannte Menschenrechte gewahrt und weitere Sozialstandards sowie Umweltauflagen beachtet werden.

Neue Lieferanten von Produktionsmaterial werden vor einer möglichen Beauftragung vor Ort auf Nachhaltigkeitskriterien geprüft. Diese Vor-Ort-Prüfungen werden auch bei bestehenden Lieferanten durchgeführt, wenn bei diesen neue Standorte oder Produktionsumfänge hinzukommen. Dabei werden insbesondere Fragen zu Sozial- und Menschenrechtsstandards, wie Arbeitszeiten, Entlohnung, Arbeitssicherheit, freie Wahl der Beschäftigung oder Vereinigungsfreiheit gestellt. In Ländern mit hohem menschenrechtlichem Risiko ist die Prüfung noch umfassender und enthält als festen Bestandteil die Überprüfung der Themen Kinder- und Zwangsarbeit. Zudem wird das aus dem SAQ abgeleitete Nachhaltigkeitsrating eines Lieferanten bei neuen Auftragsvergaben über einem definierten Auftragswert als

verpflichtendes Kriterium im operativen Einkauf abgefragt und berücksichtigt. Im Berichtsjahr haben wir insgesamt 60% unseres für 2023 geplanten Einkaufsvolumens im Produktionsmaterial-Einkauf mit einem Nachhaltigkeitsrating auf Basis des SAQ abgedeckt¹. Ziel ist es, den Anteil weiter zu erhöhen.

Auch unsere Lieferanten von Nicht-Produktionsmaterial, insbesondere Dienstleister, nehmen wir in die Verantwortung für die Achtung und Wahrung von Menschenrechten und weiteren Nachhaltigkeitsaspekten. Über das gesamte Berichtsjahr hinweg wurden neue Lieferanten von Nicht-Produktionsmaterial in Risikoländern und von kritischen Warengruppen einer Due Diligence-Prüfung unterzogen, die auch menschenrechtliche Themenfelder abdeckt. Zudem wurden bisher 27 Warengruppen und Branchen auf Basis einer Vorab-Risikoanalyse in 2021 identifiziert, die menschenrechtlich potenziell kritisch einzustufen sind. Dazu zählen etwa die Transportlogistik und der Messebau.

Unser Umgang mit kritischen Rohstoffen

GRI 3-3

Bei der Prüfung von Menschenrechtsrisiken entlang der Lieferkette von Produktionsmaterial liegt ein besonderes Augenmerk auf Rohstoffen, die potenziell unter menschenrechtlich kritischen Bedingungen abgebaut oder verarbeitet werden. Mit Lieferanten dieser Rohstoffe führen wir Überprüfungen in Form sogenannter Supply Chain Assessments durch. Ein besonderer Fokus liegt dabei aktuell auf den Batterieherstellern, die uns mit Produkten beliefern, welche kritische Rohstoffe enthalten, die für unsere Batterien relevant sind. Dazu zählen insbesondere Lithium, Kobalt, Nickel und Graphit. Unsere Supply Chain Assessments bestehen aus drei Schritten:

1. Wir schaffen Transparenz entlang der jeweiligen Rohstofflieferketten
2. Wir identifizieren in diesen Lieferketten Risiko-Hotspots
3. Wir definieren bei Bedarf geeignete Maßnahmen, um Risiken entgegenzuwirken

Außerdem haben wir die Verwendung kritischer Rohstoffe als Risikoindikator in die systematische Risikoanalyse unserer Lieferanten integriert. Unsere Mitgliedschaft in Initiativen mit Fokus auf Rohstofflieferketten, wie der Responsible Lithium Partnership oder der Responsible Minerals Initiative (RMI) unterstützt deren Maßnahmen für eine verantwortungsvolle Rohstofflieferkette, insbesondere aus Ländern mit einem hohen Risiko für Menschenrechtsverletzungen.

Sensibilisierung und Informationen für unsere Lieferanten

Um auch unsere Geschäftspartner für menschenrechtliche Themen zu sensibilisieren, stellen wir das „Compliance Awareness Modul“ auf unserer Internetseite unter  www.dt-compliance-awareness-module.com zur Verfügung. Zusätzlich haben wir relevante Lieferanten von Produktionsmaterial (auf Basis von definierten Risiko-Ländern und aufgrund von SAQ-Ratings) auch in diesem Berichtsjahr im Rahmen unserer Mitgliedschaft bei Drive Sustainability in weiteren Fokusländern (Brasilien, Tschechien und Türkei) mittels (webbasierter) Trainings für Nachhaltigkeitsthemen, insbesondere auch für menschenrechtlichen Themen, sensibilisiert. ▲

¹ Die Werte wurden am Stichtag 30. November 2023 ermittelt.



▼ Hinweise und Verdachtsfälle

Über das Hinweisgebersystem SpeakUp können Beschäftigte sowie externe Hinweisgeber weltweit Verdachtsmeldungen in Bezug auf den Geschäftsbereich von Daimler Truck zu Regelverstößen und Rechtsverletzungen, einschließlich Menschenrechtsverletzungen, abgeben. Ebenfalls können über die Meldekanäle des Hinweisgebersystems SpeakUp Verdachtsfälle zu Verstößen gegen menschenrechtliche Pflichten unserer direkten und indirekten Lieferanten eingereicht werden.

Sofern eine Verdachtsmeldung zu Lieferanten über das Hinweisgebersystem SpeakUp eingeht, übergibt das SpeakUp-Team den Fall zur Prüfung und weiteren Aufklärung an den zuständigen lokalen Bereich – in der Regel die zuständige Stelle im Einkauf. Diese prüft anschließend welche Maßnahmen im Einzelfall jeweils geeignet sind, um einem Verdacht angemessen nachzugehen. In der Regel richten sich die Maßnahmen an unsere direkten Lieferanten, mit dem Ziel, gemeinsam ein Konzept zur Beendigung und Minimierung eventueller Missstände zu entwickeln.

Im Berichtsjahr gingen insgesamt elf Fälle ein, die Menschenrechtsverletzungen in unserem eigenen Geschäftsbereich betrafen und von SpeakUp als Hinweis mit hohem Risiko kategorisiert wurden. Zudem gingen über die Meldekanäle von SpeakUp fünf Verdachtsfälle zu Menschenrechtsverletzung in unserer Lieferkette ein.

Weitere Informationen über die Verfahrensgrundsätze und den Verfahrensablauf befinden sich unter  www.daimlertruck.com/unternehmen/compliance/hinweisgebersystem-speakup als auch im Abschnitt „Meldung von Regelverstößen über das Hinweisgebersystem SpeakUp“ im Kapitel  [Compliance](#). ▲



▼ Verkehrssicherheit

GRI 3-3, 416-1

Laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) führten im Jahr 2023 Verkehrsunfälle weltweit zu rund 1,19 Millionen Todesfällen und sind die häufigste Todesursache bei Kindern und jungen Erwachsenen im Alter von 5 bis 29 Jahren. Laut Schätzungen der WHO aus dem Jahr 2021 könnten in den nächsten zehn Jahren 13 Millionen verkehrsbedingte Todesfälle und 500 Millionen verkehrsbedingte Verletzungen zu verzeichnen sein, wenn nicht aktiv gehandelt wird. Gleichzeitig haben Verkehrsunfälle und dadurch bedingte Folgen, zum Beispiel auf den Warenstrom, auch einen wirtschaftlichen Einfluss. Verkehrssicherheit kann damit sowohl zum Schutz des Lebens und der Unversehrtheit von Verkehrsteilnehmern als auch der Sicherheit des Transportes von Wirtschaftsgütern beitragen. Als einer der größten Nutzfahrzeughersteller der Welt haben wir eine große Verantwortung für die Sicherheit auf den Straßen. Verkehrssicherheit bedeutet daher für uns insbesondere eine soziale, aber auch ökonomische Verantwortung zu übernehmen. Somit ist die Verkehrssicherheit ein wesentliches Thema unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie.

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

Daran angelehnt wollen wir mit unserem Leitbild „Vision Zero“ unsere Ambitionen zur Verkehrssicherheit unterstreichen und damit als Lkw- und Bushersteller unseren Beitrag zur „Vision Zero“ der Europäischen Union leisten. Dies erfordert ein umfassendes Verkehrssicherheitskonzept und es ist unser Anspruch, mit der Weiterentwicklung bestehender und Entwicklung neuer Sicherheitssysteme das Verkehrsgeschehen für alle Beteiligten sicherer zu gestalten.

Weitere Informationen rund um das Thema Verkehrssicherheit befinden sich unter www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit/s-social/verkehrssicherheit.

Organisation und Verantwortlichkeiten

Das Steuerungs- und Regelungssystem für Verkehrssicherheit umfasst alle relevanten Managementebenen. Die oberste Verantwortungsebene für Verkehrssicherheit liegt beim Vorstand und dem Corporate Sustainability Board (CSB), repräsentiert durch den Vorstand für Truck Technology Trucks & Buses. Im Sustainability Steering Committee (SSC) ist das Thema Verkehrssicherheit durch den Head of Global Software & Electronics Product Development vertreten, der an den Vorstand für Truck Technology Trucks & Buses berichtet. Innerhalb der Arbeitsgruppe „Social“ wird das Thema Verkehrssicherheit konzernweit unter Einbindung der Segmente und relevanter Querschnittsfunktionen strategisch gesteuert. Weitere Informationen befinden sich im Abschnitt „Nachhaltigkeitsmanagement bei Daimler Truck“ im Kapitel [Verantwortungsvolle Unternehmensführung](#).

Das Prinzip der „Integralen Sicherheit“

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

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

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

Unfallforschung

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

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



▼ Innovationen für mehr Sicherheit

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

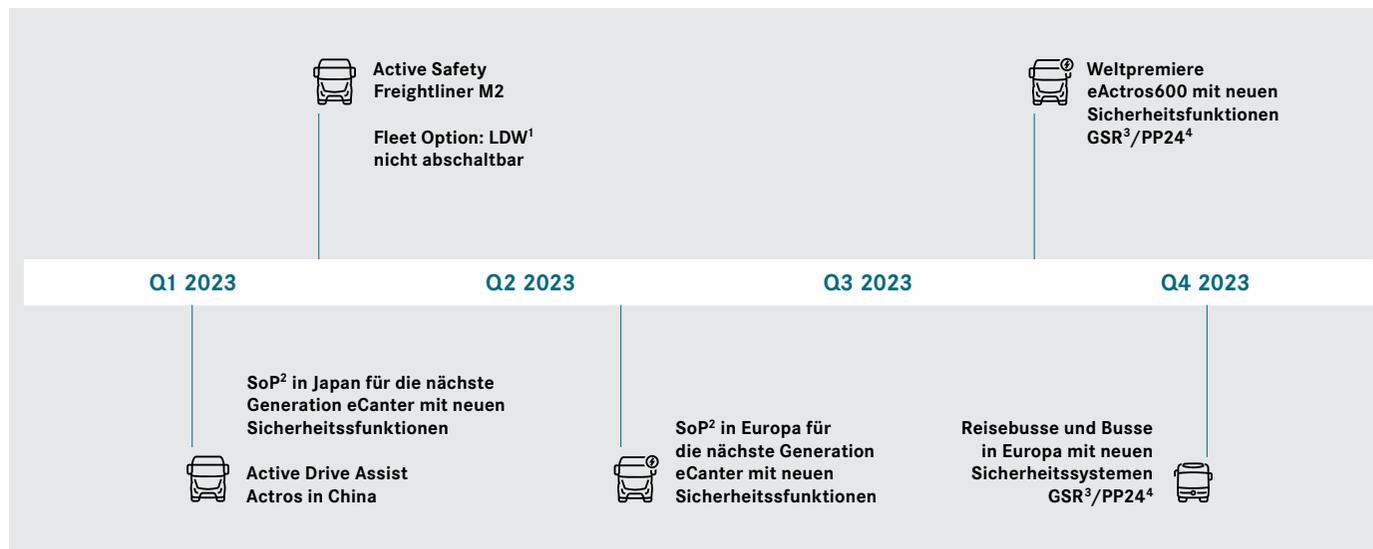
Maßnahmen und Einführungen von Sicherheitssystemen

Unser Fokus liegt auf der Bereitstellung von Systemen zur Vermeidung von Fahrfehlern. Ein positiver Beitrag ist dann zu erwarten, wenn wir neue Systeme in den Markt einführen, die Leistungsfähigkeit bestehender Systeme beispielsweise durch neue Sensorik erhöhen oder bestehende Systeme breiter in die Anwendung bringen. Alle Systeme werden umfangreich erprobt, um die fahrdynamischen Grenzen der verschiedenen Sicherheits-Features auszuloten. Zudem sind weltweit das ganze Jahr über bis zu 60 Fahrzeuge von Daimler Truck in der Dauererprobung. Dabei belaufen sich die gefahrenen Kilometer zur Absicherung der neuen Systeme von 2020 bis Ende 2023 auf rund fünf Millionen Kilometer vor dem ersten Kundeneinsatz. Mit diesen Erfahrungen geht es noch vor der Markteinführung in Kundentests, um neben der korrekten Funktion auch die Alltagstauglichkeit sicherzustellen.

Im Jahr 2023 konzentrierten sich die Maßnahmen auf die Verbreitung bestehender Systeme in Märkte, Marken und Modelle. Mit dem FUSO Next Generation eCanter wurde ein umfassendes Sicherheitspaket in das japanische und europäische Light-duty Marktsegment eingeführt. Damit sind die Sicherheitssysteme aktiver Bremsassistent Active Brake Assist der 5. Generation (detektiert Fahrzeuge und ungeschützte Verkehrsteilnehmer innerhalb seiner Systemgrenzen), Verkehrszeichenerkennung, intelligente Fahrlichtsteuerung, Rückraumüberwachung und Fahrerzustandserkennung im leichten Nutzfahrzeug verfügbar. Weitere Informationen zu unseren Sicherheitssystemen finden sich auf unserer Internetseite unter www.daimlertruck.com/innovation/sicherheit.

B.62

Einführungen 2023



1 Lane Departure Warning.

2 Start of Production.

3 Global Safety Regulation.

4 Performance Package 2024.

Produktqualität & Produktsicherheit

Neben der möglichst optimalen Funktion der Assistenzsysteme geht es im Entwicklungsprozess von Daimler Truck auch darum, alle gültigen Regelungen und Standards einzuhalten (Produktsicherheit), im Fehlerfall einen sicheren Zustand (Safe State) zu erreichen (funktionale Sicherheit) und möglichst widerstandsfähig gegen Angriffe von außen auf das Fahrzeugnetzwerk zu sein (Cyber Security). Alldem wollen wir mit unserem Product Compliance Management System (PCMS) sowie unserer Organisation zur Funktionalen Sicherheit und Cyber Security Management Rechnung tragen. Bei Product Compliance geht es darum, dass wir schon bei der Entwicklung unserer Sicherheitssysteme alle anwendbaren Gesetze, Standards und regulatorischen Vorgaben einhalten. Weitere Informationen zu unserem PCMS befinden sich im Kapitel [Compliance](#).

Funktionale Sicherheit

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



▼ Cyber Security

Unsere Fahrzeugprodukte werden in ihren Funktionen und verfügbaren Diensten, unter anderem auch Datendienste, immer komplexer. Die Anforderungen und Erwartungen unserer Kunden und gegebenenfalls auch deren Kunden an unsere Produkte sowie der möglichen Interaktion steigen immer weiter. Das Cyber Security Management System (CSMS) für unsere Fahrzeugpalette soll gewährleisten, die aktuellen Sicherheitsanforderungen zu erfüllen, bzw. auch Vorkommnisse zügig zu bearbeiten und zu lösen. Lkw und Busse werden in diesem Rahmen aus der Perspektive der Fahrzeug-Cyber Security entlang des Lebenszyklus begleitet. Eine der Triebfedern hierzu sind Regularien wie die UN R-155 „cyber security and cyber security management system“ und Industriestandards, wie die ISO 21434 zur Umsetzung von Cyber Security-Maßnahmen in der Fahrzeugentwicklung. Im Berichtsjahr haben wir beispielsweise die Zertifizierung für UN R-155 im Rahmen der EU 2018/858 für Europa durchlaufen.

Sicherheitssysteme

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

Wirksame Sicherheitssysteme entfalten dann ihren gesellschaftlichen Nutzen, wenn sie mit großer Verbreitung im Verkehr verwendet werden.

Aktive Sicherheit und Assistenzsysteme

Aktive Sicherheitssysteme sind bei Lkw und Bussen besonders wichtig. Insbesondere bei Fahrzeugen dieser Größe und Schwere ist es wichtig, Unfallrisiken zu reduzieren oder aktiv Unfälle möglichst gänzlich zu vermeiden, da das Risiko eines schweren Unfallausgangs hoch ist. Um das zu erreichen, entwickeln wir in regelmäßigen Entwicklungszyklen neue Sicherheitssysteme, mit denen wir Fahrer bei der täglichen Arbeit schützen und unterstützen können. Dazu gehören neben

Schutzsystemen auch technische Innovationen. Aktuell arbeiten wir an dem nächsten Sicherheitspaket, welches für 2024 geplant ist.

Schon häufig konnten innovative Technologien von Daimler Truck erfolgreich in den Markt eingeführt werden und gelten heute als Standard der Branche. Der Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer bildet für uns dabei einen ganz besonderen Schwerpunkt. Für unsere schweren Nutzfahrzeuge bieten wir beispielsweise einen Bremsassistent („Active Brake Assist“ für den Lkw, „Preventive Brake Assist“ für den Bus) an, der innerhalb seiner Systemgrenzen Fußgänger erkennt und darauf reagieren kann. Zudem haben wir mit dem aktiven Abbiegeassistenten ein Assistenzsystem zur Reduzierung der Unfallfolgen bis hin zur vollständigen Vermeidung von Unfällen mit Radfahrern eingeführt.

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

Passive Sicherheit

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

Neben aktiven Rückhaltesystemen wie Fahrer-Airbag und Sitzgurten mit Straffern spielt ein abgestimmtes Crashkonzept auf Basis von Fahrer cabinen mit hoher Steifigkeit, in Verbindung mit der Aktivierung energieabsorbierender Strukturen im Vorderwagen, bei uns eine fundamentale Rolle. Im Fokus steht darüber hinaus eine mögliche Minimierung indirekter Verletzungsgefahren. Dies umfasst zum Beispiel die Auslegung und Gestaltung von Komponenten des Fahrerhaus-Interieurs, Brandschutz und gegebenenfalls die Abschaltung von Hochvolt-Systemen bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Die Implementierung in unseren Fahrzeugen orientiert sich dabei an unseren Erkenntnissen aus Unfallforschung und Produktbeobachtung.

Rettung und Bergung

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

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

Weitere Informationen zu Rettung und Bergung befinden sich unter  www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit/s-social/verkehrssicherheit.

Autonomes Fahren

Daimler Truck gilt als einer der führenden Lkw-Hersteller bei der Entwicklung autonomer Lkw gemäß SAE Level 4 mit sicherheitsrelevanten redundanten Fahrsystemen. Ziel ist der US-Markteintritt im Jahr 2027.

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



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

Seit der Übernahme einer Mehrheitsbeteiligung von TORC Robotics, Inc. (TORC) im Jahr 2019, konnten wir weitere Fortschritte beim autonomen Fahren erzielen. Beispielsweise haben wir gezeigt, dass das Fahren auf US-Autobahnen inklusive des Auf- und Abfahrens sowie der Wechsel zwischen Autobahnen sicher möglich ist. TORC hat im Berichtsjahr 2023 den Objekterkennungsspezialisten Algolux Inc. (Algolux) erworben. Algolux' Technologie im Zusammenspiel von Deep Learning, Computervision und computerbasierter Bildgeneration soll zukünftig dabei helfen, eine der wichtigsten technischen Fähigkeiten für die Markteinführung autonomer Lkw weiter auszubauen. Auch im Berichtsjahr hat TORC weiterhin mit führenden US-Logistikunternehmen zusammengearbeitet, um autonome Lkw in die Praxisanwendung zu bringen.

Digitalisierung & Services

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

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

Fahrertraining und Sensibilisierung

Wir sensibilisieren für Verkehrssicherheit – beispielsweise durch Fahrertrainings, Bildungsprogramme und Roadshows – und informieren über Sicherheitstechnologien und Innovationen. Daimler Truck bietet eine Vielzahl an Trainingsmöglichkeiten für Fahrer von Lkw und Bussen an, in denen unsere Trainer Kunden im Umgang mit unseren Fahrzeugen schulen. Dabei gehen wir auch auf unsere E-Fahrzeuge und deren spezifische Anforderungen ein. Neben weiteren Inhalten – zum Beispiel zum Thema Kraftstoffeffizienz, Ausfallzeiten und Betriebskosten – zielt das Training darauf ab, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Die Fahrer sollen unter anderem dazu angeleitet werden, das Potenzial unserer Sicherheitstechnologien voll auszuschöpfen. ▲



Weitere Informationen

Berichtsprofil

GRI 2-2

Die Angaben in unserem Kapitel „Nachhaltigkeit bei Daimler Truck“ beziehen sich auf den gesamten Daimler Truck-Konzern. Weitere Informationen sind im Kapitel **Geschäftsmodell** nachzulesen. Der Berichtszeitraum entspricht unserem Geschäftsjahr, das vom 1. Januar bis 31. Dezember reicht.

▼ Nichtfinanzielle Konzernklärung

GRI 2-5

Die nichtfinanzielle Konzernklärung nach den §§ 315b Handelsgesetzbuch (HGB) sowie § 315c i.V.m. §§ 289c bis 289e HGB wurde einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterzogen. Sie enthält die wesentlichen Informationen zu den Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte im Kapitel „Nachhaltigkeit bei Daimler Truck“ sowie die Informationen zum **Geschäftsmodell** und den nichtfinanziellen Risiken im **Risiko- und Chancenbericht** Bestandteil der nichtfinanziellen Konzernklärung im Kapitel „Nachhaltigkeit bei Daimler Truck“ sind die entsprechend gekennzeichnete Texte und Tabellen (▼ ▲). Weitere Texte, Tabellen, Querverweise und Inhalte auf verlinkten Webseiten sind zusätzliche Informationen, die nicht Teil der nichtfinanziellen Konzernklärung sind und daher nicht geprüft wurden.

Daimler Truck wendet die Richtlinien der Global Reporting Initiative (GRI) als Rahmenwerk für die externe Berichterstattung an. Die Inhalte der nichtfinanziellen Konzernklärung in Verbindung mit weiteren Informationen, die in diesem Bericht und auf unserer Internetseite zu finden sind, wurden in Anlehnung an die GRI-Standards erstellt. ▲

Der GRI-Content-Index befindet sich auf unserer Internetseite unter www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit/berichte. Neben den Sustainable Development Goals (SDG), auf die wir uns fokussieren, verweisen wir auf weitere SDGs zu denen wir mit unseren Aktivitäten beitragen. Weitere Informationen dazu befinden sich unter www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit.

▼ Zur Bestimmung der relevanten Berichtsinhalte nach §§ 289c und 315c HGB wurde im Jahr 2022 eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Weitere Details hierzu befinden sich im Abschnitt „Wesentlichkeitsanalyse“ im Kapitel **Verantwortungsvolle Unternehmensführung**. ▲

Was hat sich im Bericht verändert?

GRI 2-4

Qualitative Informationen im Bericht beziehen sich vornehmlich auf das Geschäftsjahr 2023. Die dargestellten Kennzahlen werden in der Regel über drei Jahre abgebildet. Stichtag der Erhebung der quantitativen Daten war der 31.12.2023. Vereinzelt Abweichungen sind jeweils gekennzeichnet.

Durch die Abspaltung der Daimler Truck AG im Dezember 2021 von der damaligen Daimler AG haben sich organisatorische Veränderungen ergeben, sodass eine Vergleichbarkeit der Daten aus dem Jahr 2021 mit den Daten aus dem aktuellen Berichtsjahr 2023 nur teilweise gegeben ist.

Einen weiteren wichtigen Mechanismus, um unsere nachhaltige Geschäftsstrategie weiterzuentwickeln, sehen wir in einer stärker integrierten Berichterstattung. Nach der erstmaligen vollständigen Integration des Nachhaltigkeitsberichts in den Geschäftsbericht 2022, verzichten wir auch in diesem Berichtsjahr auf einen separaten Nachhaltigkeitsbericht – auch in Vorausschau auf die kommende EU-Gesetzgebung, insbesondere in Gestalt der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

▼ EU-Taxonomie

Zur Anwendung der Taxonomie-VO sind Unternehmen verpflichtet, die nach den Artikeln 19a bzw. 29a der EU-Bilanzrichtlinie, nach § 289b Abs. 1 oder § 315b Abs. 1 HGB, zur Erstellung einer nichtfinanziellen Erklärung verpflichtet sind. Hiernach ist Daimler Truck zur Anwendung der Taxonomie-VO verpflichtet. Die vollumfänglichen Informationen und Tabellen sind im Kapitel **EU-Taxonomie** nachzulesen.

Produktionsbezogene Energie- und Umweltdaten

GRI 305-1/-2

Den Daten des Kapitels Umwelt liegt die Konzernstruktur zum Stichtag des 31. Dezember 2023 zugrunde. Einbezogen sind alle Produktionsstätten, ausgewählte Teststrecken und R&D-Standorte der von Daimler Truck betrieblich kontrollierten Konzerngesellschaften sowie ausgewählte Joint Ventures mit 50%-Beteiligung. Unter Produktionsstandorte fassen wir alle „Completely Built Up“ (CBU), „Completely Knocked Down“ (CKD) und Wiederaufbereitungsstandorte (Reman) zusammen. Wurden für den Bericht für das Jahr 2022 Schätzwerte herangezogen, wurden diese im aktuellen Bericht durch die aktuellsten Daten ersetzt.

Die Umweltdaten werden von den Standorten in unserem Umweltdatensystem erfasst. Soweit im Februar 2024 noch keine tatsächlichen Werte vorlagen, wurden Schätzungen auf Basis der Vorjahreswerte und der Produktionsveränderung vorgenommen.

Bei den Luftemissionen finden regelmäßige Messungen statt, die auf das Jahr hochgerechnet werden, zusätzlich werden VOC-Emissionen anhand von verschiedenen Input- oder Outputparametern berechnet.

Daimler Truck berechnet und dokumentiert seine CO_{2e}-Emissionen nach dem Corporate Accounting and Reporting Standard 2004 der „Greenhouse Gas Protocol Initiative“, gemäß den Kategorien „Scope 1“ und „Scope 2“. Die Scope 1- und Scope 2-Emissionen werden entsprechend dem „Operational Control-Ansatz“ des „Greenhouse Gas Protocols“ berichtet.

In den vorherigen Berichten wurden die Scope 1 & 2 CO₂-Emissionen von Daimler Truck berichtet. Ab diesem Bericht erfolgt die Berichterstattung dieser Emissionen in CO₂-Äquivalenten (CO_{2e}). Dokumentiert werden alle direkten CO_{2e}-Emissionen aus unternehmenseigenen Emissionsquellen (Scope 1) sowie die indirekten Emissionen aus der Erzeugung des eingekauften Stroms und der Fernwärme (Scope 2).

Scope 1: Unsere direkten Emissionen aus der Verbrennung von Kraftstoffen, Heizöl, Erdgas, Flüssiggas und Kohle berechnen wir mit konstanten CO_{2e}-Emissionsfaktoren des Government Digital Service (GDS) der britischen Regierung (GOV.UK). ▲



▼ Scope 2: Die indirekten Emissionen von Fernwärme und Strom aus externer Erzeugung errechnen wir zeitlich und regional differenziert. Die CO_{2e}-Bilanzierung erfolgt über den Bilanzierungsansatz „market-based“. Dafür erheben wir die CO_{2e}-Emissionsfaktoren der lokalen Stromtarife oder Stromversorgungsunternehmen an unseren weltweiten Standorten. Wo diese nicht verfügbar sind, wird weiterhin der für das jeweilige Land veröffentlichte aktuelle durchschnittliche Emissionsfaktor der Internationalen Energieagentur (IEA) bzw. für die USA der US Environmental Protection Agency (US EPA) verwendet. Zu Vergleichszwecken werden auch die CO_{2e}-Emissionen gemäß der Methode „location-based“ ausgewiesen, die ausschließlich die landesspezifischen Emissionsfaktoren beinhaltet.

Spezifische Umwelt- und Energiedaten

Ressourcenverbrauch und Emissionen hängen größtenteils von der Produktionsmenge ab. Daher berechnen wir spezifische Werte für Produktbereiche unseres Industriegeschäfts. Hierzu werden die Daten der Produktionswerke auf die Stückzahl, der in den betrieblich kontrollierten Werken produzierten Fahrzeuge des Produktbereichs bezogen. Die spezifischen Werte erheben wir gemäß der Segmentzuordnung, die seit Dezember 2021 gilt. Die so gewonnenen spezifischen Daten können nur Orientierungswerte darstellen, denn sie berücksichtigen nicht die Entwicklung der Produktionstiefe, die Produktvielfalt und die Besonderheiten des teilweise segmentübergreifenden Produktionsverbundes.

Daten zu Beschäftigten

GRI 2-7

Den Daten zu Beschäftigten liegt die Konzernstruktur zum Stichtag des 31. Dezember 2023 zugrunde. Die Definition der Beschäftigten basiert im Berichtsjahr auf Vollzeitäquivalenten der aktiven Belegschaft. Die aktive Belegschaft umfasst alle Personen mit aktiven befristeten oder unbefristeten Verträgen, ohne Auszubildende, Praktikanten, Diplomanden, Doktoranden, Werkstudenten, Senior Experts, Ferienbeschäftigte, Zeitarbeitskräfte und ohne ruhende Arbeitsverträge, wie Elternzeit, Sabbatical, Auslandseinsätze sowie Altersteilzeit in der Freistellungsphase.

Daten zu Gesundheit, Arbeitsschutz und Wohlbefinden

GRI 403-9

Die Daten im Kapitel Gesundheit, Arbeitsschutz und Wohlbefinden liegen der Konzernstruktur zum Stichtag 31. Dezember 2023 zugrunde. Für die Datenberichterstattung werden die Werte aus Daimler Truck-internen Systemen herangezogen. Bei Unfallkennzahlen sind alle Produktionsstätten und ausgewählte Teststrecken, R&D- und Verwaltungsstandorte der von Daimler Truck betrieblich kontrollierten Konzerngesellschaften einbezogen. Unter Produktionsstandorte fassen wir alle CBU-, CKD- und Reman-Standorte zusammen. Es hat eine rückwirkende Anpassung der Zahlen für das Jahr 2022 stattgefunden. ▲

B.63

Beschäftigte nach Regionen

	▼ 2023	▼ 2022	2021
Europa	48.281	47.270	45.251
davon weiblich	6.789	6.414	5.582
Nordamerika	29.860	29.696	27.115
davon weiblich	5.873	5.656	5.213
Lateinamerika ¹	8.755	10.659	10.756
davon weiblich	1.114	1.230	1.200
Asien	15.713	15.500	15.259
davon weiblich	1.565	1.498	1.469
Afrika	1.562	1.356	1.223
davon weiblich	284	224	185
Australien/Ozeanien	245	249	245
davon weiblich	85	75	78
Gesamt	104.416	104.729	99.849
davon weiblich	15.711	15.097	13.727

¹ Ohne Mexiko.

B.64

Beschäftigte nach Belegschaftsgruppen

	▼ 2023	▼ 2022	2021
Gewerblich	63.039	65.194	63.033
davon weiblich	5.326	5.202	4.834
Verwaltung	41.378	39.536	36.816
davon weiblich	10.385	9.895	8.893
Gesamt	104.416	104.729	99.849
davon weiblich	15.711	15.097	13.727

Andere Belegschaftsgruppen¹

	2023	2022	2021
Auszubildende	2.958	2.855	2.665
davon weiblich	483	506	503
Praktikanten/Diplomanden/ Doktoranden/Werkstudenten/ Senior Experts	1.424	1.139	858
davon weiblich	566	449	330

¹ In Kopfzahl.

**B.65****Externe Eintritte nach Regionen¹**

	2023	2022	2021
in %			
Europa	6,5	7,7	2,5
davon weiblich	9,1	11,2	3,8
Nordamerika	12,0	16,7	25,1
davon weiblich	16,6	20,6	27,2
Lateinamerika ²	5,7	12,9	3,5
davon weiblich	7,7	10,7	5,2
Asien	7,8	9,5	5,7
davon weiblich	12,7	14,9	7,7
Afrika	4,3	2,0	3,4
davon weiblich	8,0	5,9	5,7
Australien/Ozeanien	10,8	13,3	14,8
davon weiblich	17,4	13,2	20,8
Gesamt	8,2	11,0	9,2
davon weiblich	12,1	14,9	12,9

1 Berechnungsbasis: Stammebelegschaft in Köpfen.

2 Ohne Mexiko.

B.66**Fluktuationsrate nach Regionen¹**

	2023	2022	2021
in %			
Europa	6,1	6,2	6,9
davon weiblich	5,0	5,8	7,8
Nordamerika	12,4	12,7	15,1
davon weiblich	6,0	8,9	11,0
Lateinamerika ²	26,0	15,9	5,9
davon weiblich	18,6	12,0	7,1
Asien	6,1	7,6	7,1
davon weiblich	8,2	11,5	7,8
Afrika	4,4	4,0	4,4
davon weiblich	5,6	5,3	7,3
Australien/Ozeanien	14,6	12,9	50,6
davon weiblich	9,9	15,9	26,4
Gesamt	9,8	9,3	9,1
davon weiblich	6,7	8,0	9,0

1 Berechnungsbasis: Stammebelegschaft in Köpfen.

2 Ohne Mexiko.

B.67**Fluktuationsrate durch Kündigung aus Eigeninitiative¹**

	2023	2022	2021
in %			
Europa	0,9	1,8	1,8
davon weiblich	1,2	2,2	1,9
Nordamerika	6,7	8,2	10,6
davon weiblich	5,7	8,6	10,1
Lateinamerika ²	0,0	0,0	0,0
davon weiblich	0,0	0,0	0,0
Asien	0,7	1,7	2,2
davon weiblich	1,4	2,7	3,1
Afrika	1,0	0,3	1,1
davon weiblich	0,0	1,1	3,1
Australien/Ozeanien	4,2	7,1	6,6
davon weiblich	3,7	10,6	7,5
Gesamt	2,5	3,4	4,0
davon weiblich	2,8	4,4	4,9

1 Berechnungsbasis: Stammebelegschaft in Köpfen.

2 Ohne Mexiko.

**B.68****Beschäftigte nach Beschäftigungsverhältnis**

	2023	2022	2021
Unbefristet	100.928	101.047	96.691
davon weiblich	15.371	14.800	13.433
Europa	47.241	46.036	44.513
davon weiblich	6.602	6.297	5.485
Nordamerika	29.786	29.627	26.981
davon weiblich	5.863	5.645	5.179
Lateinamerika ¹	8.716	10.610	10.718
davon weiblich	1.105	1.221	1.196
Asien	13.421	13.322	13.083
davon weiblich	1.447	1.377	1.319
Afrika	1.531	1.215	1.160
davon weiblich	272	187	178
Australien/Ozeanien	233	237	237
davon weiblich	81	72	76
Befristet	3.489	3.682	3.157
davon weiblich	340	298	294
Europa	1.041	1.233	738
davon weiblich	187	117	97
Nordamerika	74	69	134
davon weiblich	10	11	34
Lateinamerika ¹	39	49	38
davon weiblich	9	9	4
Asien	2.292	2.178	2.176
davon weiblich	118	121	150
Afrika	31	141	63
davon weiblich	12	37	7
Australien/Ozeanien	12	12	8
davon weiblich	4	3	2
Gesamt	104.416	104.729	99.849
davon weiblich	15.711	15.097	13.727
Vollzeit	101.475	101.947	95.507
davon weiblich	14.325	13.754	12.226
Teilzeit	2.941	2.782	4.342
davon weiblich	1.386	1.343	1.501

1 Ohne Mexiko.

B.69**Beschäftigte nach Altersgruppen¹**

	▼ 2023	▼ 2022	2021
in %			
unter 25 Jahre	7,8	8,1	10,1
25 bis unter 35 Jahre	23,9	24,0	22,9
35 bis unter 45 Jahre	26,5	26,2	25,7
45 bis unter 55 Jahre	25,5	25,7	25,7
ab 55 Jahre	16,3	16,0	15,6

1 In Köpfen.



Redaktioneller Hinweis

GRI 2-3

Der letzte Geschäftsbericht mit dem Kapitel Nachhaltigkeit bei Daimler Truck erschien am 10. März 2023.

Ansprechpartner

Sustainability Reporting

Sustainability_dt@daimlertruck.com





Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

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

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Zum 31. Dezember 2023 betrug das gezeichnete Kapital der Daimler Truck Holding AG (nachfolgend auch Gesellschaft) 822.951.882 €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 822.951.882 auf den Namen lautende Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag). Gemäß § 67 Abs. 2 S. 1 Aktiengesetz (AktG) bestehen im Verhältnis zur Gesellschaft Rechte und Pflichten aus Aktien nur für und gegen den im Aktienregister eingetragenen. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere aus den §§ 12, 53a ff., 118 ff. und 186 AktG. Zum 31. Dezember 2023 befanden sich 17.668.525 Aktien im eigenen Bestand, die allesamt im Rahmen des Anfang August 2023 gestarteten Aktienrückkaufprogramms der Gesellschaft erworben wurden.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

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

Im Rahmen der im Geschäftsjahr 2021 erfolgten Herauslösung des Nutzfahrzeuggeschäfts aus der Mercedes-Benz Group haben die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG), die Mercedes-Benz

Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH (ehemals Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH) und die Daimler Truck Holding AG am 6. August 2021 als Anlage zu dem Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag eine sogenannte Entkonsolidierungsvereinbarung abgeschlossen, die mit Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung im Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG als übertragendem Rechtsträger am 9. Dezember 2021 wirksam wurde. Diese soll sicherstellen, dass eine faktische Mehrheit der Mercedes-Benz Group AG in der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG zu keinem Beherrschungsverhältnis und einer damit verbundenen Vollkonsolidierungspflicht der Daimler Truck Holding AG bei der Mercedes-Benz Group AG führt. Zu diesem Zweck sieht die Entkonsolidierungsvereinbarung unter anderem vor, dass die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH ihre Stimmrechte bei der Wahl von zwei von zehn Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG auf der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG nicht ausüben.

Ferner sieht die Vereinbarung die Verpflichtung der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH vor, dass sie ihre Stimmrechte im Fall einer vorzeitigen (Wieder-)Wahl einzelner Anteilseignervertreter oder im Fall der Wahl von Ersatzmitgliedern nicht ausüben, soweit über die (Wieder- oder Ersatz-)Bestellung eines Aufsichtsratsmitglieds entschieden wird, bei dessen ursprünglicher Wahl sie ihre Stimmrechte nicht ausgeübt haben. Dies gilt auch für Entscheidungen über die Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern, sofern sie bei der Wahl der entsprechenden Aufsichtsratsmitglieder aufgrund der Entkonsolidierungsvereinbarung ihre

Stimmrechte nicht ausgeübt haben. Im Hinblick auf die Wahl der acht Anteilseignervertreter, für die die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH nach der Entkonsolidierungsvereinbarung berechtigt sind, ihre Stimmrechte auszuüben, sieht diese vor, dass die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH dem Aufsichtsrat der Gesellschaft rechtzeitig vor der Beschlussfassung über dessen Wahlvorschläge entsprechende Vorschläge unterbreiten. Die Entkonsolidierungsvereinbarung ist mit Wirksamwerden der Abspaltung in Kraft getreten und hat eine anfängliche Laufzeit bis zum Ende der fünften ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG, die auf die ordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG im Jahr 2022 folgt, und sie verlängert sich, wenn sie von keiner der Parteien ordentlich gekündigt wird. Vorbehaltlich etwaiger fusions- und investitionskontrollrechtlicher Freigaben endet die Vereinbarung gemäß § 158 Abs. 2 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) (auflösende Bedingung), wenn der (un-)mittelbare Anteilsbesitz der Mercedes-Benz Group AG an der Daimler Truck Holding AG auf unter 20,00% der Anteile fallen sollte.

Im Rahmen des Konzerntrennungsvertrags, der ebenfalls Anlage zu dem am 6. August 2021 beurkundeten Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag ist, hat sich die Mercedes-Benz Group AG verpflichtet, bis zum Ablauf des Tages, der 36 Monate nach dem ersten Tag des Börsenhandels der Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse liegt (Lock-up-Periode), ohne vorherige Zustimmung der Daimler Truck Holding AG keine der von der Mercedes-Benz Group AG zum Zeitpunkt des Vollzugs des Abspaltungs- und



Ausgliederungsvertrags direkt oder indirekt gehaltenen Aktien der Daimler Truck Holding AG zu veräußern. Ausgenommen von dieser Verpflichtung sind Veräußerungen an verbundene Unternehmen im Sinne des § 15 AktG oder an den Mercedes-Benz Pension Trust e.V. (ehemals Daimler Pension Trust e.V.) sowie jegliche Maßnahmen, die nicht durch ein Verhalten (Tun, Dulden oder Unterlassen) der Mercedes-Benz Group AG verursacht werden. Wenn eine solche Veräußerung nach Einschätzung des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG im Sinne einer ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleitung (§ 93 Abs. 1 AktG), in Abwägung der zum entsprechenden Zeitpunkt vorliegenden wirtschaftlichen und strategischen Gesichtspunkte, geboten ist, ist die Mercedes-Benz Group AG seit dem Ablauf des Tages, der zwölf Monate nach dem ersten Tag des Börsenhandels der Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse liegt (das heißt dem 11. Dezember 2022), durch den Konzerntrennungsvertrag nicht mehr daran gehindert, ohne vorherige Zustimmung der Daimler Truck Holding AG die dem Lock-up unterliegenden Aktien der Daimler Truck Holding AG zu veräußern. Ausgenommen hiervon sind Veräußerungen an einen direkten Wettbewerber der Daimler Truck Holding AG, die innerhalb der Lock-up-Periode nicht zulässig sind. Des Weiteren hat die Mercedes-Benz Group AG im Hinblick auf die anzustrebende Art und Weise der Veräußerung erklärt, dass sie für den Fall einer Veräußerung innerhalb der ersten sechs Jahre nach dem ersten Börsenhandelstag der Aktie der Daimler Truck Holding AG die betreffenden Aktien der Daimler Truck Holding AG vorrangig in der Weise veräußern wird, dass die Veräußerung zu einer Erhöhung des Streubesitzes bei der Daimler Truck Holding AG führt, es sei denn, diese Form der Veräußerung wäre nicht mit den Sorgfaltspflichten des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG (§ 93 Abs. 1 AktG) vereinbar.

Aktien der Daimler Truck Holding AG, die Beschäftigte der Daimler Truck AG und ihrer deutschen Tochtergesellschaften im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms der Daimler Truck AG nach §§ 71d Satz 2, 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG erworben haben, unterliegen bis zum Ende des auf das Erwerbsjahr folgenden Jahres einer Veräußerungssperre.

Vorstandsmitglieder sind im Rahmen der laufenden Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) und Virtual Share-based Equity-Pläne (VSEP) nach Maßgabe der Planbedingungen und der Stock Ownership Guidelines verpflichtet, bis zum Erreichen eines definierten Zielvolumens Aktien an der Daimler Truck Holding AG zu erwerben und für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zum Konzern zu halten. Eine entsprechende Verpflichtung gilt auch für Executive Vice Presidents. Für die übrigen PPSP- und VESP-Berechtigten besteht diese Verpflichtung nicht.

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

Zum 31. Dezember 2023 hielt die Mercedes-Benz Group AG mit Sitz in Stuttgart, Deutschland, direkt 23,44% der Stimmrechte an der Daimler Truck Holding AG. Zudem hielt die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH mit Sitz in Schönefeld, Deutschland, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz Group AG, zum Bilanzstichtag 6,57% der Stimmrechte an der Daimler Truck Holding AG. Der unmittelbare und über die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH als Tochtergesellschaft vermittelte Stimmrechtsanteil der Mercedes-Benz Group AG betrug daher 30,01% der Stimmrechte.

Zudem wurden der Mercedes-Benz Group AG nach § 34 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) Stimmrechte aus Aktien an der Daimler Truck Holding AG zugerechnet, welche Ende Januar 2022 zur Absicherung von Pensionsverbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz AG über den Mercedes-Benz Pension Trust e.V. in einen Investmentfonds eingebracht wurden. Gemäß den Angaben in der Stimmrechtsmitteilung der Mercedes-Benz Group AG vom 28. Januar 2022 betraf dies Aktien im Umfang von 4,99% des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG. Die Gesamtzahl der der Mercedes-Benz Group AG zustehenden bzw. nach dem WpHG zuzurechnenden Stimmrechte betrug zum 31. Dezember 2023 insgesamt 35,00% der Stimmrechte.

Sonstige direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital der Daimler Truck Holding AG, die 10,00% der Stimmrechte erreichen oder überschreiten, sind der Gesellschaft nicht gemeldet worden und auch nicht anderweitig bekannt.

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

Die Bestellung und die Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84, 85 AktG und § 31 Gesetz über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer (Mitbestimmungsgesetz, MitbestG). Gemäß § 84 AktG werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Nach der Empfehlung B.3 des Deutschen Corporate Governance Kodex soll die Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern für längstens drei Jahre erfolgen. Bereits vor Börsenzulassung der Daimler Truck Holding AG wurden Martin Daum bis zum 28. Februar 2025, Jochen Goetz bis zum 30. Juni 2026 und Jürgen Hartwig bis zum 30. November 2026 zu Mitgliedern des Vorstands der Daimler Truck Holding AG bestellt, wobei Jochen Goetz mit seinem Tod am 5. August 2023 aus seinen Ämtern ausgeschieden ist. Hierzu wurde in der Entsprechenserklärung eine Abweichung erklärt und begründet. Die Bestellung der übrigen im Amt befindlichen Vorstandsmitglieder entsprach der Empfehlung. Seit dem 10. Dezember 2021 sieht die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG vor, dass die erstmalige Bestellung von Vorstandsmitgliedern zukünftig für längstens drei Jahre erfolgt. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig.

Gemäß § 31 Abs. 2 MitbestG bestellt der Aufsichtsrat die Mitglieder des Vorstands mit einer Mehrheit, die mindestens zwei Drittel der Stimmen seiner Mitglieder umfasst. Kommt eine Bestellung hiernach nicht zustande, hat der Vermittlungsausschuss des Aufsichtsrats innerhalb eines Monats nach der Abstimmung, in der die erforderliche Mehrheit nicht erreicht wurde, dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu unterbreiten. Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder in diesem Fall 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 § 6 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die Zahl der Mitglieder wird vom Aufsichtsrat bestimmt. Der Aufsichtsrat kann einen Vorsitzenden des Vorstands sowie einen stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstands ernennen. Fehlt ein erforderliches Vorstandsmitglied, wird das Mitglied nach § 85 Abs. 1 AktG in dringenden Fällen auf Antrag eines Beteiligten gerichtlich bestellt. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstand und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands gemäß § 84 Abs. 4 AktG widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

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

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Durch Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 5. November 2021, der mit Vollzug des Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrags vom 6. August 2021 am 9. Dezember 2021 wirksam geworden ist, wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. Oktober 2026 zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien in einem Umfang von bis zu 10,00% des zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ermächtigung oder – falls dieser Wert

geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und neben einer Veräußerung über die Börse oder einem Angebot an alle Aktionäre im Verhältnis ihrer Beteiligungsquoten zu allen weiteren gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre mit Zustimmung des Aufsichtsrats im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung von ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

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

In einem Umfang von bis zu 5,00% des zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung bestehenden Grundkapitals wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufe oder eine Kombination dieser Instrumente) zu erwerben, wobei die Laufzeit der Derivate 18 Monate nicht überschreiten und der Erwerb der Aktien in Ausübung des Derivats nicht nach dem 31. Oktober 2026 stattfinden darf.

Auf Basis der vorgenannten Ermächtigung hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 10. Juli 2023 ein Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Hiernach sollen eigene Aktien im Wert von bis zu

2 Mrd. € (ohne Erwerbsnebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten über die Börse erworben werden. Der Aktienrückkauf soll in zwei Tranchen erfolgen. Die zurückgekauften Aktien sollen eingezogen und das Grundkapital entsprechend herabgesetzt werden. Im Zeitraum vom 2. August 2023 bis zum 31. Dezember 2023 wurden 17.668.525 Aktien im Wert von 557 Mio. € erworben. Nähere Informationen zum Aktienrückkaufprogramm finden sich unter  www.daimlertruck.com/investoren/aktie/aktienrueckkauf.

Mit Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 5. November 2021, der ebenfalls am 9. Dezember 2021 wirksam geworden ist, wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG bis zum 31. Oktober 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 329.180.752 € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen und mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (Genehmigtes Kapital 2021). Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlage zum Zwecke des Unternehmenserwerbs und bei Barkapitalerhöhungen, wenn der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien nicht wesentlich unterschreitet.

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

Eine Ausnutzung des Genehmigten Kapitals 2021 ist bislang nicht erfolgt.



Wesentliche Vereinbarungen unter der Bedingung eines Kontrollwechsels

Es bestehen die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen, die Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels bei der Daimler Truck Holding AG beinhalten, wie er unter anderem aufgrund eines Übernahmeangebots eintreten kann:

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 5,0 Mrd. €, abgeschlossen im August 2021, sowie eine unbeanspruchte revolvingende Kreditlinie i.H. von 1,0 Mrd. €, abgeschlossen im September 2022. Die beiden Kreditlinien sehen jeweils ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vor, dass (i) die Daimler Truck Holding AG Tochtergesellschaft einer anderen Gesellschaft wird oder (ii) die Daimler Truck Holding AG von einer oder mehreren handelnden Personen entweder einzeln oder gemeinschaftlich kontrolliert wird. Tochtergesellschaft im Sinne der genannten Kreditlinien bedeutet jeweils im Verhältnis zu einer Gesellschaft eine andere Gesellschaft, (i) die direkt oder indirekt von der erstgenannten Gesellschaft kontrolliert wird, (ii) bei der mehr als 50,00% des gezeichneten Kapitals (oder sonstiges Eigenkapital) von der erstgenannten Gesellschaft direkt oder indirekt gehalten wird oder (iii) die eine Tochtergesellschaft einer anderen Tochtergesellschaft der erstgenannten Gesellschaft ist. Kontrolle im Sinne der syndizierten Kreditlinien bedeutet jeweils (i) das Recht, die Angelegenheiten einer Gesellschaft zu bestimmen, (ii) das Recht, die Zusammensetzung des Vorstands oder vergleichbarer Gremien zu kontrollieren, oder (iii) das Recht, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats (soweit durch die Gesellschafter gewählt) zu kontrollieren.

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

Sonstige übernahmerelevante Angaben

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht. Die Arbeitnehmer, die Aktien der Daimler Truck Holding AG halten, üben ihre Kontrollrechte wie andere Aktionäre nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Bestimmungen der Satzung aus. Ferner hat die Gesellschaft auch keine Entschädigungsvereinbarungen mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots getroffen.



Risiko- und Chancenbericht

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

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

B.70

Beurteilung Eintrittswahrscheinlichkeit/Mögliches Ausmaß

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

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

Risiko- und Chancenmanagementsystem

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

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

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

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

Für die Quantifizierung pro Risiko- und Chancenkategorie im zusammengefassten Lagebericht werden die Einzelrisiken und -chancen pro Kategorie zusammengefasst. Die Bewertung der Dimensionen „Eintrittswahrscheinlichkeit“ und „mögliches Ausmaß“ beruht auf der in Tabelle **7 B.70** gezeigten Einteilung und erfolgt vor geplanten Maßnahmen.

Zur Beurteilung der **Risikotragfähigkeit** des Konzerns werden die potenziellen Ergebnisauswirkungen mittels einer Monte-Carlo-Simulation (Konfidenzniveau: 99 %) analysiert. Die aggregierten Risiken werden dabei dem bilanzierten Eigenkapital des Daimler Truck-Konzerns als Risikodeckungsmasse gegenübergestellt.

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

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



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

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

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

Wesentliche, unerwartet auftretende Risiken sind unverzüglich zu berichten. Über die Segmente werden die Informationen für die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat an das Konzernrisikomanagement weitergegeben. Für die kontinuierliche Verbesserung sowie die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems ist das Group Risk Management Committee (GRMC) zuständig. Das GRMC setzt sich aus Vertretern der Bereiche Accounting & Result Management, der Rechtsabteilung, Compliance, der Konzernsicherheit sowie Investor Relations & M&A sowie der CFOs der Segmente des Daimler Truck-Konzerns zusammen und wird vom

Ressort Finanzen & Controlling zuständigen Vorstandsmitglied der Daimler Truck Holding AG geleitet. Die interne Konzernrevision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

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

Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird systematisch bewertet. Zu Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den wesentlichen Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen zu identifizieren. Die notwendigen Kontrollen werden daraufhin definiert und gemäß den konzernweiten Vorgaben dokumentiert. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind. Die Ergebnisse dieser Selbsteinschätzung werden in einem konzernweiten IT-System dokumentiert und berichtet, erkannte Kontrollschwächen werden behoben. Die ausgewählten Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen bestätigen am Ende des jährlichen Zyklus die Effektivität des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess. Der Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats werden regelmäßig über potenzielle wesentliche Kontrollschwächen sowie die Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen informiert. Das interne Kontrollsystem für den Rechnungslegungsprozess kann jedoch keine absolute Sicherheit dafür bieten, dass auch wesentliche Falschaussagen in der Rechnungslegung eintreten könnten.

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

Sowohl für das interne Kontrollsystem als auch für das Risikomanagementsystem erfolgt eine fortlaufende Überwachung der Prozesse und Systeme. Wir haben entsprechende Verbesserungsmaßnahmen eingeleitet, um identifizierte Schwächen zu beheben und eine fortlaufende Verbesserung der Prozesse und Systeme sicherzustellen.

In der gesamthaften Würdigung der Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems sowie des Risikomanagementsystems haben sich unter Berücksichtigung von Umfang der Geschäftstätigkeit und Risikolage des Unternehmens keine Hinweise darauf ergeben, dass diese Systeme im Ergebnis nicht angemessen oder nicht wirksam sind.¹

Risiken und Chancen

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

¹ Der Inhalt dieses Abschnitts war nicht Gegenstand einer inhaltlichen Prüfung im Rahmen der gesetzlichen Abschlussprüfung unseres zusammengefassten Lageberichts.



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

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

Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen

Die Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen des Daimler Truck-Konzerns werden nachfolgend erläutert. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle [7 B.71](#) dargestellt.

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen stellen die Rahmenbedingungen für die in den nachfolgenden Kategorien genannten Risiken und Chancen dar und fließen als Prämissen in die Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ein. Der gesamtwirtschaftliche Rahmen hat maßgeblichen Einfluss auf die Absatzmärkte der Fahrzeuge und damit auf den Erfolg des Konzerns. Folglich können nachteilige volkswirtschaftliche Entwicklungen, global oder spezifisch in den Märkten, in denen der Konzern tätig ist, zu einer erheblich geringeren Nachfrage nach Produkten des Daimler Truck-Konzerns führen. Zudem ist die Nachfrage in der Nutzfahrzeugbranche zyklisch, was bedeutet, dass auf Phasen der Investition in Nutzfahrzeuge in der Regel Phasen mit rückläufiger Nachfrage folgen. Länge, Zeitpunkt und Intensität bestimmter Nachfragezyklen, welche die einzelnen Marktsegmente, Kundengruppen und Regionen, in denen der Konzern tätig ist, betreffen, sind von Unsicherheit betroffen. Zyklische oder variable Nachfragemuster können zu einem anhaltenden oder unerwarteten Rückgang der Nachfrage nach Produkten und Dienstleistungen des Konzerns führen.

Der Konjunkturverlauf im Jahr 2023 ist im Kapitel [Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben; die Wachstumsannahmen und Prognosen über die Gesamtentwicklung für 2024 werden im Kapitel [Prognosebericht](#) des zusammengefassten Lageberichts erörtert.

Obwohl sich die Auswirkungen des **Russland-Ukraine-Kriegs** auf die Realwirtschaft im Jahr 2023 im Vergleich zu 2022 abschwächen, stellt die weitere Entwicklung sowie eine etwaige weitere Eskalation des Russland-Ukraine-Kriegs oder, im schlimmsten Falle, dessen Ausweitung auf weitere Länder weiterhin ein wesentliches Risiko dar. Die wesentlichen Risiken als Folge des Russland-Ukraine-Kriegs werden im Abschnitt „Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen“ beschrieben.

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

Der mittlerweile mehrjährige, nicht gelöste Handelskonflikt zwischen den USA und China stellt weiterhin ein signifikantes Risiko für die weitere **Entwicklung des weltweiten Handels** dar. Es sind inzwischen immer mehr Bereiche von dem Konflikt betroffen und es droht eine zunehmende technologische und ökonomische Abkoppelung der beiden Volkswirtschaften.

Neben den bestehenden protektionistischen Maßnahmen wie konkrete Marktzugangsbarrieren, Sanktionen oder industriepolitischen Forderungen nach einem höheren lokalen Wertschöpfungsbeitrag, besteht darüber hinaus das Risiko einer Verschärfung durch abrupte Interventionen mit Auswirkungen auf den Bezug von notwendigen

Rohstoffen und Materialien für Produktion und Absatz. Einhergehend mit den bereits erwähnten Risiken und den daraus resultierenden Auswirkungen auf die **Lieferketten** und letztlich auch auf die allgemeine Preisgestaltung von Rohstoffen, Vor- und Endprodukten, kann dies bei Daimler Truck zu höheren Kosten führen und sich negativ auf die wirtschaftliche Entwicklung sowie Absatzmöglichkeiten auswirken. Im Gegenzug könnten unvorhergesehene Handelserleichterungen positive Impulse setzen und zu mehr Handel und höherem Wachstum führen. Auch der Daimler Truck-Konzern könnte in diesem Fall profitieren.

Der **europäische Markt** ist für den Daimler Truck-Konzern von großer Bedeutung, so dass sich Veränderungen beim Investitions- und Konsumverhalten auf die Absatzentwicklung auswirken. Die Inflation liegt weiterhin über dem Zielwert der Europäischen Zentralbank (EZB), was eine Lockerung des restriktiven geldpolitischen Kurses erschwert oder verlangsamt. Darüber hinaus hat sich das Wachstum der Wirtschaft in der Europäischen Union (EU) im Jahr 2023 deutlich verlangsamt und wird voraussichtlich auch im Jahr 2024 schwach sein. In der EU ist das Risiko für politische Konflikte durch den Russland-Ukraine-Krieg erhöht. Die durch den Russland-Ukraine-Krieg ausgelösten Risiken werden weiter unten im Abschnitt „Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen“ beschrieben.

In den **USA** entwickelte sich die Wirtschaft im Jahr 2023 besser als erwartet. Die Inflation ist jedoch weiterhin hoch, auch wenn sie im Jahr 2024 zurückgehen soll. Da der Daimler Truck-Konzern einen erheblichen Teil seines Umsatzes in den USA erzielt, kann die weitere Entwicklung der US-Wirtschaft erhebliche Konsequenzen für den Konzern haben. Darüber hinaus hätte ein höheres Wirtschaftswachstum in den

B.71
Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß
Allgemeine Marktrisiken	Niedrig	Hoch	Allgemeine Marktchancen	Mittel	Hoch
Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	Niedrig	Hoch	Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	-	-
Risiken aus dem Beschaffungsmarkt	Niedrig	Hoch	Chancen aus dem Beschaffungsmarkt	Niedrig	Hoch



USA auch Ausstrahlungseffekte auf den Rest der Welt. Dagegen könnten zunehmende innenpolitische Spannungen in den USA Konsumenten und Investoren verunsichern und das Wirtschaftswachstum entsprechend dämpfen.

Allgemeine Marktrisiken und -chancen

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

Potenzielle Auswirkungen der **Risiken auf die Absatzentwicklung** werden in Risikoszenarien erfasst. Eine fehlende Marktakzeptanz bestimmter Fahrzeugmodelle in einzelnen Regionen kann sich dabei negativ auf das Ergebnis auswirken. Ein rückläufiger Absatz von Fahrzeugen kann darüber hinaus aus dem zum Teil instabilen makroökonomischen Umfeld resultieren, sowie sich im Kontext von politischen oder wirtschaftlichen Unsicherheiten ergeben. Dies betrifft vor allem das klassisch zyklische Bau- und Logistikgewerbe und den entsprechenden Einfluss auf den Absatz von Daimler Truck. Ferner besteht das Risiko, dass eine hohe Nachfrage aufgrund von Engpässen in der Lieferkette nicht zeitnah bedient werden kann. Die Markt-, Absatz- und Bestandsentwicklung wird von den Segmenten kontinuierlich analysiert und überwacht; gegebenenfalls werden spezifische Marketing- und Vertriebsprogramme aufgesetzt.

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

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

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

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

Im Zusammenhang mit Leasingverträgen entstehen Risiken, wenn der Vermarktungswert eines Leasingfahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit von der ursprünglich bei Vertragsabschluss kalkulierten und der Leasingrate unterstellten Restwertprognose abweicht. Es bestehen

Risiken im Zusammenhang mit einer negativen Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte und damit verbunden mit den **Restwerten von Fahrzeugen**. Um diesen Risiken entgegenzuwirken, sind Restwertmanagementprozesse etabliert. Diese umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch regelmäßige Vergleiche von internen und externen Quellen verifiziert und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

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

Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen

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



Viele Länder und Regionen haben bereits strengere **Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten** von Fahrzeugen erlassen oder bringen aktuell entsprechende Gesetzesvorgaben auf den Weg. Zum Beispiel zur Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen, einschließlich der Grenzwerte bei Geräuschemissionen, sowie zum Schadstoffgehalt der Emissionen, der von Produktionsstandorten verursacht wird. Die Nichteinhaltung der einschlägigen Vorschriften in den einzelnen Regionen ist unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden und kann sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht oder nicht mehr zugelassen werden können.

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

Phasen politischer Unsicherheit könnten allgemein negative Auswirkungen auf Konsum- und Investitionsentscheidungen von Haushalten und Unternehmen haben und sich in der Folge nachteilig auf die wirtschaftliche Entwicklung sowie die Absatzmöglichkeiten des Daimler Truck-Konzerns auswirken.

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

solche Ausweitung würde ein erhebliches Risiko für das Marktumfeld von Daimler Truck bedeuten.

Die potenziellen Unterbrechungen von Lieferketten und Engpässe von Rohstoffen, Teilen oder Komponenten können zu einem weiteren Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise sowie der Preise für Teile und Komponenten führen, was in der Folge zu höheren Kosten führen könnte. Darüber hinaus kann die Kostenbasis des Konzerns aufgrund gestiegener Inflation im Allgemeinen negativ beeinflusst werden. Außerdem können steigende Refinanzierungskosten an den Kapitalmärkten zu negativen Auswirkungen auf das Ergebnis von Financial Services führen.

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

Es besteht die Gefahr, dass einzelne Länder bei dem Versuch, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu schützen oder zu verbessern, verstärkt zu **interventionistischen und protektionistischen Maßnahmen** greifen. Die Fahrzeugindustrie und dabei auch die Industrie der Nutzfahrzeuge wird oftmals als Schlüsselsektor angesehen, um inländische Investitionen zu erzielen und die lokale Wertschöpfung entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu steigern. Dies kann zu erhöhten Kosten führen, wenn Produktionsstätten aufgebaut oder erweitert werden müssen oder der lokale Einkauf gesteigert werden muss. Auch eine Kappung technologischer und wirtschaftlicher

Verbindungen zwischen bedeutenden Märkten kann mit Ergebnisauswirkungen verbunden sein, wenn Forschung und Entwicklung lokal durchgeführt oder Wertschöpfungsketten angepasst werden müssen, weil bestimmte Technologien in den Endprodukten nicht verwendet werden dürfen. Darüber hinaus wird durch Marktzugangsbarrieren wie beispielsweise erschwerten Zertifizierungsprozessen und **Verzögerungen von Zertifizierungen** oder sehr aufwendigen **Zollprozeduren** sowie **Zöllen** versucht, Importe zu begrenzen.

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

Daimler Truck verfolgt ständig die Entwicklung der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen frühzeitig im Produktentstehungsprozess zu antizipieren. Im Vergleich zum Vorjahr sind die rechtlichen und politischen Risiken gestiegen und spiegeln die aktuelle geopolitische Risikolandschaft und die möglichen Auswirkungen verschiedener weltweiter Ereignisse auf den Daimler Truck-Konzern wider. Allerdings ist die Eintrittswahrscheinlichkeit der neu identifizierten Risiken gering, was den Rückgang der Gesamteintrittswahrscheinlichkeit für diese Kategorie im Vergleich zum Vorjahr von mittel auf niedrig erklärt.

Beschaffungsmarktrisiken und -chancen

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



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

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

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

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

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



Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die unternehmensspezifischen Risiken und Chancen des Daimler Truck-Konzerns eingegangen. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle [B.72](#) dargestellt.

Produktions- und Technologierisiken und -chancen

Technische Entwicklungen und Innovationen sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität der Zukunft von zentraler Bedeutung. Durch die Gestaltung der Produktpalette fließen die technischen Neuerungen in die strategische Produktplanung der Fahrzeugsegmente ein. Insbesondere durch die steigende technische Komplexität, den kontinuierlich wachsenden Umfang an zu erfüllende Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsanforderungen und den Anspruch, die Qualitätsstandards des Daimler Truck-Konzerns einzuhalten und stetig zu erhöhen, können technologische Risiken entstehen. Diese bestehen im Fahrzeuggeschäft insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung und Fertigung der Produkte. Im Rahmen der bereits laufenden Transformation auf ZEV und dem von Daimler Truck verfolgten Ansatz mit Fokus auf Entwicklung, Produktion und Absatz von batterieelektrischen und wasserstoffbasierten Antrieben ergeben sich im Zusammenhang mit Produktion, Betrieb und Gewährleistung sowohl hohe Risiken als auch Chancen. Der Erfolg des Daimler Truck-Konzerns hängt von seiner Fähigkeit ab, die ZEV-Transformation richtig einzuschätzen und mit innovativen, kommerziell attraktiven und marktfähigen Produkten und Dienstleistungen darauf zu reagieren. Weiterhin maßgeblich für die

erfolgreiche Umstellung auf ZEV ist die Kundenakzeptanz, fortdauernde staatliche Unterstützung, eine ausreichende öffentliche Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur und Wasserstoff beziehungsweise von Energie zu wettbewerbsfähigen Preisen, was sämtlich Ungewissheit unterliegt und zu einem großen Teil außerhalb der Kontrolle von Daimler Truck liegt.

Im Rahmen von Produkteinführungen in den Fahrzeugsegmenten müssen die benötigten Bauteile und Ausstattungsumfänge verfügbar sein. Zur Vermeidung diesbezüglicher Restriktionen werden zugehörige Prozesse stetig evaluiert und verbessert. Um die langfristige Zukunftsfähigkeit der Produktionsanlagen der Fahrzeugsegmente zu sichern und auszubauen, erfolgen bei Bedarf Modernisierungen sowie Ausbau-, Aufbau- und Umstrukturierungsaktivitäten. Mit der **Durchführung der Modernisierungsmaßnahmen und Neueinführung von Produkten** sind in der Regel hohe Investitionen verbunden. Es kann dabei auch zu Ineffizienzen im Produktionsprozess und in der Folge zu einer kurzfristigen Verringerung des Produktionsniveaus kommen.

Prinzipiell besteht die Gefahr, dass aufgrund einer geringen Anlagenverfügbarkeit oder Ausfällen von **Produktions- oder Fabrikanlagen** intern Engpässe entstehen und folglich Kosten anfallen. Eine längere Unterbrechung einer Produktionsstätte könnte zu Produktionsausfällen oder einem vorübergehenden Betrieb mit reduzierter Kapazität führen, was den Daimler Truck-Konzern daran hindern könnte, Produktionsaufträge rechtzeitig abzuschließen. Dies könnte zu einem Verlust des Geschäftsvolumens, einer verringerten Produktivität oder Rentabilität an einem bestimmten

Produktionsstandort und zu erheblichen Reparaturkosten führen, die nicht durch den Versicherungsschutz des Daimler Truck-Konzerns abgedeckt sein könnten. Die Produktionsanlagen werden fortwährend gewartet und modernisiert. Für potenziell betroffene Anlagen werden präventiv Ersatzteile vorgehalten sowie bei Bedarf redundante Maschinen beschafft.

Kapazitätsrestriktionen in der Verfügbarkeit von Batterien für bestimmte Fahrzeugmodell sowie Unterbrechungen in der Zulieferkette können Engpässe hervorrufen. Im Vergleich zum Vorjahr sind die Produktions- und Technologierisiken vor allem aufgrund der Stabilisierung der globalen Lieferketten von hoch auf mittel gesunken. Dies spiegelt sich auch in der Produktion und Technik wider. Im Vorjahr wurde das Ausmaß als mittel eingeschätzt. Zum Jahresende 2023 liegen keine wesentlichen Produktions- und Technologiechancen vor.

Neue technische Anforderungen könnten zu Einschränkungen beim Verkauf bereits produzierter Fahrzeuge führen. Auch Beschränkungen bei bestimmten Ausstattungskomponenten in neuen Fahrzeugmodellen sowie die fehlende Verfügbarkeit von Fahrzeugteilen zum richtigen Zeitpunkt könnten dazu führen, dass die Fahrzeuge nicht wie geplant an die Kunden übergeben werden können. Zur Vermeidung solcher **Engpasssituationen** wird Wert daraufgelegt, dass Kapazitätsengpässe durch vorausschauende Planung ausgeglichen werden können. Zudem werden im Rahmen des Managements der gesamten Wertschöpfungskette Zulieferwege sowie die Lieferbarkeit und Qualität von Produkten kontinuierlich überwacht. Zur Risikoprävention besteht ein Lieferantenmanagement mit dem Ziel, die Menge und die Qualität der zur Herstellung der Fahrzeuge benötigten Bauteile sicherzustellen. Die fehlende Verfügbarkeit sowie Qualitätsprobleme bei bestimmten Fahrzeugteilen können zu Produktionsausfällen führen und höhere Kosten verursachen.

Daimler Truck ist Risiken aus Planabweichungen im Zusammenhang mit Großprojekten ausgesetzt, darunter die Entwicklung und Einführung neuer Fahrzeuggenerationen, Fahrzeuge oder Antriebsstränge. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn kapitalintensive Projekte wie Werksausbauten oder Kapazitätserweiterungen, zum Beispiel die Einführung einer neuen Produktionslinie, erforderlich sind. Diese Risiken können aus einer Reihe von Faktoren resultieren, darunter ungenaue Annahmen in Bezug auf Planungs- und Implementierungs-

B.72

Unternehmensspezifische Risiken/Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß
Produktions- und Technologierisiken	Niedrig	Mittel	Produktions- und Technologiechancen	-	-
Informationstechnische Risiken	Niedrig	Mittel	Informationstechnische Chancen	-	-
Personalrisiken	Mittel	Hoch	Personalchancen	-	-
Risiken aus Beteiligungen/Kooperationen	Niedrig	Niedrig	Chancen aus Beteiligungen/Kooperationen	Mittel	Hoch



kosten, unerwartete technische Herausforderungen, Schwächen in Projektdesign und -management sowie schlechte Leistung von Drittanbietern und Geschäftspartnern. Diese Faktoren könnten zu erheblichen Kostenüberschreitungen, Verzögerungen bei der Einführung neuer Produkte, Lieferverzögerungen, Qualitätsproblemen und Beeinträchtigung der Kundenbeziehungen führen.

Garantie- und Kulanzfälle könnten im Daimler Truck-Konzern entstehen, wenn die Qualität der Produkte nicht den Anforderungen entspricht, Vorschriften nicht vollständig eingehalten werden oder die Unterstützung bei Problemen und der Pflege der Produkte nicht in der benötigten Form gewährt werden kann. Solche Garantie- und Kulanzfälle sowie Qualitätsprobleme sowohl bei in Fahrzeugen verbauten Teilen als auch im Zusammenhang mit technischen Neuerungen an Fahrzeugen, die Anpassungen erfordern, können zu finanziellen Belastungen führen. Mögliche Ansprüche werden beim Auftreten solcher Risiken geprüft und bei Bedarf notwendige Maßnahmen, bezogen auf betroffene Produkte, eingeleitet.

Informationstechnische Risiken und Chancen

Die konsequent verfolgte Digitalisierungsstrategie eröffnet Daimler Truck neue Chancen, den Kundennutzen und den Wert des Unternehmens zu steigern. Gleichwohl birgt die hohe Durchdringung aller Geschäftsbereiche mit Informationstechnologie (IT) auch Risiken für die Geschäfts- und Produktionsprozesse sowie deren Dienstleistungen und Produkte.

Aus der stetig wachsenden Bedrohung durch **Cyber-Kriminalität** und der Verbreitung von aggressivem Schadcode erwachsen Risiken, die sich auf die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen und IT-gestützten Betriebsmitteln auswirken können. Trotz umfangreicher Vorkehrungen kann dies im ungünstigsten Fall zu einer zeitweiligen Unterbrechung von IT-gestützten Geschäftsprozessen mit hohen negativen Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis führen. Zudem kann der Verlust oder Missbrauch sensibler Daten unter Umständen zu einem Reputationsverlust führen. Insbesondere geltende regulatorische Anforderungen wie beispielsweise die EU-Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO) können unter anderem Ansprüche Dritter begründen und aufwendige regulatorische Auflagen sowie ergebniswirksame Strafen nach sich ziehen.

Für den global agierenden Daimler Truck-Konzern und seine umfassenden Geschäfts- und Produktionsprozesse ist es von zentraler Bedeutung, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden können. Das konzerninterne Rahmenwerk zur IT-Sicherheit orientiert sich an internationalen Standards und greift bei Schutzmaßnahmen auch auf Industriestandards und Good Practices zurück. Neue regulatorische Anforderungen zur Cyber-Sicherheit und zu Cyber-Security-Management-Systemen werden bei der Weiterentwicklung unserer Prozesse und Vorgaben berücksichtigt.

Bei der Bewältigung der sich weiter verschärfenden Lieferketten-Risiken durch Ransomware-Bedrohungen, priorisiert Daimler Truck umfassende Cyberschutzstrategien und Maßnahmen, um die Zusammenarbeit mit Dritten abzusichern.

Dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend müssen gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Cyber-Bedrohungen müssen über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert und entsprechend ihrer Kritikalität behandelt werden. Besondere Aufmerksamkeit wird Risiken gewidmet, die im Schadensfall eine Unterbrechung der Geschäftsprozesse aufgrund von IT-Systemausfällen sowie den Verlust und die Verfälschung von Daten zur Folge haben. Die fortschreitende Digitalisierung und Vernetzung von Produktionsmitteln werden durch darauf abgestimmte technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen flankiert.

Aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten hat Daimler Truck vielfältige präventive und korrektive Maßnahmen umgesetzt, um damit verbundene Risiken zu minimieren sowie mögliche Schäden zu begrenzen. Zum Beispiel vermindert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in Rechenzentren durch gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Datensicherung und hochverfügbar ausgelegte IT-Systeme. Es werden Notfallpläne erstellt, ebenso Beschäftigte geschult und regelmäßig sensibilisiert, um handlungsfähig zu bleiben. In einem global agierenden Cyber Security Operation Center (CSOC) werden spezifische Bedrohungen analysiert und Gegenmaßnahmen koordiniert. Der Schutz der Produkte und Dienstleistungen vor Gefährdungen durch Hackerangriffe und Cyber-Kriminalität wird kontinuierlich ausgebaut.

Personalrisiken und -chancen

Der Daimler Truck-Konzern strebt gute **Beziehungen zu seinen Beschäftigten, Gewerkschaften sowie Betriebsräten und Arbeitnehmervertretungen** an. Es gelten eine Reihe von Tarifverträgen, die dem Daimler Truck-Konzern teilweise Verpflichtungen und Einschränkungen im Zusammenhang mit Reorganisationen, Umstrukturierungen oder ähnlicher Effizienzmaßnahmen auferlegen und die er möglicherweise nicht in günstiger oder rechtzeitiger Weise oder überhaupt verlängern, erneuern oder ersetzen kann. Eine Verschlechterung der Beziehungen zu Gewerkschaften, Betriebsräten und anderen Arbeitnehmervertretungen könnte die Geschäftstätigkeit des Daimler Truck-Konzerns beeinträchtigen. Der Konzern könnte in Zukunft mit Streiks oder anderen Arten von Konflikten mit Gewerkschaften, Betriebsräten oder seinen Beschäftigten konfrontiert werden. Solche Streiks, Konflikte, Arbeitsniederlegungen oder andere Arbeitskämpfmaßnahmen können die Produktions- und Vertriebsaktivitäten des Konzerns stören, seinen Ruf schädigen und seine Kundenbeziehungen beeinträchtigen. Vor allem aufgrund der Risiken im Zusammenhang mit den bevorstehenden Gewerkschaftsverhandlungen in Nordamerika entwickelten sich die Personalrisiken im Vergleich zum Vorjahr von niedrig auf hoch.

Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Beschäftigte und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen Daimler Truck tätig ist, nach wie vor sehr stark. Der künftige Erfolg des Daimler Truck-Konzerns hängt auch davon ab, inwiefern es gelingt, Fachpersonal einzustellen, zu und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Die etablierten Personalinstrumente berücksichtigen solche Personalrisiken. Ein Schwerpunkt des Personalmanagements liegt in der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung der Belegschaft des Unternehmens. Um als Unternehmen erfolgreich zu sein, entwickeln wir zudem die Art unserer Zusammenarbeit und unsere Führungskultur stetig weiter.

Die **demografische Entwicklung** macht es für das Unternehmen unabdingbar, mit den Veränderungen durch eine sich wandelnde Belegschaft umzugehen und einen qualifizierten Fach- und Führungskräftenachwuchs zu sichern. Dies wird durch Maßnahmen im Generationenmanagement adressiert, die der Tragweite des Themas gerecht werden. Konjunktur-, Markt- und Wettbewerbsschwankungen begegnen wir mit den etablierten Zeit- und Flexibilitätsinstrumenten, um ein situationsadäquates zu ermöglichen.



Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen sind für den Konzern entscheidend, um seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und seine Profitabilität zu verbessern. Daimler Truck befindet sich mitten in der Umsetzung einer Reihe von Initiativen zur betrieblichen Leistungssteigerung und Kosteneinsparung, um Fixkosten und variable Kosten zu reduzieren und die Rentabilität zu steigern. Diese betrieblichen Leistungs- und Kosteneinsparungsmaßnahmen oder Teile hiervon führen möglicherweise nicht innerhalb der von der Gruppe angestrebten Zeit zu den beabsichtigten Vorteilen. Dies kann dazu führen, dass die Implementierungskosten die ursprünglich von dem Konzern veranschlagten Kosten übersteigen, und die tatsächlichen Ergebnisse der Initiativen können von den Zielen abweichen. Wenn die angestrebte operative Verbesserung und Kosteneinsparung nicht vollständig realisiert oder innerhalb der beabsichtigten Zeit erreicht wird, könnte dies negative Auswirkungen auf die Profitabilität des Konzerns haben.

Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen

Die Zusammenarbeit mit Partnern bei Beteiligungen und Kooperationen ist für Daimler Truck sowohl bei der Transformation hin zur emissionsfreien Mobilität als auch bei der umfassenden Digitalisierung von zentraler Bedeutung. Besonders bei neuen Technologien dienen Beteiligungen der Nutzung von Synergieeffekten und der Verbesserung von Kostenstrukturen, um der Wettbewerbssituation in der Industrie der Nutzfahrzeuge erfolgreich zu begegnen.

Der Daimler Truck-Konzern partizipiert grundsätzlich entsprechend seiner jeweiligen Anteilsquote an den Risiken und Chancen aus Beteiligungen und unterliegt bei einer entsprechenden Börsennotierung dabei auch Aktienkursrisiken und -chancen.

Durch die Neubewertung einer Beteiligung können sich Risiken und Chancen bezogen auf den Beteiligungsbuchwert für das Segment, dem die Beteiligung zugerechnet wird, ergeben. Auch aus der laufenden Geschäftstätigkeit, insbesondere der Integration von Beschäftigten, Technologien und Produkten, können sich Risiken ergeben. Die geschäftlichen und rechtlichen Interessen des Konzerns stimmen möglicherweise nicht immer mit denen seiner verbundenen Unternehmen und Joint Ventures überein, und aktuelle oder zukünftige verbundene Unternehmen oder Joint Ventures des Konzerns können möglicherweise nicht erfolgreich sein, ihre geplanten Ziele zu erreichen und ihre

angestrebten Fristen einhalten. Darüber hinaus könnten sich weitere finanzielle Verpflichtungen ergeben oder ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf notwendig sein. Die Beteiligungen unterliegen einem Überwachungsprozess, um bei Bedarf zeitnah entscheiden zu können, ob Maßnahmen zur Unterstützung oder Sicherung der Profitabilität ergriffen werden sollen. Auch die Werthaltigkeit der Beteiligungen wird regelmäßig überwacht.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen des Daimler Truck-Konzerns eingegangen.

Risiken und Chancen können sich negativ beziehungsweise positiv auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns auswirken. Eintrittswahrscheinlichkeiten und Ausmaß dieser Risiken und Chancen werden in Tabelle [7 B.73](#) dargestellt.

Im Grundsatz können die den finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen zugrundeliegenden operativen und finanziellen konzernweiten Risikovolumina (Exposures) in symmetrische und asymmetrische Risiken- und Chancenprofile unterschieden werden. Bei den symmetrischen Risiken- und Chancenprofilen (zum Beispiel Währungs-Exposures) sind Risiken und Chancen gleichermaßen gegeben, während bei den asymmetrischen (etwa Kredit- und Länder-Exposures) überwiegend Risiken vorhanden sind.

Daimler Truck ist grundsätzlich Risiken und Chancen durch die Veränderungen von Marktpreisen, wie Wechselkursen, Zinssätzen und Commodity-Preisen, ausgesetzt. Marktpreisveränderungen können einen negativen oder positiven Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben.

Daimler Truck steuert und überwacht systematisiert Marktpreisrisiken und -chancen vorwiegend im Rahmen seiner operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken ein, wodurch sowohl Marktpreisrisiken als auch -chancen begrenzt werden.

Ferner ist der Konzern Kredit-, Länder- und Liquiditätsrisiken sowie Risiken aus Ratingveränderungen ausgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt Daimler Truck diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die Planvermögen zur Abdeckung von Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen (marktsensitive Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere) sind nicht Bestandteil der folgenden Betrachtung.

Wechselkursrisiken und -chancen

Aufgrund der globalen Ausrichtung des Konzerns sind mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken und Chancen aus Wechselkursschwankungen verbunden.

Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollars, des britischen Pfund, des australischen Dollars, des japanischen Yen und anderer Währungen gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko beziehungsweise eine -chance entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten („Transaktionsrisiko“).

Während die Produktionskosten vorwiegend in US-Dollar, Euro und Yen anfallen, wird ein Teil der Umsatzerlöse in anderen Währungen erzielt. Daimler Truck ist einem solchen Transaktionsrisiko ausgesetzt, aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerks jedoch nur in einem geringeren Ausmaß. Der Konzern sichert das regelmäßig aktualisierte Währungs-Exposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkursbewertungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermingeschäften, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Im Fall von Übersicherungen durch Exposure-Veränderungen werden diese in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Nettovermögens und deren Erträge und Aufwendungen („Translationsrisiko“), gegen die sich der Konzern in der Regel nicht absichert.



Zinsänderungsrisiken und -chancen

Aus Zinsänderungen können Risiken und Chancen sowohl für das operative Geschäft als auch für Finanztransaktionen entstehen. Daimler Truck nutzt eine Vielzahl zinsensensitiver Finanzinstrumente dazu, die Liquiditätsanforderungen des laufenden Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Financial Services. Zinsänderungsrisiken und -chancen entstehen, wenn Zinsbindungsfristen zwischen der Aktiv- und der Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Durch eine auf die Laufzeiten der Finanzierungsverträge abgestimmte Refinanzierung wird das Risiko der Fristenkongruenz sowohl unter Zins- als auch unter Liquiditätsgesichtspunkten minimiert. Verbleibende Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesteuert. Die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft werden im Konzern zentral koordiniert. Derivative Zinsinstrumente, wie zum Beispiel Zinsswaps, werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passiv-Strukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Commodity-Preis-Risiken und -Chancen

Wie im Abschnitt „Beschaffungsmarktrisiken und -chancen“ dargestellt, ist Daimler Truck Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken, vornehmlich aus dem geplanten Bezug bestimmter Metalle, kann durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert werden.

Kreditrisiken

Das Kreditrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, das dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Der Konzern unterliegt Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Fahrzeuggeschäft resultieren. Auf die Risiken aus der Leasing- und Absatzfinanzierung wird im Abschnitt „Allgemeine Marktrisiken und -chancen“ eingegangen.

B.73

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß
Wechselkursrisiken	Niedrig	Mittel	Wechselkurschancen	Niedrig	Mittel
Zinsänderungsrisiken ¹	Niedrig	Niedrig	Zinsänderungschancen ¹	Niedrig	Niedrig
Commodity-Preis-Risiken	Niedrig	Hoch	Commodity-Preis-Chancen	Niedrig	Hoch
Kreditrisiken	Niedrig	Niedrig	Kreditchancen	-	-
Länderrisiken	Niedrig	Niedrig	Länderchancen	-	-
Risiken aus Ratingveränderungen ¹	Niedrig	Niedrig	Chancen aus Ratingveränderungen ¹	Niedrig	Niedrig
Risiken in Zusammenhang mit Pensionsplänen ¹	Niedrig	Niedrig	Chancen in Zusammenhang mit Pensionsplänen ¹	Niedrig	Niedrig

¹ Das Ausmaß des Risikos/Chance ist nicht EBIT-relevant.

Darüber hinaus ergeben sich Kreditrisiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns. Sollte es zu Zahlungsausfällen kommen, würde das die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns belasten. Die Limitmethodik für Liquiditätsanlagen bei Finanzinstitutionen wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Der überwiegende Teil der liquiden Mittel wird in Anlagen mit einem externen Investment-Grade-Rating und besser gehalten.

Länderrisiken

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der aus Veränderungen politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, zum Beispiel aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot. Daimler Truck unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden, Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften oder Joint Ventures sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren.

Weitere Information zu Länderrisiken im Zusammenhang mit Ereignissen nach dem Bilanzstichtag finden sich in [Anmerkung 41. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag](#) des Konzernanhangs. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen. Der Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimits (zum Beispiel für Hartwährungsportfolios von Financial Services-Gesellschaften). Außerdem verfügt der Konzern über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler Truck operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden.

Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen

Risiken und Chancen liegen in möglichen Herab- oder Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Kredit- Ratings für die Daimler Truck Holding AG (und damit der Kreditwürdigkeit des Konzerns) oder für Anleihen, die durch Mitglieder des Daimler Truck-Konzerns begeben oder garantiert werden. Herabstufungen können sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken, wenn sich dadurch die Fremdfinanzierungskosten erhöhen oder die Finanzierungsmöglichkeiten des Konzerns beschränkt würden. Darüber hinaus können Herabstufungen dazu führen, dass Investoren von einer Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG absehen.



Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen

Daimler Truck gewährt leistungsorientierte Pensionszusagen und in einem geringen Umfang Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen, die zu einem großen Teil durch Planvermögen gedeckt sind. Der Saldo aus den Pensionsverpflichtungen und den Planvermögen ergibt den bilanzierten Wert beziehungsweise den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie der Ermittlung des Nettopensionsaufwands liegen Annahmen zugrunde. Selbst geringe Änderungen dieser Annahmen, insbesondere eine Änderung der Diskontierungszinssätze, beeinflussen den Finanzierungsstatus und das Konzerneigenkapital des aktuellen Geschäftsjahres negativ oder positiv und führen bei Eintritt zu einer Änderung des periodenbezogenen Nettopensionsaufwands im folgenden Geschäftsjahr. Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich von der Situation an den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige beziehungsweise günstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, vermindern beziehungsweise erhöhen den Wert der Planvermögen. Auch eine Veränderung der Zusammensetzung der Planvermögen kann den Marktwert der Planvermögen positiv oder negativ beeinflussen. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern anhand quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird bei der Bestimmung der Investmentstrategie für die Planvermögen berücksichtigt, um Schwankungen des Finanzierungsstatus zu reduzieren.

Weitere Informationen zu den Pensionsplänen und ihren Risiken finden sich in [Anmerkung 24. Rückstellungen für sonstige Risiken](#) des Konzernanhangs. Weitergehende Informationen zu finanzwirtschaftlichen Risiken, risikobegrenzenden Maßnahmen und zum Management dieser Risiken enthält [Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken](#) des Konzernanhangs. Informationen zu Finanzinstrumenten des Konzerns finden sich in [Anmerkung 33. Finanzinstrumente](#) des Konzernanhangs.

Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen

Weiterhin ist der Konzern rechtlichen und steuerlichen Risiken ausgesetzt. Er bildet hierfür Rückstellungen, wenn und soweit seine Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist.

Rechtliche Risiken

Risiken aus Regulierung

Die Fahrzeugindustrie und somit auch die Nutzfahrzeugindustrie unterliegt weltweit umfassender staatlicher Regulierung. Gesetze in verschiedenen Jurisdiktionen regeln hierbei die Anforderungen an den Insassenschutz und die Umweltverträglichkeit von Lkw, Bussen und anderen Fahrzeugen, einschließlich der Emissionswerte, der Treibstoffeffizienz und der Lärmgeräusche, sowie die Emissionen der Fabriken, in denen die Fahrzeuge oder Teile davon hergestellt werden. Werden einschlägige Vorschriften in den einzelnen Regionen nicht eingehalten, kann dies unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden sein sowie zur Nichtzulassung von Produkten in betroffenen Märkten führen.

Um hohe Qualitätsstandards für seine Produkte aufrechtzuerhalten und staatlich vorgeschriebene Sicherheits- und andere Standards einzuhalten, entstehen dem Konzern erhebliche Kosten für Überwachung, Zertifizierung und Qualitätssicherung. Die Erfüllung von staatlich vorgeschriebenen Fahrzeugstandards ist kostspielig und oft technologisch herausfordernd, insbesondere wenn erforderliche Standards miteinander in Konflikt stehen. Mit zunehmender Komplexität von Nutzfahrzeugen, auch durch die Digitalisierung von Komponenten und deren Kommunikation untereinander, steigt das Risiko von Fahrzeugmängeln. Die Einführung neuer Technologien, von denen viele noch für den Einsatz in der Transportbranche weiterentwickelt werden, einschließlich autonomer Fahrtechnologien und batteriebetriebener Elektrofahrzeuge, kann das Risiko von Fahrzeugmängeln und Produkthaftung für den Konzern erhöhen. Anwendbare Gesetze und staatliche Standards verlangen von Herstellern Maßnahmen zur Behebung von Mängeln in Bezug auf die Fahrzeugsicherheit und andere Standards, was auch zu Rückrufen führen kann. Verzögerungen bei der

Markteinführung neuer Modelle aufgrund von Produktmängeln und Rückrufaktionen oder Gewährleistungsaufwand für die Mängelbeseitigung verkaufter Fahrzeuge können erhebliche Kosten verursachen.

Darüber hinaus muss der Konzern im Zusammenhang mit seiner weltweiten Geschäftstätigkeit ein breites Spektrum an gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen in Bezug auf Bestechung und Korruption, Kartellrecht, Sanktionen und Exportkontrolle, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Produkthanforderungen, Datenschutz, Menschenrechte sowie den Umgang mit Gefahrgütern erfüllen. Verstöße gegen insoweit anwendbare rechtliche Regelungen unterliegen Sanktionen, zum Beispiel Bußgeldern oder strafrechtlichen Konsequenzen. Darüber hinaus kann jeder Verstoß zu negativer Berichterstattung in den Medien führen und sich auf die Reputation des Konzerns auswirken.

Risiken aus rechtlichen Verfahren

Die Tochtergesellschaften der Daimler Truck Holding AG (insbesondere die Daimler Truck AG) sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugkonformität und Fahrzeugsicherheit, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, Finanzdienstleistungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche sowie kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen). Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil des Konzerns ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Kartellrechtliche Verfahren

(einschließlich Schadensersatzklagen)

Die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) war als ehemalige Muttergesellschaft der Daimler Truck AG Adressatin eines von der Europäischen Kommission eingeleiteten Kartellverfahrens. Im Juli 2016 erließ die Europäische Kommission einen Vergleichsbeschluss gegen die damalige Daimler AG und vier andere europäische Lkw-Hersteller



wegen ihrer Beteiligung an wettbewerbswidrigem Verhalten, das im Hinblick auf die Preisgestaltung und die Weitergabe der Kosten für die Einhaltung strengerer Emissionsvorschriften für Lkw einen Verstoß gegen europäische Kartellvorschriften darstellte. Die Europäische Kommission stellte fest, dass die Daimler AG vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 an den betreffenden Vereinbarungen beteiligt war. Die in der Vergleichsentscheidung der Europäischen Kommission gegen die Daimler AG verhängte Geldbuße belief sich auf rund 1,09 Mrd. € und wurde im Jahr 2016 vollständig bezahlt.

Im Anschluss an die Vergleichsentscheidung der Europäischen Kommission wurden in mehreren Rechtsordnungen Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel zur Geltendmachung von Schäden durch direkte und indirekte Lkw-Kunden eingereicht oder eingeleitet. Eingelegte Schadenersatzansprüche könnten zu einer erheblichen Haftung des Daimler Truck-Konzerns sowie zu erheblichen Kosten für erforderliche Verteidigungsmaßnahmen führen. Dies könnte erhebliche negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die Finanzlage des Konzerns haben.

Im Zusammenhang mit den oben beschriebenen Kartellverstößen sind die wesentlichen Klagen (einschließlich bestimmter Arten von Sammel- oder Gruppenklagen) in Deutschland, dem Vereinigten Königreich, den Niederlanden und Spanien anhängig oder eingeleitet worden. Auch in einigen anderen europäischen Ländern und in Israel (insgesamt circa zwanzig Länder) sind Klagen anhängig.

Der Daimler Truck-Konzern ergreift geeignete Rechtsmittel, um sich gegen die Klagen zu verteidigen und bezieht die sich ständig weiter entwickelnde Rechtsprechung in Risikoabschätzungen und strategische Entscheidungen mit ein.

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

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

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

Weitere Informationen über rechtliche Verfahren finden sich in  [Anmerkung 31. Rechtliche Verfahren](#) des Konzernanhangs.

Steuerliche Risiken und Chancen

Die Daimler Truck Holding AG und ihre Tochtergesellschaften operieren weltweit in vielen Ländern und unterliegen daher zahlreichen unterschiedlichen Rechtsvorschriften und Steuerprüfungen. Etwaige Änderungen der Rechtsvorschriften sowie der Rechtsprechung und unterschiedliche Rechtsauslegungen durch die Finanzverwaltungen – insbesondere auch im Bereich von grenzüberschreitenden Transaktionen – können mit erheblicher Unsicherheit behaftet sein. Daher ist es möglich, dass sich gebildete Steuerrückstellungen- und Steuerverbindlichkeiten als nicht ausreichend erweisen und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben können.

Aufgrund von rückwirkenden gesetzlichen Änderungen, künftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassung der Finanzverwaltung ist es auch möglich, dass sich positive Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben können.

Etwaige Änderungen oder Aufgriffe durch die Finanzbehörden werden durch die Steuerabteilung kontinuierlich überwacht, und bei Bedarf werden Maßnahmen ergriffen.

Darüber hinaus besteht bei fehlendem oder zu geringem künftigem steuerlichem Einkommen ein bilanzielles Risiko, dass der Steuervorteil aus Verlustvorträgen und steuerlich abzugsfähigen temporären Differenzen nicht oder nicht mehr in vollem Umfang angesetzt werden darf und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können.

Umgekehrt besteht eine bilanzielle Chance, dass derzeit nicht im vollen Umfang angesetzte Steuervorteile in künftigen Jahren doch genutzt beziehungsweise angesetzt werden dürfen und sich insofern auch positive Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können.



Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation

Das Gesamtbild der Risiko- und Chancensituation des Konzerns setzt sich aus den dargestellten Einzelrisiken und -chancen aller Risiko- und Chancenkategorien zusammen.

Neben den beschriebenen Risikokategorien gibt es unvorhersehbare Ereignisse, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler Truck-Konzerns sowie die Reputation des Konzerns auswirken können. Insbesondere können rechtliche Risiken oder gesellschaftliche Verstöße von Partnern und Lieferanten einen negativen Einfluss auf die Reputation des Daimler Truck-Konzerns, die Umwelt sowie auf Beschäftigte von Partnern und Lieferanten haben. Als eines der Grundprinzipien des unternehmerischen Handelns achtet Daimler Truck deshalb – auch bei der Auswahl von Partnern und Lieferanten – besonders darauf, dass gesetzliche und ethische Regeln eingehalten werden.

Um Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und der aktuell bestehenden Risiko- und Chancensituation erfolgreich zu begegnen, wird das etablierte Risiko- und Chancenmanagementsystem kontinuierlich überwacht und weiterentwickelt.

Obwohl die Risikosituation des Daimler Truck-Konzerns in der Gesamtbetrachtung im Vergleich zum Vorjahr auf einem ähnlichen Niveau liegt, hat sich die Verteilung auf die verschiedenen Risikokategorien deutlich verändert. Die Beschaffungsmarktrisiken haben sich rückläufig entwickelt, was die Stabilisierung der internationalen Beschaffungsmärkte sowie der Energie- und Rohstoffpreise widerspiegelt. Trotz dieses Rückgangs bleiben die Beschaffungsmarktrisiken aufgrund anhaltender regionaler und sektoraler Versorgungsengpässe weiterhin hoch, während die Produktions- und Technologierisiken von hoch auf mittel zurück gingen, was ebenfalls auf die Stabilisierung der globalen Lieferketten zurückzuführen ist.

Auf der anderen Seite sind die Marktrisiken deutlich gestiegen, was im Zusammenhang mit den anhaltenden Absatz- und Preisbeschränkungen auf lokaler und regionaler Ebene steht. Die rechtlichen und politischen Risiken sind ebenfalls gestiegen und spiegeln die aktuelle geopolitische Risikolandschaft und die möglichen Auswirkungen verschiedener weltweiter Ereignisse auf den Daimler Truck-Konzern wider. Das Ausmaß der Personalrisiken hat sich im Vergleich zum Vorjahr von niedrig auf hoch entwickelt, was im Zusammenhang mit den anstehenden Gewerkschaftsverhandlungen in Nordamerika steht.

Die geschätzten finanziellen Gesamtauswirkungen der Chancen des Daimler Truck-Konzerns sind im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Ein wesentlicher Grund für diese Veränderung war die Stabilisierung der Rohstoffpreise kommend von einem hohen Niveau im Vorjahr. Dennoch sind die Chancen auf dem Beschaffungsmarkt, wie auch bei den Beschaffungsrisiken, weiterhin hoch, was die Unterschiede auf lokaler und regionaler Ebene widerspiegelt.

ESG-bezogene Risiken, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte des Daimler Truck-Konzerns, wie Umwelt-, Sozial- oder Arbeitnehmerbelange, haben könnten, sind weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses erkennbar.

Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, werden regelmäßig im Rahmen der Risikotragfähigkeitsermittlung überprüft. Solche sind weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses erkennbar.



Prognosebericht

Unsere Prognose für das Geschäftsjahr 2024 basiert auf dem von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten Daimler Truck Business Planning der Daimler Truck Holding AG. Diese Planung berücksichtigt die aktuelle Geschäftsentwicklung sowie mögliche Chancen und Risiken, die im [Risiko- und Chancenbericht](#) des zusammengefassten Lageberichts detailliert erläutert werden. Dabei werden die von uns gesetzten Prämissen und Einschätzungen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Nutzfahrzeugmärkte miteinbezogen. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an den Zielsetzungen unserer Segmente. Vor diesem Hintergrund passen wir unsere Erwartungen für den Geschäftsverlauf jeweils an die aktuellen Prognosen bezüglich der Entwicklung der Nutzfahrzeugmärkte an. Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf unserem Kenntnisstand zum Aufstellungszeitpunkt des zusammengefassten Lageberichts 2023.

Die Definition der Sensitivitäten zur qualitativ-komparativen Beschreibung von Kennzahlenveränderungen („auf“, „leicht“ und „deutlich“ über bzw. unter dem Vorjahresniveau) sind im Kapitel [Grundlagen des Konzerns](#) des zusammengefassten Lageberichts zu finden.

Die Prognose unterliegt insbesondere den weiteren geopolitischen Entwicklungen und dessen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft. Die zukünftige Entwicklung der Inflation bestimmt weiterhin das geldpolitische Umfeld und beeinflusst die Entscheidungen der Zentralbanken.

Ein Kennzahlenvergleich der abgegebenen Prognose mit der tatsächlichen Entwicklung im Geschäftsjahr 2023 sowie die Prognose für das Geschäftsjahr 2024 ist in Tabelle [B.75](#) am Ende dieses Kapitels enthalten.

Weltwirtschaft

Für das Jahr 2024 erwarten wir eine weitere Verlangsamung des weltwirtschaftlichen Wachstums. Das restriktive geldpolitische Umfeld dürfte weiterhin nachfragedämpfend wirken und Konsum- und Investitionsausgaben hemmen. Ebenfalls ist nicht auszuschließen, dass sich aktuelle geopolitische Risiken negativ auf die Realwirtschaft auswirken. Allerdings könnten die weiter rückläufigen Inflationsraten eine Wende des geldpolitischen Kurses der führenden Zentralbanken einleiten. Dies würde im zweiten Halbjahr eine Erholung der globalen Wirtschaft unterstützen. Nach unseren Prognosen wird die Weltwirtschaft in 2024 um bis zu 2,5% wachsen und damit erneut unter der langfristigen durchschnittlichen Wachstumsrate liegen.

Das Wachstum der Wirtschaftsleistung der Eurozone dürfte sich in 2024 weiterhin auf schwachem Niveau bewegen (+0,5%). Wir gehen davon aus, dass die deutsche Volkswirtschaft im laufenden Jahr stagnieren wird. Wir erwarten für 2024 einen durchschnittlichen Anstieg

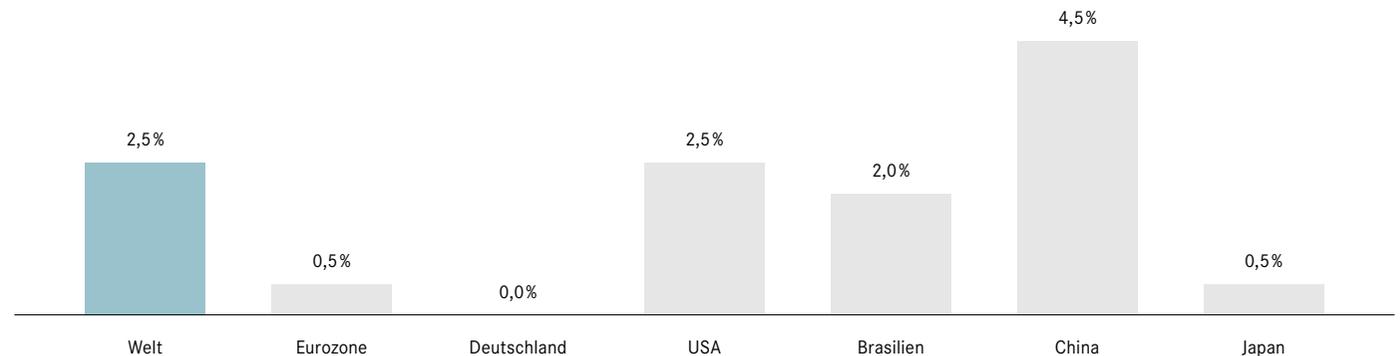
der Verbraucherpreise in der Eurozone von bis zu 2,5%. Eine mögliche Rückkehr der Inflationsrate in Richtung des Inflationsziels der EZB macht Zinssenkungen im Verlauf des Jahres wahrscheinlicher.

Auch in den USA kann ein Rückgang der Inflation in Richtung des Zielkorridors im Verlauf des Jahres zu einem Kurswechsel der Geldpolitik führen. Insgesamt erwarten wir für 2024 eine durchschnittliche Inflationsrate von bis zu 3,0% sowie ein Wachstum der US-Wirtschaft von bis zu 2,5%.

Die brasilianische Wirtschaftsleistung dürfte in 2024 mit einem Zuwachs von rund 2,0% weniger stark zulegen als im abgelaufenen Geschäftsjahr. Wir erwarten, dass auch in 2024 China einen wichtigen Anteil zum weltwirtschaftlichen Zuwachs leisten wird (+4,5%). Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Japan dürfte sich abkühlen (+0,5%).

B.74

Erwartungen Wirtschaftswachstum für 2024





Der Markt der Nutzfahrzeuge

Durch die weiterhin schwierigen konjunkturellen Rahmenbedingungen und das Ausbleiben von Nachholeffekten gehen wir für die wichtigen Lkw-Absatzmärkte in 2024 von einer Normalisierung der Märkte aus. So rechnen wir aus heutiger Sicht in Nordamerika im Bereich der schweren Lkw (Klasse 8) mit einem Marktvolumen zwischen 280 und 320 Tsd. Einheiten. Der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) dürfte zwischen 260 und 300 Tsd. Einheiten liegen.

Absatz

Auf Grundlage unserer allgemeinen Annahmen der Weltwirtschaft und der für uns wichtigen Märkte der Nutzfahrzeuge erwarten wir für das Industriegeschäft einen Absatz zwischen 490 und 510 Tsd. Einheiten.

Beim Segment **Trucks North America** gehen wir davon aus, dass der Absatz in einem sich leicht abschwächenden makroökonomischen Umfeld in Nordamerika zwischen 180 und 200 Tsd. Einheiten liegen wird.

Für das Segment **Mercedes-Benz** erwarten wir einen Absatz von 140 bis 160 Tsd. Einheiten, der unter anderem einen erwarteten Marktrückgang in der Region EU30 berücksichtigt.

Beim Segment **Trucks Asia** gehen wir von einem Absatzniveau in einem Korridor von 130 bis 150 Tsd. Einheiten aus.

Auch für das Segment **Daimler Buses** prognostizieren wir mit einem Absatzkorridor zwischen 23 und 28 Tsd. Einheiten ein im Vergleich zum Vorjahr ähnliches Volumen.

Umsatz und EBIT

Wir erwarten im Geschäftsjahr 2024 einen Umsatz des Daimler Truck-Konzerns zwischen 55 und 57 Mrd. €. Für das Industriegeschäft gehen wir von einem Umsatz zwischen 52 und 54 Mrd. € und einer bereinigten Umsatzrendite von 9 % bis 10,5 % aus.

Auf Basis unserer erwarteten Marktentwicklung, der oben genannten Faktoren sowie der Planungen unserer Segmente, rechnen wir mit einem EBIT des Konzerns im Jahr 2024 auf dem Niveau des Vorjahres. Beim bereinigten EBIT des Konzerns erwarten wir ebenfalls ein Niveau des Vorjahres.

Für das Segment **Trucks North America** gehen wir von einer bereinigten Umsatzrendite von 11 % bis 13 % aus. Trotz der erwarteten Abschwächung der Nutzfahrzeugmärkte in Nordamerika gehen wir von einer stabilen Entwicklung der Umsatzrendite aus.

Bei einer bereinigten Umsatzrendite von 8,5 % bis 10,5 % im Segment **Mercedes-Benz** prognostizieren wir, dass wir trotz des erwarteten Marktrückgangs in der Region EU30 eine im Vergleich zum Vorjahr ähnliche Umsatzrendite erreichen.

Beim Segment **Trucks Asia** gehen wir trotz einer erwarteten Abschwächung von relevanten Nutzfahrzeugmärkten von einer bereinigten Umsatzrendite in einem Korridor von 3 % bis 5 % aus.

Für das Segment **Daimler Buses** prognostizieren wir eine bereinigte Umsatzrendite von 5 % bis 7 %. Wir erwarten positive Effekte aus der Preisdurchsetzung sowie aus Absatzstruktureffekten aufgrund einer weiteren Erholung auf dem Reisebusmarkt.

Für das Segment **Financial Services** prognostizieren wir ein Neugeschäft zwischen 11 und 13 Mrd. €. Dies ist insbesondere durch das Wachstum des operativen Geschäftsbetriebes des Segments Financial Services in Europa und Südamerika getrieben. Für das Jahr 2024 gehen wir in einem von Unsicherheit geprägten makroökonomischen Umfeld von einem erhöhten bereinigten Ergebnis aus und rechnen mit einer bereinigten Eigenkapitalrendite von 9 % bis 11 %. Bei der Eigenkapitalausstattung sämtlicher Finanzdienstleistungsgesellschaften

berücksichtigen wir künftig die für das Segment geltende Zielsetzung einer durchschnittlich zehnpromzentigen (zuvor neunpromzentigen) Eigenkapitalquote zur Unterstützung des Daimler Truck-Ratings.

Free Cash Flow und Liquidität

Wir gehen davon aus, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Jahr 2024 leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Auf Basis der von uns erwarteten stabilen Umsatz- und Ergebnisentwicklung gehen wir von einer leichten Entspannung bei den Beständen sowie von einer weitestgehend stabilen Zuliefersituation aus. Zudem erwarten wir, dass die verbesserte Bestandsentwicklung durch höhere Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie in Sachanlagen teilweise kompensiert wird.

Für das Jahr 2024 streben wir eine Liquiditätsausstattung an, die der allgemeinen Risikosituation auf den Finanzmärkten sowie dem Risikoprofil unseres Unternehmens angemessen ist. Bei der Bemessung der Höhe der Liquidität werden auch mögliche Risiken in der Refinanzierung, beispielsweise aufgrund vorübergehender Verwerfungen an den Finanzmärkten, berücksichtigt. Wir gehen davon aus, dass wir im Jahr 2024 einen guten Zugang zu den Kapitalmärkten und zum Bankmarkt haben. Unseren Finanzbedarf wollen wir vor allem über Anleihen, kurzlaufende Schuldverschreibungen (Commercial Papers), Bankkredite sowie die Verbriefung von Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft decken. Der Schwerpunkt sollte dabei auf Anleihen in den USD-, CAD- und EUR-Anleihemärkten liegen. Die meisten Zentralbanken haben seit 2022 einen Zinserhöhungszyklus gestartet, was generell zu steigenden Refinanzierungskosten geführt hat. Wir gehen davon aus, dass der Zinserhöhungszyklus auf den für uns relevanten Märkten in 2024 zu Ende geht und es zu möglichen Zinssenkungen kommen kann. Darüber hinaus ist es unser Ziel, weiterhin eine hohe finanzielle Flexibilität sicherzustellen.

Vor dem Hintergrund der robusten Liquiditätssituation haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG am 10. Juli 2023 die Durchführung eines Aktienrückkaufprogramms beschlossen. Auf dieser Grundlage werden seit dem 2. August 2023 eigene Aktien im Wert von bis zu 2 Mrd. € (ohne Erwerbsnebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten über die Börse erworben.



Dividende

Auf unserem Kapitalmarkttag am 11. Juli 2023 haben wir eine Änderung unserer Dividendenpolitik kommuniziert, um eine hohe und weniger zyklische Ausschüttung an unsere Aktionäre zu ermöglichen. Wir orientieren uns nun an einer Ausschüttungsquote von 40 % bis 60 % (bisher 40 %) des auf die Daimler Truck-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Zusätzlich berücksichtigen wir bei der Bemessung der Dividende die Höhe des Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Nach dem Aktiengesetz (AktG) wird die Dividende aus dem im Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG ausgewiesenen Bilanzgewinn nach dem Handelsgesetzbuch (HGB) ausgeschüttet. Vorstand und Aufsichtsrat werden der am 15. Mai 2024 stattfindenden Hauptversammlung vorschlagen, für das Geschäftsjahr 2023 eine Dividende i.H.v. 1,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie auszuschütten.

Investitions- und Forschungstätigkeit

Wir erwarten für das Jahr 2024 bei Sachinvestitionen und bei Forschungs- und Entwicklungsausgaben (inkl. Aktivierungen) in Summe einen leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr. Die wesentlichen Inhalte auf Konzern- und Segmentebene haben wir nachfolgend zusammengefasst.

Sachinvestitionen

Wir werden auch im Geschäftsjahr 2024 hohe Sachinvestitionen zur weiteren Entwicklung unseres Unternehmens tätigen. Dies gilt unter anderem für die E-Mobilität als auch für den Ausbau der Vertriebsnetzwerke.

Die Sachinvestitionen beim Segment **Trucks North America** sind im Wesentlichen geprägt durch den Ausbau der Produktionsstätten und Testzentren sowie die Anschaffung neuer Fertigungsanlagen, um die Transformation zu emissionsfreien Fahrzeugen zu unterstützen.

Die Sachinvestitionen des Segments **Mercedes-Benz** werden durch die Vorbereitung der Werke auf die Einführung weiterer emissionsfreier Fahrzeuge beeinflusst. Des Weiteren setzen sich die Investitionen für den Aufbau des eigenständigen Ersatzteilgeschäfts nach der Abspaltung von der ehemaligen Daimler AG (heute Mercedes-Benz Group AG) fort.

Beim Segment **Trucks Asia** liegt der Fokus auch im Jahr 2024 auf neuen Technologien, unter anderem E-Mobilität und Digitalisierung, der Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios sowie auf der Modernisierung der Vertriebszentren, Lager und Werksoptimierungen.

Für das Segment **Daimler Buses** sind Investitionen in den Ausbau der Produktionsstandorte in Holysov (Tschechien), Ligny (Frankreich) und Hosdere (Türkei) geplant.

Forschung und Entwicklung

Mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit vor dem Hintergrund der Transformation und der damit verbundenen technologischen Herausforderungen zu steigern. Dabei setzen wir auf die Themen emissionsfreie Fahrzeuge, automatisiertes Fahren und die Weiterentwicklung bestehender Produkte.

Bei **Trucks North America** sind weiterhin Investitionen in emissionsfreie Fahrzeuge, Treibstoffeffizienz und die Weiterentwicklung bestehender Produkte Schwerpunkte.

Bei **Mercedes-Benz** steht auch in 2024 die Entwicklung für batterie- und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge im Mittelpunkt. Des Weiteren stellt die Anpassung des Fahrerhauses auf zukünftige, gesetzliche Vorschriften eine wesentliche Entwicklungsleistung dar.

Für **Trucks Asia** wird eine Fortführung der Entwicklung von E-Mobilität und neuen Technologien sowie die Weiterentwicklung des bestehenden Portfolios angestrebt.

Bei **Daimler Buses** ist im Jahr 2024 weiterhin eine deutliche Verschiebung in Richtung emissionsfreie Antriebe geplant. Zudem wird unter anderem in die Erfüllung der Abgasnorm Euro VII für Reisebusse bis 2027 investiert.

**B.75****Prognosekennzahlen von Daimler Truck**

	2022	2023	2023	2023	2024
	Berichtet	Prognose im zusammengefassten Lagebericht 2022	Unterjährig aktualisierte Prognose	Tatsächliche Entwicklung	Prognose
Markt der schweren Lkw					
Nordamerika – in Tsd. Einheiten –	309	280 bis 320	290 bis 330	331	280 bis 320
EU30 – in Tsd. Einheiten –	296	280 bis 320	300 bis 340	342	260 bis 300
Konzern					
Umsatz	50,9 Mrd. €	55 bis 57 Mrd. €	56 bis 58 Mrd. €	55,9 Mrd. €	55 bis 57 Mrd. €
EBIT	3,5 Mrd. €	signifikanter Anstieg	– 5,2 Mrd. € (+48,3%), signifikanter Anstieg		auf Vorjahresniveau
Bereinigter EBIT	4,0 Mrd. €	signifikanter Anstieg	– 5,5 Mrd. € (+38,6%), signifikanter Anstieg		auf Vorjahresniveau
Sachinvestitionen	0,9 Mrd. €	auf Vorjahresniveau	leichter Anstieg 1,0 Mrd. € (+14,2%), leichter Anstieg		leichter Anstieg¹
Forschungs- und Entwicklungsausgaben (inkl. Aktivierung)	1,8 Mrd. €	auf Vorjahresniveau	leichter Anstieg 2,0 Mrd. € (+10,1%), leichter Anstieg		
Industriegeschäft					
Absatz – in Tsd. Einheiten –	520	510 bis 530	530 bis 550	526	490 bis 510
Umsatz	49,2 Mrd. €	53 bis 55 Mrd. €	54 bis 56 Mrd. €	53,2 Mrd. €	52 bis 54 Mrd. €
Bereinigte Umsatzrendite	7,7%	7,5% bis 9%	8,5% bis 10%	9,9%	9% bis 10,5%
Free Cash Flow	1,7 Mrd. €	leichter Anstieg	signifikanter Anstieg 2,8 Mrd. € (+61,0%), signifikanter Anstieg		leichter Anstieg
Trucks North America					
Absatz – in Tsd. Einheiten –	187	190 bis 210	–	195	180 bis 200
Bereinigte Umsatzrendite	10,8%	10% bis 12%	11% bis 13%	12,3%	11% bis 13%
Mercedes-Benz					
Absatz – in Tsd. Einheiten –	166	150 bis 170	155 bis 175	159	140 bis 160
Bereinigte Umsatzrendite	8,1%	7% bis 9%	8% bis 10%	10,2%	8,5% bis 10,5%
Trucks Asia					
Absatz – in Tsd. Einheiten –	156	150 bis 170	160 bis 180	161	130 bis 150
Bereinigte Umsatzrendite	2,6%	3% bis 5%	4% bis 6%	4,7%	3% bis 5%
Daimler Buses					
Absatz – in Tsd. Einheiten –	24	20 bis 25	–	26	23 bis 28
Bereinigte Umsatzrendite	0,4%	2% bis 4%	3% bis 5%	4,7%	5% bis 7%
Financial Services					
Neugeschäft	9,4 Mrd. €	11 bis 12 Mrd. €	10 bis 11 Mrd. €	11,3 Mrd. €	11 bis 13 Mrd. €
Bereinigte Eigenkapitalrendite	9,9%	9% bis 11%	–	9,1%	9% bis 11%

¹ Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2024 fassen wir die Prognose für Sachinvestitionen und Forschungs- und Entwicklungsausgaben (inkl. Aktivierung) zusammen.



Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Es bestehen weiterhin Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg sowie der Entwicklung des weltweiten Handels, die Auswirkungen auf die globalen Lieferketten haben können. Gleichzeitig erfordert die Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios, die zunehmende Digitalisierung sowie die notwendige Transformation in eine CO₂-neutrale Zukunft hohe Investitionen.

Unsere Annahmen für das Jahr 2024 setzen voraus, dass von aktuellen geopolitischen Risiken keine zusätzlichen negativen Effekte auf die Weltwirtschaft ausgehen. Zudem erwarten wir, dass die Inflationsraten durch eine zielgesteuerte Geldpolitik sinken. Weiterhin nehmen wir an, dass auf Basis der aktuellen Situation auf den Energiemärkten sowie in den globalen Lieferketten keine zusätzlichen Belastungen im Jahresverlauf resultieren.

Vor diesem Hintergrund und gestützt auf die Markenstärke und Innovationskraft unseres Unternehmens erwarten wir im Vergleich zum Jahr 2023 in Summe eine stabile Gesamtsituation für das Jahr 2024.

Vorausschauende Aussagen

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie „anstreben“, „Ambition“, „antizipieren“, „annehmen“, „glauben“, „einschätzen“, „erwarten“, „beabsichtigen“, „können/können“, „planen“, „projizieren“, „sollten“ und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens, oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die 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.

Verweise in diesem zusammengefassten Lagebericht

Soweit sich die Verweise in diesem Lagebericht auf Teile des Geschäftsberichts beziehen, die nicht Gegenstand der Abschlussprüfung waren (Bestandteile außerhalb des Jahres- und Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts), sowie auf die Website von Daimler Truck oder auf andere Berichte oder Dokumente, waren diese nicht Bestandteil der externen Abschlussprüfung.

C

Corporate Governance

Bericht des Prüfungsausschusses	152
Erklärung zur Unternehmensführung	155





Bericht des Prüfungsausschusses

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, als Vorsitzender des Prüfungsausschusses freue ich mich, Ihnen nachfolgend die Aufgaben und Tätigkeiten dieses Gremiums vorzustellen.

Grundlagen der Arbeit des Prüfungsausschusses

Grundlage für die Aufgaben und Verantwortung des Prüfungsausschusses sind die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften, der Deutsche Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 (DCGK) sowie die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses in der jeweils geltenden Fassung.

Zusammensetzung des Prüfungsausschusses

Der Prüfungsausschuss setzt sich aus Michael Brosnan, Akihiro Eto, Harald Wilhelm, Michael Brecht, Jörg Köhlinger und Thomas Zwick zusammen. Seit dem Jahr 2021 ist Michael Brosnan Vorsitzender des Prüfungsausschusses. Michael Brecht ist seit dem Jahr 2021 stellvertretender Vorsitzender. Als Vorsitzender des Prüfungsausschusses ist Michael Brosnan unabhängig von der Daimler Truck Holding AG und ihrem Vorstand im Sinne der entsprechenden Empfehlung des DCGK. Mit Harald Wilhelm und Michael Brosnan gehören dem Prüfungsausschuss zwei Mitglieder mit Finanzexpertise im Sinne des § 100 Abs. 5 AktG und der einschlägigen Empfehlung des DCGK an.

Aufgaben und Verantwortung

Der Prüfungsausschuss behandelt insbesondere Fragen der Rechnungslegung, der Finanzberichterstattung sowie der Nachhaltigkeitsberichterstattung einschließlich der nichtfinanziellen Konzernklärung. Darüber hinaus gehört es zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses, sich mit der Qualität der Abschlussprüfung zu befassen und die Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers zu untersuchen. Der Prüfungsausschuss diskutiert mit dem Abschlussprüfer die Einschätzung der Prüfungsschwerpunkte und der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte („Key Audit Matters“). Des Weiteren befasst sich der Prüfungsausschuss mit der

Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, Risikomanagementsystems, Compliance-Management Systems und des internen Revisionsystems. Der Prüfungsausschuss lässt sich zudem regelmäßig durch den Vorstand über Rechtsstreitigkeiten informieren.

Es gehört ebenfalls zu den Aufgaben des Prüfungsausschusses, nach der Bestellung des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung den Abschlussprüfer mit der Abschlussprüfung und mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten zu beauftragen. Darüber hinaus legt der Prüfungsausschuss die Prüfungsschwerpunkte fest und trifft die Honorarvereinbarung mit dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss beauftragt den Prüfer zudem mit der Erbringung weiterer Prüfungsleistungen, wie der Prüfung der nichtfinanziellen Konzernklärung als Teil des zusammengefassten Lageberichts.

Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat

Als Vorsitzender des Prüfungsausschusses informiert Michael Brosnan den Aufsichtsrat über die Tätigkeiten des Ausschusses und den Inhalt von Sitzungen sowie von außerhalb von Sitzungen geführten Gesprächen. Diese Information erfolgt jeweils in der Sitzung des Aufsichtsrats, die einer Sitzung des Prüfungsausschusses zeitlich nachfolgte. Darüber hinaus findet ein regelmäßiger Austausch zwischen dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Michael Brosnan als dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses sowie zwischen Michael Brosnan und dem für Finanzen und Controlling zuständigen Mitglied des Vorstandes statt.



Michael Brosnan, Vorsitzender des Prüfungsausschusses der Daimler Truck Holding AG.



Sitzungen und Teilnehmer

Der Prüfungsausschuss hielt im Geschäftsjahr 2023 insgesamt acht Sitzungen ab und fasste einen Beschluss im schriftlichen Verfahren. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Joe Kaeser, nahm an der Mehrzahl der Sitzungen als ständiger Gast teil. Unter Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen und sonstigen Vorgaben nahmen zudem das für Finanzen und Controlling zuständige Mitglied des Vorstands sowie Vertreter des Abschlussprüfers als regelmäßige Gäste an den Sitzungen teil. Regelmäßige Gäste in Sitzungen waren zudem insbesondere der Head of Accounting, der Head of Treasury and Tax, der Chief Legal and Compliance Officer sowie der Leiter für Corporate Audit (Interne Revision), die den Prüfungsausschuss zu einzelnen Tagesordnungspunkten informierten. Der Prüfungsausschuss beriet mit dem Abschlussprüfer regelmäßig auch ohne den Vorstand.

Ergänzend zu den Sitzungen des Prüfungsausschusses führte Michael Brosnan als Vorsitzender, insbesondere zur Vor- und Nachbereitung der Sitzungen, regelmäßige Einzelgespräche mit den Mitgliedern des Ausschusses, dem für Finanzen und Controlling zuständigen Mitglied des Vorstands sowie den vorgenannten Vertretern des Managements des Daimler Truck-Konzerns. Mit den Vertretern des Abschlussprüfers tauschte sich Michael Brosnan zudem regelmäßig zu wichtigen Fragen der Abschlussprüfung aus und informierte die Mitglieder des Ausschusses hierüber.

Themen der Tätigkeit des Prüfungsausschusses im Geschäftsjahr 2023

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2023 diskutierte der Prüfungsausschuss mit dem zuständigen Mitglied des Vorstands, dem Head of Accounting sowie Vertretern des Abschlussprüfers den Jahres- und Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht sowie die Ergebnisse der Abschlussprüfung hierzu, die Zwischenfinanzberichte und die Ergebnisse der jeweiligen prüferischen Durchsicht vor deren Veröffentlichung. Ergänzend regelmäßige Inhalte der Sitzungen waren zudem die Berichte aus den Bereichen Corporate Audit, Compliance und der Rechtsabteilung. Der Prüfungsausschuss erhielt hier regelmäßige Berichte zu laufenden rechtlichen Verfahren, der rechtlichen Risikolage, dem Compliance-Management-System sowie Informationen zu eingegangenen internen und externen Hinweisen im konzerneigenen Hinweisgebersystem „SpeakUp“ (vormals „Business Practices Office“, BPO) und den zu ihrer Bearbeitung ergriffenen Maßnahmen.

In seiner Sitzung am 9. März 2023 prüfte und diskutierte der Prüfungsausschuss intensiv den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der mit einer „Limited Assurance“ (begrenzte Sicherheit) geprüften nichtfinanziellen Konzernklärung und der weiteren Nachhaltigkeitsberichterstattung für das Geschäftsjahr 2022, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung sowie den Vergütungsbericht. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten dabei über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen hierbei insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, die „Key Audit Matters“, und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung einschließlich der jeweils gezogenen Schlussfolgerungen ein und standen dem Ausschuss für Fragen und ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den erteilten Bestätigungsvermerken), zum internen Kontrollsystem sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer erörtert. Ergänzend befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem der Gesellschaft. Nach eingehender Prüfung und Erörterung empfahl der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Konzernklärung, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung, insbesondere betreffend die teilweise Ausschüttung des Bilanzgewinns an die Aktionäre, zu billigen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2022 und empfahl dem Aufsichtsrat die Vorlage des Berichts des Aufsichtsrats und des Vergütungsberichts an die Hauptversammlung. Im Hinblick auf den Abschlussprüfer der Gesellschaft befasste sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit dessen Unabhängigkeit, für deren Gefährdung keine Anhaltspunkte vorlagen, und nach einer ersten Analyse der Qualität der Abschlussprüfung mit der Empfehlung an den Aufsichtsrat betreffend den Vorschlag an die Hauptversammlung zur Bestellung der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer, Konzernabschlussprüfer und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2023 sowie für die Zwischenfinanzberichte für das Geschäftsjahr 2024 im Zeitraum bis zur nächsten

ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2024. Weiterer Inhalt der Sitzung am 9. März 2023 war zudem die Jahresplanung des Bereichs Corporate Audit.

In seiner Sitzung am 8. Mai 2023 befasste sich der Prüfungsausschuss eingehend mit dem Zwischenbericht für das erste Quartal 2023 und nahm Berichte aus den Bereichen Corporate Audit, Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. Inhalt der Sitzung waren zudem die Finanzziele des Unternehmens und die Befassung mit dem Stand der Ambitionen des Unternehmens hinsichtlich der Fixkosten.

In der sich unmittelbar an die Hauptversammlung anschließenden Sitzung am 21. Juni 2023 erteilte der Prüfungsausschuss der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, nach ihrer Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag zur Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses, der nichtfinanziellen Konzernklärung für das Geschäftsjahr 2023, der internen Kontrollsysteme sowie zur prüferischen Durchsicht der Zwischenfinanzberichte für das Geschäftsjahr 2023 und ermächtigte Michael Brosnan sowie ersatzweise Michael Brecht zur Unterzeichnung der entsprechenden Beauftragungen und der Honorarvereinbarung.

Gegenstand der außerordentlichen Sitzung am 6. Juli 2023 war die eingehende Befassung mit den Inhalten des am 11. Juli 2023 stattfindenden Kapitalmarkttag und insbesondere mit dem am 10. Juli 2023 angekündigten Aktienrückkaufprogramm.

In der Sitzung des Prüfungsausschusses am 13. Juli 2023 befasste sich der Prüfungsausschuss vornehmlich mit der Planung der Abschlussprüfung und den wesentlichen Prüfungssachverhalten sowie den Prüfungsschwerpunkten. Ergänzend diskutierte der Prüfungsausschuss insbesondere über die Weiterentwicklung der Internen Kontrollsysteme und wurde vertieft über die EU-Taxonomie und die ganzheitliche Nachhaltigkeitsberichterstattung informiert.

Im Rahmen seiner Sitzung am 31. Juli 2023 befasste sich der Prüfungsausschuss eingehend mit dem Zwischenbericht für das zweite Quartal 2023 und nahm Berichte aus den Bereichen Corporate Audit, Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. Inhalt der Sitzung war darüber hinaus insbesondere die Diskussion des aktuellen Standes der Ambitionen des Unternehmens im Bereich der Fixkosten.



In seiner Sitzung am 6. November 2023 behandelte der Prüfungsausschuss vertieft den Zwischenbericht für das dritte Quartal 2023 und nahm Berichte aus den Bereichen Corporate Audit, Compliance und der Rechtsabteilung sowie zur Prüfung gemäß der EU-Marktinfrastrukturverordnung entgegen. Vorbereitend für die Sitzung des Aufsichtsrats am 6. November 2023 befasste sich der Prüfungsausschuss zudem eingehend mit einer konzerninternen Kapitalmaßnahme. Im Hinblick auf die Abschlussprüfung behandelte der Prüfungsausschuss zudem den Katalog der Nichtprüfungsleistungen und setzte sich mit der vorgenannten Fixkostenthematik, dem Internen Kontrollsystem und Fragen des Sustainability Performance Management auseinander.

In seiner Sitzung am 6. Dezember 2023 befasste sich der Prüfungsausschuss in Vorbereitung der Sitzung des Aufsichtsrats am selben Tage mit dem Daimler Truck Business Planning sowie dem Jahresprüfplan von Corporate Audit.

Jahres- und Konzernabschluss 2023

In Vorbereitung für die Sitzung des Aufsichtsrates am selben Tage prüfte und erörterte der Prüfungsausschuss in seiner Sitzung am 29. Februar 2024 intensiv den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der mit einer „Limited Assurance“ (begrenzte Sicherheit) geprüften nichtfinanziellen Konzernklärung und der weiteren Nachhaltigkeitsberichterstattung für das Geschäftsjahr 2023, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung sowie den Vergütungsbericht. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten dabei vertieft über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen in diesem Bericht insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, die sogenannten „Key Audit Matters“, und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung einschließlich der jeweils gezogenen Schlussfolgerungen ein und standen dem Ausschuss für Fragen und ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den erteilten Bestätigungsvermerken), zum internen Kontrollsystem sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit den Vertretern des Abschlussprüfers erörtert. Ergänzend befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem. Nach eingehender Prüfung und Erörterung

empfohl der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Konzernklärung und des Nachhaltigkeitsberichts, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung zu billigen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner seinen Bericht über das Geschäftsjahr 2023.

Im Hinblick auf den Abschlussprüfer der Gesellschaft befasste sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit dessen Unabhängigkeit. Nach einer Analyse der Qualität der Abschlussprüfung befasste sich der Prüfungsausschuss zudem mit der Empfehlung an den Aufsichtsrat betreffend den Vorschlag an die Hauptversammlung zur Bestellung der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer, zum Konzernabschlussprüfer, zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2024 sowie für die Zwischenfinanzberichte für das Geschäftsjahr 2025 im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2025.

Auch der Prüfungsausschuss will seinen Bericht für das Geschäftsjahr nutzen und dem im Jahr 2023 überraschend verstorbenen Finanzvorstand Jochen Goetz seinen Dank und seine Anerkennung für die um Daimler Truck erworbenen Verdienste aussprechen.

Leinfelden-Echterdingen, im Februar 2024

Der Prüfungsausschuss

Michael Brosnan, Vorsitzender



Erklärung zur Unternehmensführung

Vorstand und Aufsichtsrat berichten in dieser Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f, 315d Handelsgesetzbuch (HGB) gemeinsam über die Corporate Governance für das Geschäftsjahr 2023. Soweit nachfolgend nicht anders dargestellt, gelten die Ausführungen für die Daimler Truck Holding AG und den Konzern gleichermaßen. Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben nach §§ 289f Abs. 2 und 5, 315d HGB durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden. Die Erklärung zur Unternehmensführung ist unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/erklaerungen-berichte/ abrufbar.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Daimler Truck Holding AG hat seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2022 den am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 (auch DCGK genannt) mit den nachstehend genannten Ausnahmen entsprochen und wird ihnen auch zukünftig mit den nachfolgend genannten Ausnahmen entsprechen:

- Nach der Empfehlung B.3 DCGK soll die Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern für längstens drei Jahre erfolgen. Bereits vor Börsenzulassung der Daimler Truck Holding AG im Dezember 2021 wurden Martin Daum bis zum 28. Februar 2025, Jochen Goetz bis zum 30. Juni 2026 und Jürgen Hartwig bis zum 30. November 2026 zu Mitgliedern des Vorstands der Daimler Truck Holding AG bestellt, wobei Jochen Goetz mit seinem Tod am 5. August 2023 aus seinen Ämtern

ausgeschieden ist. Bei der längeren Bestelldauer wurde seinerzeit insbesondere berücksichtigt, dass die Daimler Truck Holding AG als Management-Holdinggesellschaft der Daimler Truck AG fungiert und Martin Daum, Jochen Goetz und Jürgen Hartwig bereits seit 1. Oktober 2019 Mitglied im Vorstand der Daimler Truck AG waren. Die Bestellung der übrigen im Amt befindlichen Vorstandsmitglieder entsprach der Empfehlung. Auch künftig wird der Empfehlung B.3 des DCGK entsprochen.

- Nach der Empfehlung C.4 DCGK soll ein Aufsichtsratsmitglied, das keinem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, insgesamt nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen wahrnehmen, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt. Nach der Empfehlung C.5 DCGK sollen Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften insgesamt nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen. Anstatt die empfohlene Gesamtzahl an Mandaten für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder als starre Obergrenze zu beachten, soll jeweils eine

Einzelfallbetrachtung erfolgen können, um zu beurteilen, ob die Zahl der wahrgenommenen, im Sinne des Kodex relevanten Mandate angemessen erscheint. Dabei soll der individuell zu erwartende Arbeitsaufwand durch die wahrgenommenen Mandate berücksichtigt werden, der je nach Mandat unterschiedlich sein kann.

Leinfelden-Echterdingen, im Dezember 2023

Daimler Truck Holding AG

Für den Aufsichtsrat
 Joe Kaeser
 Vorsitzender

Für den Vorstand
 Martin Daum
 Vorsitzender



Informationen zum Thema Vergütung

Vergütungssystem, Vergütungsbericht

Das geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands gemäß § 87a Abs. 1 und 2 Satz 1 Aktiengesetz (AktG) ist samt der Billigung der Hauptversammlung vom 21. Juni 2023 unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/vorstand/verguetung-des-vorstands abrufbar. Der von der Hauptversammlung am 22. Juni 2022 gemäß § 113 Abs. 3 AktG gefasste Beschluss über die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/verguetung-des-aufsichtsrats abrufbar. Der Vergütungsbericht 2023 sowie der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG werden ebenfalls auf den beiden vorgenannten Internetseiten öffentlich zugänglich gemacht.

Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmensführung

Unternehmensverfassung

Die Bezeichnung Daimler Truck-Konzern umfasst die Daimler Truck Holding AG und ihre Konzerngesellschaften. Die Daimler Truck Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Aktienrecht mit Sitz in Stuttgart und Geschäftsanschrift Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen. Sie hat drei Organe: den Vorstand, den Aufsichtsrat und die Hauptversammlung. Die Aufgaben der Organe ergeben sich im Wesentlichen aus dem Aktiengesetz, der Satzung der Daimler Truck Holding AG und den Geschäftsordnungen.

Deutscher Corporate Governance Kodex

Über die gesetzlichen Anforderungen des deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrechts hinaus entsprach und entspricht die Daimler Truck Holding AG den Empfehlungen des DCGK in der Fassung vom 28. April 2022 mit den in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahmen. Die Daimler Truck Holding AG entsprach und entspricht zudem freiwillig auch den Anregungen des DCGK.

Grundsätze unseres Handelns

Unser geschäftliches Handeln richten wir an konzernweiten Standards und unseren Unternehmenswerten aus, die über die Anforderungen von Gesetz und DCGK hinausgehen. Um auf diesem Fundament einen langfristigen und nachhaltigen Unternehmenserfolg zu erreichen, ist es unser Ziel, dass unsere Aktivitäten im Einklang mit den Belangen der Umwelt und der Gesellschaft stehen. Denn wir wollen als einer der weltweit führenden Hersteller für Nutzfahrzeuge auf die Straße bringen, was Zukunft hat. Die wichtigsten Grundsätze haben wir in unserer Verhaltensrichtlinie Daimler Truck Code of Conduct definiert, die allen Beschäftigten des Daimler Truck-Konzerns Orientierung bietet und sie dabei unterstützt, auch in schwierigen Geschäftssituationen richtige Entscheidungen zu treffen.

Unsere Verhaltensrichtlinie

Unsere Verhaltensrichtlinie definiert unser gemeinsames Verständnis, wie wir uns richtig verhalten, und ist zentraler Bestandteil unserer Unternehmenskultur. Das Herzstück unserer Verhaltensrichtlinie sind unsere vier Leitprinzipien, die vier Purpose Principles: „Wir hören erstmal zu“, „Wir entwickeln Lösungen, die unsere Branche weiterbringen“, „Wir gehen unsere Arbeit mit Weitblick an“ und „Wir schaffen Fortschritt, gemeinsam“. Neben den Purpose Principles enthält unsere Verhaltensrichtlinie unter anderem Regelungen zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie zum Umgang mit Interessenkonflikten und untersagt Korruption in jeder Form. Die Verhaltensrichtlinie wurde im Geschäftsjahr 2022 überarbeitet und Anfang Februar 2023 veröffentlicht. Die Implementierung wurde anhand einer konzernweiten Kommunikationskampagne unterstützt. Die Richtlinie gilt verbindlich für alle Unternehmen und Beschäftigten des Daimler Truck-Konzerns weltweit. Sie ist unter www.daimlertruck.com/unternehmen/compliance/daimler-truck-code-of-conduct abrufbar.

Grundsatzklärung zur sozialen Verantwortung und Menschenrechten

Wir bekennen uns zu den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen und dem Nationalen Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte der Deutschen Bundesregierung. Die Achtung und Wahrung der Menschenrechte ist ein grundlegender Bestandteil unserer sozialen Verantwortung. Dafür setzen wir uns nachdrücklich in allen unseren Gesellschaften ein und erwarten dies auch von unseren Geschäftspartnern. Unser Engagement bekräftigen

wir in unserer Grundsatzklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten. Sie ergänzt unsere Verpflichtung zur Achtung der Menschenrechte aus unserer Verhaltensrichtlinie und bildet die Basis für die Wahrnehmung unserer sozialen Verantwortung bei Daimler Truck.

Erwartungen an unsere Geschäftspartner

In unseren Daimler Truck Business Partner Standards definieren wir Anforderungen an unsere Geschäftspartner mit Blick auf die Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie gute Arbeitsbedingungen, den Umweltschutz sowie die Compliance. Wir fordern, dass unsere Geschäftspartner - insbesondere unsere direkten Lieferanten - diese Standards anerkennen und an ihre Beschäftigten sowie an ihre vorgelegte Wertschöpfungskette kommunizieren. Wir erwarten auch, dass unsere Geschäftspartner überprüfen, ob diese Standards eingehalten werden. Die Einhaltung dieser Standards ist die wichtigste Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Detaillierte Regelungen zu diesen Standards und Anforderungen sind in unseren Vertragsbedingungen enthalten. Informationen zu unseren Erwartungen an unsere Geschäftspartner sind unter www.daimlertruck.com/unternehmen/compliance/compliance-of-our-business-partners abrufbar.

Internes Kontrollsystem, Risikomanagementsystem, Compliance-Management-System und interne Revision im Konzern

Der Daimler Truck-Konzern verfügt über ein internes Kontrollsystem, ein Risikomanagementsystem und ein Compliance-Management-System, welche der Größe und globalen Präsenz des Unternehmens und dem Umfang seiner Geschäftstätigkeit gerecht werden und die auf das kontinuierliche und systematische Management unternehmerischer Risiken und Chancen ausgerichtet sind. Der Vorstand trägt dafür Sorge, dass diese Systeme, soweit nicht bereits gesetzlich geboten, auch nachhaltigkeitsbezogene Ziele abdecken und dies Prozesse und Systeme zur Erfassung und Verarbeitung nachhaltigkeitsbezogener Daten miteinschließt.

Das Risikomanagementsystem ist Bestandteil des konzernweiten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann. Das interne Kontrollsystem hat im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung



sicherzustellen. Das interne Kontrollsystem und das Risikomanagementsystem wurden und werden weiterhin mit der Definition von weiteren Nachhaltigkeitszielen, insbesondere auch im Hinblick auf die gesetzlichen Anforderungen im Bereich Nachhaltigkeit (u.a. EU-Taxonomie, Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)), sukzessive weiterentwickelt. Eine Beschreibung der wesentlichen Merkmale des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems sowie die Stellungnahme zu Angemessenheit und Wirksamkeit der Systeme finden sich im **Risiko- und Chancenbericht** des zusammengefassten Lageberichts.

Ziel unseres Compliance-Management-Systems ist es, auf dem Fundament unserer Compliance-Kultur die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen und durch seine Beschäftigten zu fördern, Fehlverhalten vorzubeugen und Compliance-Risiken systematisch zu minimieren. Die wesentlichen Merkmale des Compliance-Management-Systems werden im Kapitel **Compliance** im zusammengefassten Lagebericht beschrieben; dort findet sich auch die Stellungnahme zu Angemessenheit und Wirksamkeit des Compliance-Management-Systems.

Die interne Revision unterstützt die Organisation bei der Erreichung ihrer Ziele, indem sie mit einem systematischen und zielgerichteten Ansatz die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Compliance-Management-Systems und die Führungs- und Überwachungsprozesse bewertet und hilft, diese zu verbessern. Die Unabhängigkeit der internen Revision ist dadurch sichergestellt, dass diese in ihrer Planung und bei der Durchführung ihrer Arbeit frei von Behinderungen und Voreingenommenheit ist, sowie ungehinderten Zugang zu den erforderlichen Personen, Ressourcen und Informationen hat. Die interne Revision selbst soll mindestens alle fünf Jahre einer externen Qualitätsprüfung unterzogen werden.

Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Angemessenheit, Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Compliance-Management-Systems und des internen Revisionsystems. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet dem Aufsichtsrat spätestens in der folgenden Aufsichtsratsitzung über die Arbeit des Ausschusses. Der Aufsichtsrat behandelt

das interne Kontrollsystem bezogen auf die Rechnungslegung und das Risikomanagementsystem auch anlässlich der Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses. Wie in der Geschäftsordnung für den Vorstand und in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat näher beschrieben, hält der Aufsichtsratsvorsitzende zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats Kontakt mit dem Vorstand, insbesondere mit dem Vorsitzenden des Vorstands, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements und der Compliance zu erörtern. Zudem informiert der Vorstand den Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat regelmäßig über wesentliche Risiken der Gesellschaft und des Daimler Truck-Konzerns.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Konzernabschluss und die Zwischenfinanzberichte werden nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, erstellt. Der Jahresabschluss wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen HGB erstellt. Daimler Truck erstellt neben dem Halbjahresfinanzbericht auch Quartalsfinanzberichte. Konzernabschluss und Jahresabschluss werden von einem Abschlussprüfer geprüft, Zwischenfinanzberichte werden der prüferischen Durchsicht unterzogen. Der Konzernabschluss und die Konzernlageberichte sind binnen 90 Tagen, die Zwischenfinanzberichte binnen 45 Tagen nach Ende des jeweiligen Berichtszeitraums über www.daimlertruck.com/investoren/berichte/finanzberichte öffentlich zugänglich.

Gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses unterbreitet der Aufsichtsrat der Hauptversammlung einen Vorschlag für die Bestellung des Abschlussprüfers für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie die prüferische Durchsicht der Zwischenfinanzberichte der Daimler Truck Holding AG. In der ordentlichen Hauptversammlung am 21. Juni 2023 wurde die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer für den Jahresabschluss, zum Konzernabschlussprüfer und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2023 und von Zwischenfinanzberichten im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2024 bestellt. Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, prüft die Jahres- und Konzernabschlüsse der Daimler Truck Holding AG seit dem Geschäftsjahr 2021. Seit Beginn der Prüfungstätigkeit war

Michael Mokler verantwortlicher Wirtschaftsprüfer; seit dem 1. Juli 2023 ist dies Marcus Rohrbach.

Vor Abgabe seiner Empfehlung für den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung hat der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats eine Erklärung des vorgesehenen Abschlussprüfers darüber eingeholt, ob und gegebenenfalls welche geschäftlichen, finanziellen, persönlichen oder sonstigen Beziehungen zwischen dem Abschlussprüfer und seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits und dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die die Besorgnis der Befangenheit begründen könnten. Die Erklärung erstreckt sich auch darauf, welche anderen Leistungen in welchem Umfang im vorausgegangenem Geschäftsjahr für den Daimler Truck-Konzern erbracht wurden bzw. für das folgende Jahr vertraglich vereinbart sind.

Der Abschlussprüfer unterrichtet den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses unverzüglich über alle während der Prüfung bzw. prüferischen Durchsicht auftretenden möglichen Ausschluss- und Befangenheitsgründe und alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse, die dem Abschlussprüfer bei Durchführung der Abschlussprüfung zur Kenntnis gelangen. Ferner informiert der Abschlussprüfer den Prüfungsausschuss und vermerkt im Prüfungsbericht, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat zum DCGK ergeben.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands

Das deutsche Aktienrecht sieht ein duales Führungssystem mit einer strikten Trennung zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan vor. Daraus folgt, dass der Vorstand das Unternehmen leitet, während der Aufsichtsrat den Vorstand dabei überwacht und berät. Bei der Leitung des Unternehmens ist der Vorstand an das Unternehmensinteresse gebunden und der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet, wobei die Belange der Aktionäre, der Belegschaft und der übrigen Stakeholder zu berücksichtigen sind. Vorstand und Aufsichtsrat haben bei der Führung und Überwachung auch die mit den Sozial- und Umweltfaktoren verbundenen Risiken und



Chancen für das Unternehmen sowie die ökologischen und sozialen Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit im Blick und berücksichtigen dies im Rahmen des Unternehmensinteresses.

Vorstand

Gemäß der Satzung der Daimler Truck Holding AG besteht der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern. Die genaue Zahl der Mitglieder des Vorstands wird vom Aufsichtsrat bestimmt. Zum 31. Dezember 2023 bestand der Vorstand aus sieben Mitgliedern: Martin Daum, Karl Deppen, Dr. Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Karin Rådström und Stephan Unger. Jochen Goetz ist am 5. August 2023 verstorben. Seither wird das Vorstandsressort Finanzen und Controlling interimswise vom Vorstandsvorsitzenden Martin Daum verantwortet. Mit Wirkung zum 1. April 2024 übernimmt Eva Scherer als neues Vorstandsmitglied das Ressort Finanzen und Controlling. Die Bestellung ist für drei Jahre bis zum 31. März 2027 erfolgt.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands wurde das Beteiligungsgebot des §76 Abs. 3a AktG berücksichtigt, wonach mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands der Daimler Truck Holding AG sein muss. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthaftes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept einschließlich einer Altersgrenze verabschiedet. Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

Über die Mitglieder des Vorstands und ihre Verantwortungsbereiche informiert auch das Kapitel [Der Vorstand](#) innerhalb des Geschäftsberichts. Informationen über Aufgabenbereiche sowie Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind zudem unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/vorstand/ abrufbar.

Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands führen die einzelnen Vorstandsmitglieder ihre Ressorts im Rahmen der vom Gesamtvorstand beschlossenen Vorgaben in eigener Verantwortung. Bestimmte, vom Gesamtvorstand definierte Angelegenheiten werden gleichwohl im Gesamtvorstand behandelt und bedürfen seiner Zustimmung. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende. Ausschüsse des Vorstands bestanden im Berichtszeitraum nicht.

C.01

Zusammensetzung des Vorstands

	Ressort	Geburtsjahr	Erstbestellung	bestellt bis
Martin Daum	Vorstandsvorsitzender sowie Finanzen und Controlling ¹	1959	2021	2025
Karl Deppen	Truck China und Regionen Japan und Indien mit den Marken FUSO und BharatBenz	1966	2021	2024
Dr. Andreas Gorbach	Truck Technologie	1975	2021	2029
Jürgen Hartwig	Personal	1967	2021	2026
John O'Leary	Region Nordamerika und die Marken Freightliner, Western Star und Thomas Built Buses	1960	2021	2026 ²
Karin Rådström	Regionen Europa und Lateinamerika und die Marke Mercedes-Benz Lkw	1979	2021	2029
Stephan Unger	Finanzdienstleistungen	1967	2021	2024

1 Interimsweise Übernahme des Ressorts Finanzen und Controlling nach dem Tod von Jochen Goetz am 5. August 2023 bis zur Bestellung von Eva Scherer mit Wirkung zum 1. April 2024.

2 Bestellt für bis zu zwei weitere Jahre mit Wirkung zum 1. April 2024.

Der Vorstand ist insbesondere zuständig für die Aufstellung des Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts der Gesellschaft und des Konzerns einschließlich des darin integrierten Nachhaltigkeitsberichts mitsamt nichtfinanzieller Konzernklärung sowie der Zwischenfinanzberichte. Gemeinsam mit dem Aufsichtsrat gibt der Vorstand jährlich die Entsprechenserklärung zum DCGK ab. Der Vorstand sorgt dafür, dass Rechtsvorschriften, behördliche Regelungen und interne Richtlinien in der Gesellschaft eingehalten werden und wirkt auf deren Beachtung durch Konzernunternehmen hin (Compliance). Zu den Aufgaben des Vorstands gehört auch die Einrichtung eines von im Hinblick auf den Umfang der Geschäftstätigkeit und die Risikolage des Unternehmens angemessenen und wirksamen internen Kontrollsystems, Risikomanagementsystems sowie Compliance-Management-Systems.

Deren Grundzüge sind im [Risiko- und Chancenbericht](#) sowie im Kapitel [Compliance](#) des Nachhaltigkeitsberichts im zusammengefassten Lagebericht dargestellt. Dazu zählt unter anderem auch das konzernweite Hinweisgebersystem SpeakUp, das weltweit Beschäftigten und externen Hinweisgebern die Möglichkeit eröffnet, geschützt Regelverstöße zu melden.

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zum Wohl des Unternehmens eng zusammen. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über die Strategie des Daimler Truck-Konzerns

und seiner einzelnen Segmente, die neben den langfristigen wirtschaftlichen Zielen auch ökologische und soziale Ziele angemessen berücksichtigt und stimmt die Strategie mit dem Aufsichtsrat ab. Ferner berichtet der Vorstand dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Unternehmensplanung, die entsprechende finanzielle und nachhaltigkeitsbezogene Ziele umfasst, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance-Fragen. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt. Für bestimmte vom Aufsichtsrat definierte Arten von Geschäften bedarf der Vorstand der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschließt der Vorstand die Unternehmensplanung.

Die Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet und unterliegen während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Hiervon ausgenommen sind weitere Mandate innerhalb des Daimler Truck-Konzerns und Mandate, die auf Veranlassung der Daimler Truck Holding AG bei einer ihrer Beteiligungsgesellschaften übernommen werden. Kein Mitglied des Vorstands darf bei seinen Entscheidungen persönliche Interessen verfolgen und Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, für sich oder Dritte nutzen. Jedes Vorstandsmitglied ist verpflichtet, Interessenkonflikte unverzüglich gegenüber dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und dem Vorsitzenden des Vorstands offenzulegen und die



anderen Vorstandsmitglieder hierüber zu informieren. Die Mitglieder des Vorstands dürfen Nebentätigkeiten, insbesondere Mandate außerhalb des Daimler Truck-Konzerns nur in begrenztem Umfang übernehmen. Die Annahme solcher Nebentätigkeiten bedarf der vorherigen Zustimmung des Präsidial- und Vergütungsausschusses des Aufsichtsrats. Die Entscheidung über die Anrechnung einer Vergütung für Nebentätigkeiten obliegt dem Aufsichtsrat.

Der Vorstand hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die auch unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/vorstand/ verfügbar ist. Auf dieser Internetseite finden sich auch Informationen zu den nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften der Mitglieder des Vorstands.

Vielfalt

Diversity, Equity & Inclusion Management ist Teil der Unternehmensstrategie und schafft die Rahmenbedingungen für eine vielfältige und inklusive Unternehmenskultur. Die Einzelheiten hierzu sind im Abschnitt Vielfalt als Erfolgsfaktor des Kapitels [Unser Team](#) im zusammengefassten Lagebericht dargestellt.

Der Vorstand achtet auch bei der Besetzung von Führungsfunktionen im Unternehmen auf Diversität und strebt an, den Anteil von Frauen an Führungspositionen kontinuierlich zu steigern. Für den Frauenanteil auf den beiden Managementebenen unterhalb des Vorstands bestimmte der Vorstand der nahezu mitarbeiterlosen Daimler Truck Holding AG im Jahr 2021 die Zielgröße von 0% mitsamt Frist und begründete dies entsprechend. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Der Anteil von Frauen in Führungspositionen bei Daimler Truck weltweit lag zum Jahresende 2023 bei 19,8%.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Aufsichtsrat

Zum 31. Dezember 2023 bestand der Aufsichtsrat gemäß den Anforderungen des Gesetzes über die Mitbestimmung der Arbeitnehmer (Mitbestimmungsgesetz, MitbestG) aus 20 Mitgliedern. Die

Aufsichtsratsmitglieder werden jeweils zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung und von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt. Der Arbeitnehmervertreter Raymond Curry, der wie die übrigen Arbeitnehmervertreter am 22. November 2022 gewählt worden war, legte sein Amt mit Wirkung zum 15. Oktober 2023 nieder. Auf Antrag wurde Shintaro Suzuki durch Beschluss des Amtsgerichts Stuttgart vom 5. Oktober 2023 mit Wirkung zum 16. Oktober 2023 als Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat gerichtlich bestellt. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Im Rahmen der im Geschäftsjahr 2021 erfolgten Herauslösung des Nutzfahrzeuggeschäfts aus der Mercedes-Benz Group AG haben die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG), die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH (ehemals Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH) und die Daimler Truck Holding AG am 6. August 2021 als Anlage zu dem Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag eine sogenannte Entkonsolidierungsvereinbarung abgeschlossen, die mit Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung im Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG als übertragendem Rechtsträger am 9. Dezember 2021 wirksam wurde. Diese soll sicherstellen, dass eine faktische Mehrheit der Mercedes-Benz Group AG in der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG zu keinem Beherrschungsverhältnis und einer damit verbundenen Vollkonsolidierungspflicht der Daimler Truck Holding AG bei der Mercedes-Benz Group AG führt. Zu diesem Zweck sieht die Entkonsolidierungsvereinbarung unter anderem vor, dass die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH ihre Stimmrechte bei der Wahl von zwei von zehn Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG auf der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG nicht ausüben. Ferner sieht die Vereinbarung die Verpflichtung der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH vor, dass sie ihre Stimmrechte im Fall einer vorzeitigen (Wieder-)Wahl einzelner Anteilseignervertreter oder im Fall der Wahl von Ersatzmitgliedern nicht ausüben, soweit über die (Wieder- oder Ersatz-)Bestellung eines Aufsichtsratsmitglieds entschieden wird, bei dessen ursprünglicher Wahl sie ihre Stimmrechte nicht ausgeübt haben. Dies gilt auch für Entscheidungen über die Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern, sofern sie bei der Wahl der entsprechenden Aufsichtsratsmitglieder aufgrund der Entkonsolidierungsvereinbarung ihre Stimmrechte nicht

ausgeübt haben. Im Hinblick auf die Wahl der acht Anteilseignervertreter, für die die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH nach der Entkonsolidierungsvereinbarung berechtigt sind, ihre Stimmrechte auszuüben, sieht diese vor, dass die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH dem Aufsichtsrat der Gesellschaft rechtzeitig vor der Beschlussfassung über dessen Wahlvorschläge entsprechende Vorschläge unterbreiten. Die Entkonsolidierungsvereinbarung ist mit Wirksamwerden der Abspaltung in Kraft getreten und hat eine anfängliche Laufzeit bis zum Ende der fünften ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG, die auf die ordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG im Jahr 2022 folgt, und sie verlängert sich, wenn sie von keiner der Parteien ordentlich gekündigt wird. Vorbehaltlich etwaiger fusions- und investitionskontrollrechtlicher Freigaben endet die Vereinbarung gemäß § 158 Abs. 2 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) (auflösende Bedingung), wenn der (un-)mittelbare Anteilsbesitz der Mercedes-Benz Group AG an der Daimler Truck Holding AG auf unter 20,00% der Anteile fallen sollte.

Im Berichtsjahr hatte die Hauptversammlung nicht über die Wahl von Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat zu beschließen, so dass - anders als im Jahr 2022 - seitens der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH keine Wahlvorschläge unterbreitet wurden. Im Jahr 2022 waren Wahlvorschläge für acht Anteilseignervertreter unterbreitet worden, die sich der Aufsichtsrat zu eigen machte und der Hauptversammlung neben zwei weiteren Kandidaten für die Wahl in den Aufsichtsrat vorschlug.

Die Lebensläufe der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder und Informationen zu den nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften der Mitglieder des Aufsichtsrats finden sich unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/.

Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sind, in dem die Gesellschaft tätig ist, und sie über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich sind. Nach § 96 Abs. 2 AktG muss sich der Aufsichtsrat zu mindestens 30% aus Frauen und zu mindestens 30% aus



Männern zusammensetzen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat für seine eigene Zusammensetzung ein gesamthaftes Anforderungsprofil erarbeitet, das ein Kompetenzprofil und ein Diversitätskonzept für das Gesamtgremium sowie eine Altersgrenze beinhaltet. Entsprechend der Empfehlung des DCGK beschließt und berichtet der Aufsichtsrat über den Stand der Umsetzung auch in einer Qualifikationsmatrix. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, streben die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufwichtsrat an.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wie zum Beispiel zu Fragen der Corporate Governance sowie zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, zu neuen Produkten und zukunftsweisenden Technologien sowie zu Fragen der Nachhaltigkeit nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Neue Mitglieder des Aufsichtsrats hatten auch im Berichtsjahr im Rahmen eines Onboarding-Programms und unternehmensinternen Workshops Gelegenheit, sich im Austausch mit den Mitgliedern des Vorstands und bei Bedarf auch mit weiteren Führungskräften mit aktuellen Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche, des operativen Geschäfts und der Strategie des Unternehmens zu befassen und sich hierdurch einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens zu verschaffen. Die Gesellschaft fragt bei den Mitgliedern des Aufsichtsrats das Interesse an Aus- und Fortbildungsthemen ab und plant Angebote für entsprechende Maßnahmen. Hierzu zählten im Jahr 2023 verstärkt Veranstaltungen zu Nachhaltigkeitsthemen. Der Aufsichtsrat befasste sich in mehreren sogenannten Learning Sessions zudem mit technischen, sozialen und umweltbezogenen Fragen. Insbesondere im Rahmen dieser Weiterbildungsmaßnahmen erfolgte ein intensiver Austausch mit internen und externen Experten.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. In regelmäßigen Abständen lässt sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über die Strategie des Daimler Truck-Konzerns und seiner einzelnen Segmente, die Unternehmensplanung, die Umsatzentwicklung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das

Risikomanagementsystem und Compliance-Fragen berichten. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat sich der Aufsichtsrat Zustimmungsrechte vorbehalten. Ferner hat er die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und – zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden in der Geschäftsordnung für den Vorstand und in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat näher festgelegt.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte insbesondere auch in Bezug auf Nachhaltigkeitsfragen. Er befasst sich hierzu regelmäßig mit den Nachhaltigkeitsaspekten der Unternehmensstrategie, die neben den langfristigen wirtschaftlichen Zielen auch ökologische und soziale Ziele angemessen berücksichtigt, der Unternehmensplanung, die entsprechende finanzielle und nachhaltigkeitsbezogene Ziele umfasst, der Vorstandsvergütung sowie der Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und gegebenenfalls abzuberufen. Erstbestellungen von Mitgliedern des Vorstands sollen stets längstens für drei Jahre erfolgen. Eine Wiederbestellung vor Ablauf eines Jahres vor dem Ende der Bestelldauer bei gleichzeitiger Aufhebung der laufenden Bestellung soll nur bei Vorliegen besonderer Umstände erfolgen. Bei der Zusammensetzung des Vorstands beachtet der Aufsichtsrat die gesetzlichen Vorgaben für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern, wonach bei den § 76 Abs. 3a AktG unterfallenden Gesellschaften mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands sein muss. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthaftes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept verabschiedet, dessen Einzelheiten in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst sind.

Der Aufsichtsrat legt auch das System der Vorstandsvergütung fest, überprüft es regelmäßig und bestimmt auf seiner Grundlage die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Die Hauptversammlung billigte zuletzt am 21. Juni 2023 das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands mit einer Mehrheit von 96,62% der abgegebenen Stimmen. Informationen hierzu stehen unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/

[vorstand/verguetung-des-vorstands](https://www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/verguetung-des-aufsichtsrats) zur Verfügung. Dem Vergütungssystem des Aufsichtsrats stimmte die Hauptversammlung am 22. Juni 2022 mit einer Mehrheit von 99,84% der abgegebenen Stimmen zu. Informationen hierzu stehen unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/verguetung-des-aufsichtsrats zur Verfügung. Auf den beiden vorstehenden Internetseiten wird auch der der ordentlichen Hauptversammlung 2024 zur Billigung vorzulegende Vergütungsbericht 2023 nebst Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG öffentlich zugänglich gemacht.

Des Weiteren prüft der Aufsichtsrat den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns einschließlich des darin integrierten Nachhaltigkeitsberichts mitsamt nichtfinanzieller Konzernklärung sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns. Nach Erörterung mit dem Abschlussprüfer und unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Prüfungsergebnisse des Prüfungsausschusses erklärt der Aufsichtsrat, ob nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung Einwendungen zu erheben sind. Ist dies nicht der Fall, billigt der Aufsichtsrat die Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht; mit der Billigung des Aufsichtsrats ist der Jahresabschluss festgestellt. Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse seiner eigenen Prüfung sowie über Art und Umfang der Überwachung des Vorstands während des zurückliegenden Geschäftsjahres. Der [Bericht des Aufsichtsrats](https://www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/) zum Geschäftsjahr 2023 steht in diesem Geschäftsbericht und unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/ zur Verfügung.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten insbesondere die Einberufung und Vorbereitung seiner Sitzungen, Regelungen über die Beschlussfassung sowie Bestimmungen zur Vermeidung von Interessenkonflikten enthält. Interessenkonflikte hat jedes Aufsichtsratsmitglied unverzüglich gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Sofern Interessenkonflikte aufgetreten sind, wird darüber und über deren Behandlung im [Bericht des Aufsichtsrats](https://www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/) informiert. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/ abrufbar.



Zur Vorbereitung der Aufsichtsratssitzungen finden regelmäßig getrennte Treffen der Anteilseignervertreter und der Arbeitnehmervertreter statt. Außerdem werden regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um einzelne Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Der Vorstand nimmt ferner insoweit nicht an den Sitzungen des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses teil, als der Abschlussprüfer als Sachverständiger zugezogen wird, es sei denn der Aufsichtsrat oder der Prüfungsausschuss erachtet die Teilnahme des Vorstands für erforderlich.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, entweder intern oder unter Einbeziehung von externen Beratern, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen (Selbstbeurteilung). Um eine ausreichend lange Zeitspanne betrachten zu können, erfolgte die erste Selbstbeurteilung - vor dem Hintergrund, dass sich der mitbestimmte Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG erst im Juni 2022 konstituiert und seine Arbeit aufgenommen hat - im Geschäftsjahr 2023. Diese wurde mit Unterstützung eines externen Beraters durchgeführt und bezog sich auf die Arbeit des Gesamtaufichtsrats, des Prüfungsausschusses sowie des Präsidial- und Vergütungsausschusses. Im Rahmen eines umfassenden Ansatzes wurden Aufsichtsrats- und Vorstandsmitglieder mittels tätigkeitsbezogener Fragebögen und in Einzelinterviews zur Effizienz von Aufsichtsrat und Ausschüssen befragt. Darüber hinaus wurde eine Sitzungsbeobachtung durchgeführt. Die Ergebnisse der Selbstbeurteilung wurden im Rahmen einer Sitzung des Präsidial- und Vergütungsausschusses und einer Aufsichtsratssitzung präsentiert und diskutiert. Weitere Informationen hierzu finden sich im [Bericht des Aufsichtsrats](#). Die nächste Selbstbeurteilung ist derzeit für das Geschäftsjahr 2025 geplant.

Zum 31. Dezember 2023 bestanden neben dem kraft Gesetzes einzu-richtenden Vermittlungsausschuss drei weitere Ausschüsse des Aufsichtsrats, die im Namen und in Vertretung des Gesamtaufichtsrats die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Über die Arbeit der Ausschüsse berichten die jeweiligen Ausschussvorsitzenden dem Aufsichtsratsplenium spätestens in der nächsten Aufsichtsratssitzung, die auf die Ausschusssitzung folgt. Der Aufsichtsrat hat für alle seine Ausschüsse eigene Geschäftsordnungen erlassen. Diese stehen unter [www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/](#) zur Verfügung.

Im [Bericht des Aufsichtsrats](#) wird zudem angegeben, wie viele Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse in Präsenz oder als Video- oder Telefonkonferenz durchgeführt wurden und an wie vielen Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse die einzelnen Mitglieder jeweils teilgenommen haben.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Eine Übersicht zur Besetzung der Ausschüsse zum 31. Dezember 2023 findet sich im [Bericht des Aufsichtsrats](#). Zusätzlich stehen Informationen über die aktuelle Besetzung der Ausschüsse unter [www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/](#) zur Verfügung.

Präsidial- und Vergütungsausschuss

Der Präsidial- und Vergütungsausschuss erarbeitet für den Aufsichtsrat Empfehlungen für die Neu- bzw. Wiederbestellung von Vorstandsmitgliedern und berücksichtigt dabei das vom Aufsichtsrat definierte gesamthafte Anforderungsprofil mit dem Diversitätskonzept, einschließlich der Vorgaben für den Anteil von Frauen im Vorstand. Der Präsidial- und Vergütungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat ferner Vorschläge zur Gestaltung des Vorstandsvergütungssystems und für die angemessene individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Er ist für die vertraglichen Angelegenheiten der Vorstandsmitglieder verantwortlich, entscheidet über die Erteilung der Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern und legt dem Aufsichtsrat einmal jährlich die Gesamtliste der Nebentätigkeiten jedes Vorstandsmitglieds zur Kenntnis vor. Darüber hinaus berät und entscheidet der Präsidial- und Vergütungsausschuss über Fragen der Corporate Governance, zu der er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat gibt. Er unterstützt und berät den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet im Rahmen seiner Zuständigkeit die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Zum 31. Dezember 2023 gehörten dem Präsidial- und Vergütungsausschuss der Aufsichtsratsvorsitzende Joe Kaeser (zugleich Vorsitzender des Präsidial- und Vergütungsausschusses, nach Einschätzung der Anteilseignervertreter unabhängig im Sinne des DCGK), der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende Michael Brecht sowie zwei weitere, vom Aufsichtsrat gewählte Mitglieder an. Im Berichtszeitraum waren dies: Marie Wieck und Roman Zitzelsberger.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Wahlvorschläge von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite an die Hauptversammlung zu unterbreiten, über die im Aufsichtsrat dann abschließend Beschluss gefasst wird. Dabei berücksichtigt der Nominierungsausschuss das vom Aufsichtsrat verabschiedete Anforderungsprofil für das Gesamtgremium und strebt dessen Ausfüllung an. Ferner berücksichtigt er, ohne daran gebunden zu sein, auch die Wahlvorschläge, die die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH auf der Grundlage der mit der Gesellschaft abgeschlossenen Entkonsolidierungsvereinbarung dem Aufsichtsrat unterbreiten.

Zu den Aufgaben des Nominierungsausschusses gehört auch die regelmäßige Überprüfung, welche Mandate zu welchem Zeitpunkt enden und ob die jeweiligen Mandatsinhaber unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien für eine weitere Amtszeit in Betracht kommen und dazu auch bereit sind. Bei der Suche nach neuen Mitgliedern kann der Nominierungsausschuss auch unabhängige externe Personalberatung in Anspruch nehmen.

Der Nominierungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2023 waren Mitglieder des Nominierungsausschusses: Joe Kaeser (Vorsitzender des Nominierungsausschusses), Renata Jungo Brüngger und Marie Wieck. Insgesamt waren zwei der drei Mitglieder nach Einschätzung der Anteilseignervertreter unabhängig im Sinne des DCGK. Der Nominierungsausschuss ist der einzige Ausschuss des Aufsichtsrats, der – entsprechend der Empfehlung des DCGK – ausschließlich mit Anteilseignervertretern besetzt ist.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss besteht aus sechs Mitgliedern, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2023 waren dies die Anteilseignervertreter Michael Brosnan (Vorsitzender des Prüfungsausschusses), Akihiro Eto, Harald Wilhelm sowie die Arbeitnehmervertreter Michael Brecht (stellvertretender Vorsitzender des Prüfungsausschusses), Jörg Köhlinger und Thomas Zwick.



Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sind in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Michael Brosnan, war jahrelang in der Wirtschaftsprüfung und in leitenden Positionen im Finanzbereich verschiedener Unternehmen tätig und verfügt daher über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Abschlussprüfung sowie auch in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme. Der Sachverstand schließt auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung bzw. deren Prüfung ein. Nach Einschätzung der Anteilseignervertreter ist er unabhängig im Sinne des DCGK. Ungeachtet des Sachverständs aufgrund langjähriger praktischer Erfahrungen beispielsweise in vergleichbaren Ausschüssen, die der überwiegende Teil der Mitglieder des Prüfungsausschusses vorzuweisen hat, verfügt neben Michael Brosnan insbesondere Harald Wilhelm, derzeit Finanzvorstand der Mercedes-Benz Group AG, über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme inklusive Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegung und des Rechnungslegungsprozesses sowie der Nachhaltigkeitsberichterstattung und mit der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Angemessenheit, Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Compliance-Management-Systems und des internen Revisionssystems. Jedes Mitglied des Prüfungsausschusses kann über den Ausschussvorsitzenden unmittelbar bei den Leitern derjenigen Zentralbereiche der Gesellschaft, die in der Gesellschaft für die Aufgaben zuständig sind, die den Prüfungsausschuss nach seiner Geschäftsordnung betreffen, Auskünfte einholen. Der Ausschussvorsitzende hat die eingeholte Auskunft allen Mitgliedern des Prüfungsausschusses mitzuteilen. Werden solche Auskünfte eingeholt, ist der Vorstand hierüber unverzüglich zu unterrichten.

Über die Arbeit der internen Revision und der Compliance-Organisation sowie über laufende Rechtsstreitigkeiten lässt sich der Prüfungsausschuss regelmäßig berichten. Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Hinweisgebersystems SpeakUp über Hinweise zu etwaigen Regelverstößen gemäß einem definierten Katalog von Regelverstößen entgegen und lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Hinweise informieren.

Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns und erörtert diese gemeinsam mit dem Abschlussprüfer, wobei die nichtfinanzielle Konzernklärung vom Abschlussprüfer mit einer gesonderten Prüfung mit begrenzter Sicherheit (Limited Assurance) unterzogen wird. Der Prüfungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat seine Empfehlungen zur Feststellung des Jahresabschlusses der Daimler Truck Holding AG, zur Billigung des Konzernabschlusses und zum Gewinnverwendungsvorschlag. Zu der Aufgabe des Prüfungsausschusses gehört es ferner, auch die Zwischenfinanzberichte vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand zu erörtern. Mit dem Abschlussprüfer diskutiert der Prüfungsausschuss die Einschätzung des Prüfungsrisikos, die Prüfungsstrategie und Prüfungsplanung sowie die Prüfungsergebnisse. Zudem tauscht sich der Vorsitzende des Prüfungsausschusses regelmäßig mit dem Abschlussprüfer auch außerhalb der Sitzungen über den Fortgang der Prüfung aus und berichtet dem Ausschuss hierüber. Der Prüfungsausschuss berät regelmäßig mit dem Abschlussprüfer auch ohne den Vorstand.

Der Ausschuss befasst sich ferner mit der Qualität der Abschlussprüfung und gibt Empfehlungen für den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung, Qualifikation und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung sowie für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Abschlussprüfer berichtet dem Prüfungsausschuss über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über eventuelle, im Rahmen der Prüfung festgestellte wesentliche Schwächen des internen Kontrollsystems bezogen auf den Rechnungslegungsprozess und des Risikomanagementsystems.

In den Aufgabenbereich des Prüfungsausschusses fällt auch die vorherige Billigung von zulässigen Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die Daimler Truck Holding AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses stehen (Nichtprüfungsleistungen).

Geschäfte zwischen der Gesellschaft und der Gesellschaft nahestehenden Personen im Sinne von §§ 111a ff. AktG bedürfen der vorherigen Zustimmung des Prüfungsausschusses, soweit nicht nach Gesetz oder Bestimmung des Aufsichtsrats ein Zustimmungsvorbehalt des Gesamtaufichtsrats oder eines anderen Ausschusses begründet ist. Der Prüfungsausschuss ist ferner zuständig für die regelmäßige Bewertung des internen Verfahrens nach § 111a Abs. 2 AktG zu Geschäften im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen.

Vermittlungsausschuss

Der Vermittlungsausschuss besteht kraft Gesetzes aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden Joe Kaeser, seinem Stellvertreter Michael Brecht sowie je einem Mitglied, das jeweils von den Arbeitnehmer- bzw. Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt wird. Zum 31. Dezember 2023 waren dies Marie Wieck für die Anteilseigner- und Roman Zitzelsberger für die Arbeitnehmerseite. Der Ausschuss ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Abs. 3 MitbestG genannte Aufgabe wahrzunehmen. Der Vermittlungsausschuss hatte im Geschäftsjahr 2023 keinen Anlass, tätig zu werden.

Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

Bei der Zusammensetzung des Vorstands wurde das durch das Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Zweites Führungspositionengesetz, FüPoG II) eingeführte Beteiligungsgebot des § 76 Abs. 3a AktG berücksichtigt, wonach bei den dieser Regelung unterfallenden Gesellschaften mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands der Gesellschaft sein muss. Zum 31. Dezember 2023 war in dem aus insgesamt sieben Mitgliedern bestehenden Vorstand mit Karin Rådström eine Frau vertreten.

Der Vorstand einer börsennotierten oder mitbestimmten Gesellschaft hat seinerseits Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festzulegen. Liegt der



Frauenanteil zur Zeit der Festlegungen durch den Vorstand unter 30%, so dürfen die Zielgrößen den jeweils bereits erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig mit der Festlegung der Zielgrößen sind Fristen für deren Erreichung zu bestimmen, die nicht länger als fünf Jahre sein dürfen.

Mit Beschluss vom 10. Dezember 2021 hat der Vorstand der Daimler Truck Holding AG für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands jeweils eine Zielgröße von 0% für den Frauenanteil und eine Frist bis zum 31. Dezember 2025 gesetzt. Der Vorstand war der Auffassung, dass eine Festlegung von Zielgrößen für einen Frauenanteil nicht sinnvoll möglich ist, weil bei der Festlegung der Zielgröße die jeweilige Unternehmensstruktur zu berücksichtigen ist. Die Daimler Truck Holding AG ist als reine Management-Holdinggesellschaft ausgestaltet, in der der Vorstand angesiedelt ist und die Managementleistungen im Konzern erbringt. Die Gesellschaft verfügt unterhalb des Vorstands – abgesehen von einigen wenigen Mitarbeitern mit Doppelanstellungsverträgen – über keine eigenen Beschäftigten. Im Berichtszeitraum beschäftigte die Daimler Truck Holding AG unterhalb des Vorstandes insgesamt weniger als fünf Beschäftigte, allesamt mit einem entsprechenden Doppelanstellungsvertrag mit der Daimler Truck AG. Nach derzeitiger Planung ist für die Daimler Truck Holding AG kein Personalaufbau vorgesehen. Das FüPoG II geht von einer größeren Anzahl von Mitarbeitern und damit auch von einer größeren Anzahl zu besetzender Führungspositionen aus. Aus diesem Grund erscheint die Festlegung der Zielgröße von 0% ausnahmsweise gerechtfertigt. Im Übrigen begründet die Festsetzung der Zielgröße von 0% auch keinen Verstoß gegen das Verschlechterungsgebot.

Da für die börsennotierte Daimler Truck Holding AG das Mitbestimmungsgesetz gilt, hat sich der Aufsichtsrat gemäß § 96 Abs. 2 AktG mindestens zu 30% aus Frauen und zu 30% aus Männern zusammensetzen. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen. Da der Gesamterfüllung nicht widersprochen wurde, war die Geschlechterquote bei den Wahlen der Anteilseignervertreter und Wahlen der Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat im Jahr 2022 insgesamt zu erfüllen.

Zum 31. Dezember 2023 waren im Aufsichtsrat auf der Anteilseignerseite mit Renata Jungo Brüngger, Laura Ipsen und Marie Wieck und auf der Arbeitnehmerseite mit Carmen Klitzsch-Müller, Andrea Reith und Andrea Seidel jeweils drei Frauen vertreten. Der Aufsichtsrat setzte sich daher zu 30% aus Frauen und zu 70% aus Männern zusammen. Die gesetzliche Geschlechterquote des § 96 Abs. 2 AktG war damit erfüllt.

Außer der Daimler Truck Holding AG selbst unterliegen weitere Konzerngesellschaften, wie beispielsweise die Daimler Truck AG, der Mitbestimmung. Diese haben eigene Zielgrößen für den Frauenanteil in den jeweiligen Aufsichtsräten, Geschäftsleitungsorganen und auf den jeweiligen beiden Ebenen unterhalb des Geschäftsleitungsorgans sowie eine Frist für deren Erreichung festgelegt und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht.

Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Grundlage für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat sind Diversitätskonzepte in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Bildungs- und Berufshintergrund, Geschlecht und Alter. Diese Diversitätskonzepte hat der Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der gesetzlichen Anforderungen und weiteren Anforderungen an die Kompetenzen der Organmitglieder in den nachstehend beschriebenen gesamthaften Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat zusammengeführt. Die Anforderungsprofile werden jährlich überprüft und dienen auch als Basis für eine langfristige Nachfolgeplanung.

Vorstand

Ziel des Anforderungsprofils für den Vorstand ist es, eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung eines leistungsstarken Vorstands sicherzustellen. Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen und zugleich aufgrund unterschiedlicher persönlicher Prägungen und Erfahrungen seiner Mitglieder die gewünschte Managementphilosophie verkörpern. Maßgeblich für die Entscheidung über die

Besetzung einer konkreten Vorstandsposition ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Im Folgenden wird das im November 2022 angepasste und im gesamten Berichtszeitraum geltende Anforderungsprofil des Vorstands sowie der durch den Aufsichtsrat im Dezember 2023 festgestellte Stand der Umsetzung beschrieben:

– **Ausbildungs- und Berufshintergrund:** Die Mitglieder des Vorstands sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen, wobei möglichst mindestens zwei Mitglieder einen technischen Hintergrund haben sollen. Mit Dr. Andreas Gorbach und Karin Rådström gehören dem Vorstand zum 31. Dezember 2023 zwei Diplom-Ingenieure an.

Zudem sollen mindestens drei Mitglieder des Vorstands über **Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen** aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (Nachhaltigkeitsbereiche) verfügen, wobei jeder Nachhaltigkeitsbereich von mindestens einem Mitglied des Vorstands abgedeckt sein soll. Expertise entspricht dabei den im Rahmen einer beruflichen Aus- oder Weiterbildung erworbenen oder durch die weitere berufliche oder sonstige Tätigkeit vertieften besonderen Kenntnisse und Erfahrungen. Expertise in einem Nachhaltigkeitsbereich im Sinne des Anforderungsprofils ist gegeben, wenn Kenntnisse oder Erfahrungen mindestens in zwei der folgenden Fokusthemen eines jeden Nachhaltigkeitsbereichs vorhanden sind:

1. Umwelt:

- Emissionsfreie Produkte
 - CO₂-neutrale Produktion
 - Lieferketten
- (jeweils auch im Hinblick auf Ressourcenverbrauch).

2. Soziales:

- Verkehrssicherheit
- Schaffung der Voraussetzungen, um ein guter Arbeitgeber zu sein (insbesondere im Hinblick auf Vielfalt, Chancengleichheit & Integration, Gesundheit, Wellbeing & Arbeitssicherheit, Weiterbildung)



- Soziale Verantwortung (insbesondere Achtung der Menschenrechte im Unternehmen und in der Lieferkette).

3. Unternehmensführung:

- Verantwortungsvolle Unternehmensführung
- Compliance & ESG-Risikomanagement
- Transparente Berichterstattung.

Der Vorstand tagt regelmäßig, mindestens zweimal jährlich, als Corporate Sustainability Board zu für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen. Die Mitglieder des Vorstands befassen sich auch außerhalb der Sitzungen mit den Fokusthemen der Nachhaltigkeitsbereiche, insbesondere soweit sie ihr jeweiliges Ressort betreffen. Alle sieben Mitglieder des Vorstands verfügen über besondere Expertise in für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen, wobei die Nachhaltigkeitsbereiche von ihnen wie folgt zum 31. Dezember 2023 abgedeckt wurden: Mit Martin Daum, Dr. Andreas Gorbach, John O'Leary, Karl Deppen und Karin Rådström gehörten dem Vorstand fünf Mitglieder mit Expertise im Nachhaltigkeitsbereich **Umwelt** an. Mit Jürgen Hartwig gehörte dem Vorstand ein Mitglied mit der Expertise **Soziales** an. Alle Vorstandsmitglieder haben besondere Expertise im Bereich **Unternehmensführung**.

- **Geschlechterverhältnis:** Gemäß § 76 Abs. 3a AktG muss bei den dieser Regelung unterfallenden Gesellschaften mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands der Gesellschaft sein. Zum 31. Dezember 2023 war in dem aus insgesamt sieben Mitgliedern bestehenden Vorstand mit Karin Rådström neben sechs Männern eine Frau im Vorstand vertreten.
- **Regelaltersgrenze:** Für die altersbedingt letztmögliche Bestellung bzw. Wiederbestellung eines Vorstandsmitgliedes dient in der Regel das 62. Lebensjahr bezogen auf den Zeitpunkt des Beginns der (neuen) Amtszeit als Orientierung, das im Zeitpunkt des Beginns einer (neuen) Amtszeit noch nicht vollendet sein soll. Bei Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst für eine flexible Orientierungsgröße entschieden, um den notwendigen Spielraum für angemessene Einzelfallentscheidungen zu wahren. Die Regelaltersgrenze wurde zum 31. Dezember 2023 von fünf der sieben Vorstandsmitglieder unterschritten. Bei Beginn seiner aktuellen Amtszeit hatte Martin Daum die Regelaltersgrenze noch nicht

überschritten. John O'Leary wurde aufgrund seiner herausragenden Erfahrung und Unternehmenskenntnisse trotz Überschreitens der Regelaltersgrenze im Berichtsjahr als Vorstand mit Wirkung zum 1. April 2024 wiederbestellt.

- **Generationenmix:** Ergänzend soll auf einen hinreichenden Generationenmix unter den Vorstandsmitgliedern geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens drei Mitglieder des Vorstands zu Beginn des jeweiligen Bestellungszeitraums 57 Jahre alt oder jünger sein sollen. Sechs der am 31. Dezember 2023 amtierenden sieben Vorstandsmitglieder waren zu Beginn ihres derzeit laufenden Bestellungszeitraums 57 Jahre alt oder jünger.
- **Internationalität:** Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auch auf Internationalität im Sinne von unterschiedlichen kulturellen Hintergründen oder internationalen Erfahrungen durch mehrjährige Auslandsaufenthalte geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens ein Mitglied des Vorstands internationaler Herkunft sein soll. Ungeachtet der mehrjährigen internationalen Erfahrung über die die Mehrheit der Vorstandsmitglieder verfügt, war dieses Ziel zum 31. Dezember 2023 schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von John O'Leary und Karin Rådström erreicht.
- **Regel-Höchstzahl von Mandaten:** Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften nehmen in der Regel und vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung in der Entsprechenserklärung zum DCGK gemäß § 161 AktG nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahr. Für die Zwecke der Berechnung der Höchstzahl der Mandate nach dem gesamthaften Anforderungsprofil gelten Aufsichtsratsmandate in Gemeinschaftsunternehmen, deren Wahrnehmung zur Ressortverantwortung eines Vorstandsmitglieds zählt, nicht als vergleichbare Funktionen. Im Hinblick auf Karin Rådström gilt hierbei, dass es sich bei ihrem Mandat bei der Commercial Vehicle Charging Europe B.V. um ein Mandat in einem Gemeinschaftsunternehmen handelt, dessen Wahrnehmung zu ihrer Ressortverantwortung zählt und das daher für die Zwecke der Berechnung der Höchstzahl der Mandate nach dem gesamthaften Anforderungsprofil nicht als vergleichbare Funktion zählt. Dies gilt ebenso für die Mandate von John O'Leary bei Torc Robotics, Inc. und

Greenlane Infrastructure, LLC, sodass John O'Leary auch mit der Übernahme eines weiteren Aufsichtsratsmandats zum 1. Januar 2024 die Höchstzahl der Mandate nach dem gesamthaften Anforderungsprofil nicht überschreitet. Die Vorgaben für die Höchstzahl der Mandate nach dem Anforderungsprofil waren zum 31. Dezember 2023 erfüllt. Ungeachtet dessen wurde in der Entsprechenserklärung zu Empfehlung C.5 des DCGK eine Abweichung erklärt und begründet.

Bei der Besetzung von Vorstandspositionen sollen die dargestellten Aspekte berücksichtigt werden. Der Präsidial- und Vergütungsausschuss erstellt dann auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidatinnen und Kandidaten, führt mit diesen Gespräche und unterbreitet dem Aufsichtsrat im Anschluss einen Vorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich ist dabei stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls. Grundlegende individuelle Eignungskriterien für eine Vorstandsposition sind aus Sicht des Aufsichtsrats insbesondere Persönlichkeit, Integrität, überzeugende Führungsqualitäten, die fachliche Qualifikation für das zu übernehmende Ressort, die bisherigen Leistungen, Kenntnisse über das Unternehmen sowie die Fähigkeit zur Anpassung von Geschäftsmodellen und Prozessen in einer sich verändernden Welt. Auch bei der Neubesetzung der Vorstandsposition für das Ressort Finanzen und Controlling hat der Aufsichtsrat die dargestellten Aspekte berücksichtigt. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats ist das Anforderungsprofil auch unter Einbeziehung der Bestellung von Eva Scherer als neuem Vorstandsmitglied mit Wirkung zum 1. April 2024 weiterhin erfüllt.

Gemeinsam mit dem Vorstand sorgt der Aufsichtsrat unter Berücksichtigung des gesamthaften Anforderungsprofils und der Umstände des Einzelfalls auch für eine langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Dabei sollen die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten aktueller Vorstandsmitglieder besprochen und mögliche Nachfolger diskutiert werden. Zu den Aufgaben des Präsidial- und Vergütungsausschusses des Aufsichtsrats gehört es auch, sich regelmäßig mit Talenten und außergewöhnlichen Führungspersönlichkeiten des Unternehmens zu befassen. Anhand einer Potenzialanalyse und unter Berücksichtigung der Kriterien des gesamthaften Anforderungsprofils werden Führungskräfte aus der Managementebene unterhalb



des Vorstands sowie besondere Potenzialträgerinnen und -träger bewertet und nächste Entwicklungsschritte gemeinsam mit dem Vorstand erörtert und festgelegt. Zum Prozess der Nachfolgeplanung gehört auch der regelmäßige Bericht des Vorstands über den Anteil und die Entwicklung der weiblichen Führungskräfte. Aufgabe des Vorstands ist es, dem Aufsichtsrat eine ausreichende Anzahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten vorzuschlagen. Die Daimler Truck Holding AG strebt an, Vorstandspositionen überwiegend mit im Unternehmen entwickelten Führungskräften zu besetzen. Gleichwohl können fallbezogen, gegebenenfalls mit Unterstützung durch externe Personalberatung, auch potenzielle externe Kandidatinnen und Kandidaten bewertet und in die Auswahl einbezogen werden.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat muss in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein. Ziel des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufichtsrat ist es, darüber hinaus eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung des Aufsichtsrats sicherzustellen. Der Aufsichtsrat soll in seiner Gesamtheit das Geschäftsmodell des Unternehmens verstehen und über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung einer qualifizierten Aufsicht und Beratung des Vorstands erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen. In Summe sollen sich die Mitglieder des Aufsichtsrats im Hinblick auf ihre Fachkenntnisse und beruflichen Erfahrungen so ergänzen, dass das Gremium auf einen möglichst breit gefächerten Erfahrungsfundus und unterschiedliche Spezialkenntnisse zurückgreifen kann. Darüber hinaus betrachtet der Aufsichtsrat die Vielfalt seiner Mitglieder hinsichtlich Alter, Geschlecht, Internationalität und anderer persönlicher Eigenschaften als wichtige Voraussetzung für die effektive Zusammenarbeit. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über einen Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Der Aufsichtsrat hat das im November 2022 verabschiedete Anforderungsprofil in seiner Zusammensetzung bis zum 15. Oktober 2023 sowie in seiner aktuellen Zusammensetzung – nach Ausscheiden des Aufsichtsratsmitglieds Raymund Curry und der gerichtlichen Bestellung von Shintaro Suzuki mit Wirkung vom 16. Oktober 2023 – erfüllt. Der Aufsichtsrat hat im Dezember 2023 im Interesse einer größeren Aussagekraft das Anforderungsprofil angepasst und neu untergliedert. Im Folgenden wird das im Dezember 2023 angepasste Anforderungsprofil des Aufsichtsrats sowie der durch den Aufsichtsrat im Dezember 2023 festgestellte Stand der Umsetzung beschrieben. Dieser Stand ist auch am Ende dieser Erklärung zur Unternehmensführung in Form einer Qualifikationsmatrix dargestellt. [↗ C.02](#) [↗ C.03](#)

– Diversität

– **Geschlechterverhältnis:** Der Aufsichtsrat hat sich kraft Gesetzes zu mindestens 30% aus Frauen und zu mindestens 30% Männern zusammensetzen. Zum 31. Dezember 2023 sind sowohl auf der Seite der Anteilseignervertreter als auch auf Seite der Arbeitnehmervertreter drei Frauen vertreten. Damit beträgt der Frauenanteil auf beiden Seiten und im Gesamtaufichtsrat 30%. Das Geschlechterverhältnis im Aufsichtsrat entspricht damit den gesetzlichen Vorgaben.

– **Regelaltersgrenze:** Zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit sollen in der Regel nur Mitglieder vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind. Bei der Festlegung dieser Regelaltersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst gegen eine starre Höchstaltersgrenze und für eine flexible Regelgrenze entschieden, die den notwendigen Spielraum für eine angemessene Würdigung der Umstände des Einzelfalls enthält, den Kreis potenzieller Kandidaten hinreichend weit fasst und auch die Wiederwahl ermöglicht. Kein am 31. Dezember 2023 amtierendes Mitglied des Aufsichtsrats hat zum Zeitpunkt seiner Wahl die Regelaltersgrenze überschritten.

– **Generationenmix:** Es soll auf einen hinreichenden Generationenmix unter den Aufsichtsratsmitgliedern geachtet werden. Mindestens acht Aufsichtsratsmitglieder sollen zum Zeitpunkt ihrer Wahl bzw. Wiederwahl höchstens 62 Jahre alt sein. Von den zum 31. Dezember 2023 amtierenden Aufsichtsratsmitgliedern waren siebzehn Mitglieder zum Zeitpunkt ihrer Wahl für die laufende Amtsdauer bzw. gerichtliche Bestellung 62 Jahre alt oder jünger.

– **Internationalität:** Um eine angemessene Internationalität sicherzustellen, beispielsweise durch langjährige internationale Erfahrung, hat sich der Aufsichtsrat einen Anteil von mindestens 30% internationalen Anteilseignervertretern und eine daraus resultierende Quote von 15% bezogen auf das Plenum zum Ziel gesetzt. Ungeachtet der langjährigen internationalen Erfahrung des weit überwiegenden Anteils der Anteilseignervertreter ist diese Zielvorgabe zum 31. Dezember 2023 schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Michael Brosnan, Akihiro Eto, Jacques Esculier, Renata Jungo Brügger, John Krafcik, Laura Ipsen, Martin H. Richenhagen und Marie Wieck auf der Anteilseignerseite mit 80% und mit Andrea Seidel und Shintaro Suzuki auf der Arbeitnehmerseite, für den Gesamtaufichtsrat also mit entsprechend 50%, deutlich übertroffen.

– Persönliche Eignung

– **Unabhängigkeit:** Nach den Empfehlungen des DCGK zur Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder soll dem Aufsichtsrat auf Anteilseignerseite eine nach deren Einschätzung angemessene Anzahl unabhängiger Mitglieder angehören – unter Berücksichtigung auch der Eigentümerstruktur. Ein Mitglied ist in diesem Sinne als unabhängig anzusehen, wenn es unabhängig von der Gesellschaft und deren Vorstand sowie von einem etwaigen kontrollierenden Aktionär ist. Einen kontrollierenden Aktionär in diesem Sinne gibt es bei der Gesellschaft nicht; vor dem Hintergrund der mit der Mercedes-Benz Group AG abgeschlossenen Entkonsolidierungsvereinbarung ist insbesondere auch die Mercedes-Benz Group AG nicht als kontrollierender Aktionär anzusehen.



Der DCGK empfiehlt, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig von der Gesellschaft und von deren Vorstand sein soll – darunter stets die Vorsitzenden des Aufsichtsrats, des Prüfungsausschusses und des mit der Vorstandsvergütung befassten Ausschusses. Ein Aufsichtsratsmitglied ist unabhängig in diesem Sinne, wenn es in keiner persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder zu deren Vorstand steht, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann.

Es ist dabei der Anteilseignervertreterseite im Aufsichtsrat überlassen, die Unabhängigkeit ihrer Mitglieder einzuschätzen. Zu berücksichtigen sind dabei vier Indikatoren, die auf fehlende Unabhängigkeit hindeuten können (Mitgliedschaft im Vorstand innerhalb der letzten zwei Jahre vor der Ernennung zum Mitglied des Aufsichtsrats; wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von ihr abhängigen Unternehmen, zum Beispiel als Kunde, Lieferant, Kreditgeber oder Berater; nahe Familienangehörigkeit zu einem Vorstandsmitglied; Mitgliedschaft im Aufsichtsrat seit mehr als zwölf Jahren – sämtliche Kriterien bezogen sowohl auf das Aufsichtsratsmitglied selbst als auch auf seine nahen Familienangehörigen). Es ist der Anteilseignerseite ausdrücklich unbenommen, das betreffende Aufsichtsratsmitglied auch bei Erfüllung eines oder sogar mehrerer Indikatoren als unabhängig anzusehen. In diesem Fall soll diese Einschätzung in der Erklärung zur Unternehmensführung begründet werden.

Der Aufsichtsrat ist zu der Einschätzung gelangt, dass – mit Ausnahme von Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm – alle zum 31. Dezember 2023 amtierenden Anteilseignervertreter unabhängig von der Daimler Truck Holding AG sowie von deren Vorstand sind, darunter insbesondere auch der Vorsitzende des Aufsichtsrats, der zugleich den Vorsitz im Präsidial- und Vergütungsausschuss einnimmt, und der Vorsitzende des Prüfungsausschusses.

Abgesehen von den zwei genannten Ausnahmen steht auch unter Berücksichtigung der Indikatoren des DCGK kein Anteilseignervertreter in einer persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zur Daimler Truck Holding AG oder zu deren Vorstand, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Im Hinblick auf Renata Jungo Brüngger und

Harald Wilhelm ist festzuhalten, dass beide als amtierende Mitglieder des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG (also in verantwortlicher Funktion eines konzernfremden Unternehmens) aufgrund der umfangreichen vertraglichen Verflechtungen, die zwischen beiden Konzernen auch nach dem Wirksamwerden der Abspaltung im Dezember 2021 bestehen, eine wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von dieser abhängigen Unternehmen unterhalten. Vor diesem Hintergrund werden beide aktuell nicht als unabhängig von der Gesellschaft im Sinne der Empfehlung C.7 DCGK angesehen.

Im Ergebnis wurden – mit Ausnahme von Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm – sämtliche Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat (mithin 80%) als unabhängig eingeschätzt, namentlich Joe Kaeser, Michael Brosnan, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Laura Ipsen, John Krafcik, Martin H. Richenhagen und Marie Wieck. Eine Einschätzung der Unabhängigkeit der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat wurde nicht durchgeführt, da nach den Empfehlungen des DCGK nur die Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter zu bewerten ist.

- **Zeitaufwand:** Jeder Kandidat und jedes Aufsichtsratsmitglied muss den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen können und die Bereitschaft und Fähigkeit zu inhaltlichem Engagement und zur Wahrnehmung erforderlicher Aus- und Fortbildungsmaßnahmen mitbringen. Der Aufsichtsrat versichert sich vor jedem Wahlvorschlag, dass die betreffenden Kandidaten den für das Amt zu wahrenden Zeitaufwand erbringen können.
- **Regel-Höchstzahl von Mandaten:** Ein Aufsichtsratsmitglied, das zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, soll in der Regel und vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung in der Entsprechenserklärung zum DCGK gemäß § 161 AktG nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen (einschließlich des Aufsichtsratsmandats bei der Daimler Truck Holding AG) und keinen Aufsichtsratsvorsitz in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften wahrnehmen. Aufsichtsratsmitglieder, die nicht zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, sollen in der Regel und vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung in der

Entsprechenserklärung zum DCGK gemäß § 161 AktG nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen börsennotierten Gesellschaften und vergleichbare Funktionen (wiederum einschließlich des Aufsichtsratsmandats bei der Daimler Truck Holding AG) wahrnehmen, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt angerechnet werden soll. Für die Zwecke der Berechnung der Höchstzahl der Mandate nach dem gesamthaften Anforderungsprofil sind Doppelmandate von Aufsichtsratsmitgliedern in anderen Aufsichtsgremien desselben Konzerns nicht zu berücksichtigen. Aufgrund des Doppelmandats innerhalb desselben Konzerns überschreiten Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, Harald Wilhelm und Jörg Köhlinger die Regel-Höchstzahl nach dem gesamthaften Anforderungsprofil daher nicht. Zum 31. Dezember 2023 wurde die Regel-Höchstzahl nur von Martin H. Richenhagen überschritten. Der Aufsichtsrat ist gleichwohl der Auffassung, dass das gesamthafte Anforderungsprofil insgesamt erfüllt ist, da aus Sicht des Aufsichtsrats keine Zweifel bestehen, dass Martin H. Richenhagen aufgrund seiner jahrelangen weitreichenden Erfahrung sämtlichen übernommenen Mandaten insbesondere auch in zeitlicher Hinsicht gerecht wurde bzw. wird. Nach dem Stichtag eingetretene und mitgeteilte Veränderungen bei den von Martin H. Richenhagen wahrgenommenen Mandaten werden im Zuge der Feststellung der Erfüllung des Anforderungsprofils für das Berichtsjahr 2024 gewürdigt. Hinsichtlich der Empfehlungen C.4 und C.5 DCGK wird in der Entsprechenserklärung eine Abweichung erklärt und begründet.

- **Zugehörigkeitsdauer:** Das gesamthafte Anforderungsprofil berücksichtigt auch eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer, wonach zur Wahl in den Aufsichtsrat für eine volle Amtszeit in der Regel nur solche Kandidaten vorgeschlagen werden sollen, die dem Aufsichtsrat nicht länger als zwölf Jahre angehören. Die Anforderung ist für alle amtierenden Aufsichtsratsmitglieder erfüllt.



– Kenntnisse und Erfahrung

– **Aufsichtsratsbezogene Kenntnisse und Erfahrung:** Der Aufsichtsrat soll zur Erfüllung seiner Überwachungs- und Beratungstätigkeit in seiner Gesamtheit über Kenntnisse und Erfahrung in den für das Unternehmen besonders relevanten Bereichen verfügen. So sollen jeweils mindestens drei Mitglieder des Aufsichtsrats Kenntnisse oder Erfahrung in den folgenden Bereichen mitbringen:

- Industrie/Technologie
- IT/Digitalisierung
- Personal/Organisation
- Strategie/Transformation
- Finanzen/Kapitalmarkt.

Für das Vorliegen von Kenntnissen und Erfahrung im Hinblick auf die oben genannten fünf Bereiche ist nicht erforderlich, dass die Anforderungen von jeweils beiden Themengebieten aus den einzelnen Bereichen erfüllt werden; der Nachweis von Kenntnissen und Erfahrung im Hinblick auf ein Themengebiet eines Bereichs ist ausreichend.

Bei der Zusammensetzung soll auch berücksichtigt werden, dass es erforderlich sein kann, im Zuge von Produkt-, Markt- und sonstigen Entwicklungen neue Kompetenzen zu gewinnen.

Wie sich aus der Qualifikationsmatrix im Einzelnen ergibt, erfüllt der Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit in seiner derzeitigen Zusammensetzung die definierten Anforderungen an die aufsichtsratsbezogenen Kenntnisse und Erfahrung. In jedem der aufgeführten Themengebiete verfügen mindestens drei Aufsichtsratsmitglieder über einschlägige Kenntnisse und Erfahrung. Im Interesse einer fokussierten Darstellung sind die nachfolgenden Erläuterungen zu namentlich genannten Aufsichtsratsmitgliedern beispielhaft und nicht notwendigerweise abschließend. [↗ C.02](#) [↗ C.03](#)

Industrie/Technologie

Im Bereich **Industrie** verfügen insbesondere Jacques Esculier, Joe Kaeser, John Krafcik und Martin H. Richenhagen aufgrund ihrer langjährigen beruflichen Erfahrung in metallverarbeitenden oder im Automobilbereich tätigen Industriekonzernen über ausgewiesene branchenspezifische Kenntnisse und Erfahrung. Auch sind die Kenntnisse und langjährige Erfahrung der Betriebsratsvorsitzenden Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Lorz, Andrea Reith, Shintaro Suzuki (Präsident der Mitsubishi Fuso Worker's Union) und Thomas Zwick hervorzuheben.

Jacques Esculier, Laura Ipsen, John Krafcik, Andrea Seidel, Shintaro Suzuki und Marie Wieck haben einen technischen Hochschulabschluss. Zudem haben Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Jörg Köhlinger, Jörg Lorz, Andrea Reith, Roman Zitzelsberger und Thomas Zwick eine entsprechende Berufsausbildung im Bereich **Technologie**.

IT/Digitalisierung

Im Bereich **IT/Digitalisierung** sind insbesondere die Kenntnisse und Erfahrung von Laura Ipsen, Andrea Seidel und Marie Wieck hervorzuheben. Entsprechendes gilt für John Krafcik aufgrund seiner Tätigkeit als Chief Executive Officer bei Google LLCs Projekt für autonomes Fahren. Renata Jungo Brüngger verfügt im Hinblick auf das Themengebiet **Digitalisierung** über umfassende Kenntnisse und Erfahrung, die sie aufgrund ihrer Ressortzuständigkeit als Vorstand bei der Mercedes-Benz Group AG (verantwortlich insbesondere für Datenschutz, Data Governance und Legal Tech) erworben hat.

Personal/Organisation

Im Bereich **Personal** verfügen Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser und Marie Wieck aufgrund ihrer langjährigen beruflichen Erfahrungen über profunde Kenntnisse, die sie nicht zuletzt auch im Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats einbringen. Über ausgewiesene Kenntnisse und Erfahrung verfügen neben den als Betriebsratsvorsitzenden tätigen Aufsichtsratsmitgliedern auch Shintaro Suzuki und die IG Metall Bezirksleiter Jörg Köhlinger und Roman Zitzelsberger.

Im Bereich **Organisation** sind die einschlägigen Kenntnisse und Erfahrung aller Anteilseignervertreter sowie von Michael Brecht, Jörg Köhlinger und Roman Zitzelsberger aufgrund ihrer Tätigkeit in externen Überwachungsorganen für die Arbeit des Aufsichtsrats besonders wertvoll.

Strategie/Transformation

Im Bereich **Strategie** verfügen neben allen Anteilseignerveraltern aufgrund ehemaliger bzw. aktueller Positionen als Vorstandsvorsitzende oder Finanzvorstände auch Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Köhlinger, Andrea Seidel und Roman Zitzelsberger über umfangreiche Kenntnisse und Erfahrung.

Im Hinblick auf die **Transformation** des Daimler Truck-Konzerns sind insbesondere die diesbezügliche Erfahrung der Arbeitnehmervertreter sowie auf Anteilseignerseite die Erfahrung von Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, John Krafcik und Harald Wilhelm aufgrund ihrer Vorstandstätigkeit in anderen Industriekonzernen mit ähnlichen Transformations-Herausforderungen hervorzuheben.

Finanzen/Kapitalmarkt

Mit Michael Brecht, Michael Brosnan, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Joe Kaeser, Jörg Köhlinger, Harald Wilhelm, Roman Zitzelsberger und Thomas Zwick verfügen neun Mitglieder des Aufsichtsrats über eine Ausbildung bzw. Berufserfahrung im Bereich **Finanzen**.

Mit dem Bereich **Kapitalmarkt** sind insbesondere Jacques Esculier, Joe Kaeser und Martin H. Richenhagen als ehemalige Vorstandsvorsitzende börsennotierter Unternehmen sowie Michael Brosnan, Akihiro Eto, Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm aufgrund ihrer aktuellen bzw. früheren (Vorstands-)Tätigkeit in börsennotierten Unternehmen vertraut.

– **Finanzexpertise gemäß DCGK:** Dem Aufsichtsrat muss mindestens ein Mitglied mit besonderen Kenntnissen und Erfahrung in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme und mindestens ein weiteres Mitglied mit besonderen Kenntnissen und Erfahrung in der Abschlussprüfung angehören. Zum Sachverstand der



Rechnungslegung und der Abschlussprüfung gehören jeweils die Nachhaltigkeitsberichterstattung bzw. deren Prüfung. Mit Michael Brosnan, Joe Kaeser und Harald Wilhelm gehören dem Aufsichtsrat drei Finanzexperten an, die aufgrund ihrer aktuellen bzw. früheren Tätigkeiten bei anderen (börsennotierten) Unternehmen und laufender Fortbildung über besondere Kenntnisse und Erfahrung in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme verfügen. Michael Brosnan verfügt zudem über Sachverstand in der Abschlussprüfung. Der Sachverstand der vorgenannten Aufsichtsratsmitglieder im Bereich Rechnungslegung bzw. Abschlussprüfung schließt jeweils auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung bzw. deren Prüfung ein.

- **Nachhaltigkeitsexpertise gemäß DCGK:** Mindestens vier Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (Nachhaltigkeitsbereiche) verfügen, wobei jeder Nachhaltigkeitsbereich von mindestens einem Mitglied des Aufsichtsrats abgedeckt sein soll. Expertise entspricht dabei den im Rahmen einer beruflichen Aus- oder Weiterbildung erworbenen oder durch die weitere berufliche oder sonstige Tätigkeit vertieften besonderen Kenntnissen und Erfahrungen. Expertise in einem Nachhaltigkeitsbereich im Sinne des gesamthaften Anforderungsprofils ist gegeben, wenn Kenntnisse oder Erfahrungen in mindestens einem der definierten Fokusthemen eines Nachhaltigkeitsbereichs vorhanden sind. Die Nachhaltigkeitsbereiche und Fokusthemen entsprechen dabei denjenigen, die oben im Rahmen des Anforderungsprofils für den Vorstand dargestellt wurden.

Umwelt

Im Hinblick auf die Verteilung der Nachhaltigkeitsexpertise im Aufsichtsrat können im Nachhaltigkeitsbereich Umwelt insbesondere die Kenntnisse und Erfahrungen von Joe Kaeser und Bruno Buschbacher hervorgehoben werden. Bruno Buschbacher verfügt über spezifische Expertise hinsichtlich des Fokusthemas Emissionsfreie Produkte in dem für Daimler Truck zentralen Bereich des Motorenbaus, die sich vor allem auf die Herstellung emissionsfreier und -reduzierter Lkw-Motoren bezieht. In dem insbesondere im industriellen Rahmen bedeutsamen Fokusthema

CO₂-neutrale Produktion unter besonderer Berücksichtigung von Emissionsreduzierung, Ressourcenschonung und Energieeffizienz in der Produktion verfügt Joe Kaeser aufgrund seiner langjährigen beruflichen Tätigkeit, Aktivitäten in Aufsichtsräten und im öffentlichen Bereich über besondere Expertise. Mit Michael Brecht (Fokusthema Lieferketten) und Roman Zitzelsberger sowie Thomas Zwick (jeweils Fokusthema Emissionsfreie Produkte auch im Hinblick auf Ressourcenverbrauch), gehören dem Aufsichtsrat zudem weitere drei Mitglieder mit Expertise im Nachhaltigkeitsbereich Umwelt an.

Soziales

Folgende elf Aufsichtsratsmitglieder verfügen über einschlägige Expertise im Nachhaltigkeitsbereich Soziales: Aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit bei Waymo LLC verfügt John Krafcik über besondere Kenntnisse und Erfahrungen hinsichtlich des Fokusthemas Verkehrssicherheit im autonomen Fahren, einem für Daimler Truck bedeutsamen Forschungsfeld. Renata Jungo Brünger, Michael Brecht und Jörg Lorz, verfügen jeweils über Expertise im Fokusthema Soziale Verantwortung (Achtung der Menschenrechte). Im Fokusthema Schaffung der Voraussetzungen, um ein guter Arbeitgeber zu sein, haben folgende Aufsichtsratsmitglieder Expertise vorzuweisen: Jacques Esculier (Wellbeing), Laura Ipsen (Weiterbildung sowie Vielfalt, Chancengleichheit & Integration), Carmen Klitzsch-Müller (Chancengleichheit), Marie Wieck und Andrea Seidel (jeweils Vielfalt, Chancengleichheit & Integration) sowie Shintaro Suzuki und Roman Zitzelsberger (jeweils Arbeitnehmerbeteiligung).

Unternehmensführung

Aufgrund ihres jeweiligen beruflichen Werdegangs verfügt eine große Mehrheit der Mitglieder des Aufsichtsrats über Kompetenzen im Nachhaltigkeitsbereich Unternehmensführung. Insbesondere kann hierbei die Expertise von Marie Wieck im Fokusthema Verantwortungsvolle Unternehmensführung aufgrund der verstärkten Berücksichtigung und Verankerung von Nachhaltigkeitsfragen bei unternehmerischen Entscheidungen im Rahmen ihres beruflichen und gesellschaftlichen Engagements hervorgehoben werden. Das Fokusthema Verantwortungsvolle Unternehmensführung wird auch abgedeckt von Laura Ipsen, Joe Kaeser und Renata Jungo Brünger aufgrund ihrer besonderen Expertise in

der verstärkten Berücksichtigung und Verankerung von Nachhaltigkeitsfragen bei unternehmerischen Entscheidungen. Expertise im Nachhaltigkeitsbereich Unternehmensführung weisen zudem Michael Brecht, Jörg Köhlinger und Roman Zitzelsberger jeweils mit Fokus auf Fragen der Mitbestimmung sowie Renata Jungo Brünger und Harald Wilhelm im Fokusthema Compliance und ESG-Risikomanagement auf. Das Fokusthema Transparente Berichterstattung wird in besonderem Maße von den beiden Finanzexperten im Prüfungsausschuss Michael Brosnan und Harald Wilhelm abgedeckt.

Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, sollen die oben dargestellten Aspekte berücksichtigen und die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für das Gesamtgremium anstreben. Der Nominierungsausschuss soll auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren möglichen Mitgliedern erstellen, mit diesen strukturierte Gespräche führen und sich dabei auch Gewissheit verschaffen, dass das vorgeschlagene Mitglied ausreichend Zeit hat, um das Mandat mit der gebotenen Sorgfalt ausüben zu können. Im Anschluss unterbreitet der Nominierungsausschuss dem Aufsichtsrat einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über einen Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.



Qualifikationsmatrix für den Aufsichtsrat

Der Stand der Umsetzung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Aufsichtsrat zum 31. Dezember 2023 ist auch der nachfolgend abgebildeten Qualifikationsmatrix für die Anteilseignervertreter und der nachfolgend abgebildeten Qualifikationsmatrix für die Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats zu entnehmen:

C.02

Qualifikationsmatrix reflektiert Erfüllungsstand des gesamthaften Anforderungsprofils – Anteilseignervertreter

Stand 12/2023		Kaesar	Brosnan	Esculier	Eto	Ipsen	Jungo Brüngger	Krafcik	Richenhagen	Wieck	Wilhelm
Persönliche Daten	Im Aufsichtsrat seit	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
	Geburtsjahr	1957	1955	1959	1960	1964	1961	1961	1952	1960	1966
	Nationalität	Deutsch	US-Amerikanisch	Französisch	Japanisch	US-Amerikanisch	Schweizerisch	US-Amerikanisch	US-Amerikanisch/ Deutsch	US-Amerikanisch	Deutsch
	Ausbildungs-/Berufshintergrund	Betriebswirtschaft	Betriebswirtschaft	MBA/Luft- und Raumfahrttechnik	Recht/Automotive	Internationale Beziehungen/Management	Recht/Automotive	Maschinenbau/Management	Management/Landwirtschaft	MBA/Informationstechnologie	Betriebswirtschaft
Diversität	Geschlecht ¹	männlich	männlich	männlich	männlich	weiblich	weiblich	männlich	männlich	weiblich	männlich
	Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Generationenmix			✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
	Internationalität		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Persönliche Eignung	Unabhängigkeit ²	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	
	Zeitliche Verfügbarkeit	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Kein Overboarding ³	✓ ⁵	✓	✓	✓	✓	✓ ⁵	✓		✓	✓ ⁵
	Regelgrenze für Zugehörigkeitsdauer ²	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Aufsichtsratsbezogene Kenntnisse und Erfahrung	Industrie	✓		✓			✓	✓	✓		✓
	Technologie			✓		✓		✓		✓	
	IT					✓		✓		✓	
	Digitalisierung					✓	✓	✓		✓	
	Personal	✓		✓		✓	✓			✓	✓
	Organisation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Strategie	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Transformation	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓
	Finanzen	✓	✓	✓	✓						✓
	Kapitalmarkt	✓	✓	✓	✓		✓		✓		✓
Finanzexpertise gemäß DCGK	Rechnungslegung	✓	✓								✓
	Abschlussprüfung		✓								
Nachhaltigkeitsexpertise gemäß DCGK	Umwelt ⁴	✓									
	Soziales ⁴			✓		✓	✓	✓		✓	
	Unternehmensführung ⁴	✓	✓			✓	✓			✓	✓

1 Vorgaben des Aktiengesetzes (AktG) zum Geschlechterverhältnis erfüllt.

2 Definition im Sinne des DCGK.

3 Konzernmandate werden gemäß Anforderungsprofil nur einmal gezählt.

4 Expertise in für Daimler Truck bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen.

5 Erfüllung der Vorgaben des Anforderungsprofils, allerdings Overboarding gemäß DCGK.



C.03

Qualifikationsmatrix reflektiert Erfüllungsstand des gesamthaften Anforderungsprofils – Arbeitnehmervertreter

Stand 12/2023		Brecht	Buschbacher	Klitzsch-Müller	Köhlinger	Lorz	Reith	Seidel	Suzuki	Zitzelsberger	Zwick
Persönliche Daten	Im Aufsichtsrat seit	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2022	2023	2021	2021
	Geburtsjahr	1965	1978	1970	1963	1972	1984	1979	1969	1966	1966
	Nationalität	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Schweizerisch	Japanisch	Deutsch	Deutsch
	Ausbildungs-/Berufshintergrund	General Management/ Automobiltechnik	Industrie- mechanik/ Betriebs- wirtschaft	Betriebs- wirtschaft	Industrie- kaufmann/ Akademie der Arbeit	General Management	Sozialökonomie	Wirtschafts- informatik/ IT	Maschinenbau	General Management	Betriebs- wirtschaft
Diversität	Geschlecht ¹	männlich	männlich	weiblich	männlich	männlich	weiblich	weiblich	männlich	männlich	männlich
	Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Generationenmix	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Internationalität							✓	✓		
Persönliche Eignung	Unabhängigkeit ²	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Zeitliche Verfügbarkeit	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Kein Overboarding ³	✓	✓	✓	✓ ⁵	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Regelgrenze für Zugehörigkeitsdauer ²	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Aufsichtsratsbezogene Kenntnisse und Erfahrung	Industrie	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓
	Technologie	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	IT							✓			
	Digitalisierung							✓			
	Personal	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Organisation	✓			✓					✓	
	Strategie	✓	✓	✓	✓			✓		✓	
	Transformation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Finanzen	✓			✓					✓	✓
	Kapitalmarkt										
Finanzexpertise gemäß DCGK	Rechnungslegung										
	Abschlussprüfung										
Nachhaltigkeitsexpertise gemäß DCGK	Umwelt ⁴	✓	✓							✓	✓
	Soziales ⁴	✓		✓		✓		✓	✓	✓	
	Unternehmensführung ⁴	✓			✓					✓	

1 Vorgaben des Aktiengesetzes (AktG) zum Geschlechterverhältnis erfüllt.

2 Definition im Sinne des DCGK.

3 Konzernmandate werden gemäß Anforderungsprofil nur einmal gezählt.

4 Expertise in für Daimler Truck bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen.

5 Erfüllung der Vorgaben des Anforderungsprofils, allerdings Overboarding gemäß DCGK.



Eigengeschäfte von Organmitgliedern

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind nach Artikel 19 Verordnung (EU) Nr. 596/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Marktmissbrauch (Marktmissbrauchsverordnung) gesetzlich verpflichtet, Eigengeschäfte mit Anteilen oder Schuldtiteln der Daimler Truck Holding AG oder damit verbundenen Derivaten oder anderen damit verbundenen Finanzinstrumenten offenzulegen, soweit der Gesamtbetrag der von dem Mitglied oder ihm nahestehenden Personen innerhalb eines Kalenderjahres getätigten Geschäfte die Summe von 20.000 € erreicht oder übersteigt. Die der Daimler Truck Holding AG gemeldeten Geschäfte werden ordnungsgemäß veröffentlicht.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre üben ihre mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Stimmrecht, in der Hauptversammlung der Gesellschaft aus. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Daimler Truck Holding AG eine Stimme. In der ordentlichen Hauptversammlung beschließen die Aktionäre regelmäßig unter anderem über die Verwendung des Bilanzgewinns, die Wahl des Abschlussprüfers, die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Billigung des jährlich zu erstellenden Vergütungsberichts sowie die Wahl von Anteilseignervertretern, welche regelmäßig als Einzelwahl durchgeführt werden soll. Ferner sind der Hauptversammlung mindestens alle vier Jahre das Vergütungssystem für den Vorstand sowie die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder vorzulegen. Satzungsänderungen und bestimmte Kapitalmaßnahmen werden ebenfalls von der Hauptversammlung beschlossen und vom Vorstand sowie gegebenenfalls mit Zustimmung des Aufsichtsrats umgesetzt. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 21. Juni 2023 wurde der Vorstand per Satzungsänderung ermächtigt vorzusehen, dass die Hauptversammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten am Ort der Hauptversammlung abgehalten wird (virtuelle Hauptversammlung). Diese Ermächtigung ist bis zum Ablauf des 31. August 2025 befristet.

Zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts werden die Aktionäre zugelassen, die am Tag der Hauptversammlung im Aktienregister der Gesellschaft eingetragen sind und die sich gemäß den Vorgaben in der Einberufung rechtzeitig vor der Hauptversammlung angemeldet haben. Die Einzelheiten insbesondere der Anmeldung sowie zu dem aus technischen Gründen erforderlichen Umschreibestopp im Aktienregister im Vorfeld der Hauptversammlung und zu den Möglichkeiten der Stimmrechtsausübung (durch Bevollmächtigte, zum Beispiel weisungsgebundene Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft sowie gegebenenfalls als Briefwahl) werden zusammen mit der Einberufung im Bundesanzeiger bekannt gemacht.

Die Aktionäre können Anträge zu Beschlussvorschlägen von Vorstand und Aufsichtsrat stellen und Beschlüsse der Hauptversammlung anfechten. Die vom Gesetz für die Hauptversammlung verlangten Berichte, Unterlagen und Informationen, einschließlich des Geschäftsberichts, ebenso wie die Tagesordnung der Hauptversammlung und gegebenenfalls zugänglich zu machende Gegenanträge oder Wahlvorschläge von Aktionärinnen und Aktionären sowie weitere Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter www.daimlertruck.com/investoren/finanzkalender/hauptversammlungen/ verfügbar.

Im Rahmen unserer umfassenden Investor Relations-Arbeit stehen wir in enger Verbindung mit unseren Anteilseignern. Wir unterrichten Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit umfassend und regelmäßig über die Lage des Unternehmens und informieren sie unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende ist in angemessenem Rahmen regelmäßig bereit, mit Investoren über aufsichtsratspezifische Themen Gespräche zu führen.

Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzen wir für unsere Investor Relations-Arbeit intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Unter www.daimlertruck.com/investoren/ sind alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2023 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Kapitalmarktmeldungen, Stimmrechtsmitteilungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz, Präsentationen und Audioaufzeichnungen aus Analysten- und Investoren-Veranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie der Finanzkalender abrufbar. Im Finanzkalender werden jedenfalls die Termine der Hauptversammlung, der Bilanzpressekonferenz (Annual Results Conference) und der Analystenkonferenzen frühzeitig bekannt gegeben.



D

Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	173
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	174
Konzernbilanz	175
Konzern-Kapitalflussrechnung	176
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	177
Konzernanhang	178



Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

D.01

	Anmerkung	2023	2022
in Millionen €			
Umsatzerlöse	5	55.890	50.945
Umsatzkosten	6	-43.968	-41.513
Bruttoergebnis vom Umsatz		11.922	9.432
Vertriebskosten	6	-2.890	-2.928
Allgemeine Verwaltungskosten	6	-2.413	-1.957
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	6	-1.757	-1.618
Sonstige betriebliche Erträge	7	664	880
Sonstige betriebliche Aufwendungen	7	-101	-177
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	14	-109	-226
Übriges Finanzergebnis	8	-132	90
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	35	5.183	3.496
Zinserträge	9	384	198
Zinsaufwendungen	9	-241	-245
Ergebnis vor Ertragsteuern		5.327	3.449
Ertragsteuern	10	-1.355	-686
Konzernergebnis		3.971	2.763
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		196	98
davon Anteil der Aktionäre am Konzernergebnis		3.775	2.665
Ergebnis je Aktie¹ (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre	37		
Unverwässert und verwässert		4,62	3,24

1 Informationen zur durchschnittlichen Anzahl der ausstehenden Aktien, die der Berechnung des Ergebnisses je Aktie zu Grunde gelegt wurden, finden sich in Anmerkung 21. Eigenkapital.



Konzern-Gesamtergebnisrechnung¹

	2023	2022
in Millionen €		
Konzernergebnis	3.971	2.763
Währungsumrechnung	-481	54
Fremdkapitalinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	2	2
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	-	-
Fremdkapitalinstrumente (nach Steuern)	2	2
Derivative Finanzinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-118	136
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	1	6
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	31	-33
Derivative Finanzinstrumente (nach Steuern)	-87	109
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-566	165
Eigenkapitalinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-1	-11
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	-3	-1
Eigenkapitalinstrumente (nach Steuern)	-4	-12
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen		
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (vor Steuern)	-50	1.320
Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-2	-153
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (nach Steuern)	-52	1.167
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-57	1.155
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-622	1.320
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-25	-31
davon Anteil der Aktionäre am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-597	1.351
Gesamtergebnis	3.349	4.083
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	171	67
davon Anteil der Aktionäre am Gesamtergebnis	3.178	4.016

¹ Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können Anmerkung 21. Eigenkapital entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernbilanz

D.03

	Anmerkung	31. Dezember	
		2023	2022
in Millionen €			
Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	11	2.876	2.779
Sachanlagen	12	7.979	7.993
Vermietete Gegenstände	13	4.530	4.433
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	14	1.051	1.073
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	14.067	12.359
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	16	57	21
Übrige finanzielle Vermögenswerte	17	823	828
Aktive latente Steuern	10	1.873	1.643
Langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	17	105
Übrige Vermögenswerte	18	385	364
Langfristige Vermögenswerte		33.658	31.598
Vorräte	19	9.155	8.815
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	5.245	4.577
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	12.147	10.066
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		7.067	5.944
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	16	1.751	1.124
Übrige finanzielle Vermögenswerte	17	678	677
Übrige Vermögenswerte	18	1.511	1.168
Kurzfristige Vermögenswerte		37.554	32.371
Bilanzsumme		71.212	63.969

	Anmerkung	31. Dezember	
		2023	2022
in Millionen €			
Eigenkapital und Schulden			
Gezeichnetes Kapital		823	823
Kapitalrücklagen		14.277	14.277
Gewinnrücklagen		8.501	5.847
Übrige Rücklagen		-1.995	-895
Den Aktionären zustehendes Eigenkapital		21.605	20.052
Nicht beherrschende Anteile		620	554
Eigenkapital	21	22.224	20.606
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	23	1.212	1.147
Rückstellungen für sonstige Risiken	24	2.784	2.743
Finanzierungsverbindlichkeiten	25	17.125	13.328
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	26	1.814	2.110
Passive latente Steuern	10	40	65
Passivischer Abgrenzungsposten	27	984	1.000
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	28	2.106	1.940
Übrige Verbindlichkeiten	29	107	53
Langfristige Schulden		26.171	22.386
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		5.059	5.317
Rückstellungen für sonstige Risiken	24	2.520	2.206
Finanzierungsverbindlichkeiten	25	8.602	7.511
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	26	2.870	2.716
Passivischer Abgrenzungsposten	27	522	655
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	28	2.169	1.871
Übrige Verbindlichkeiten	29	1.076	701
Kurzfristige Schulden		22.817	20.977
Bilanzsumme		71.212	63.969

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.



Konzern-Kapitalflussrechnung¹

	2023	2022
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.327	3.449
Abschreibungen/Wertminderungen	1.133	1.120
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	101	300
Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	-13	-15
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden		
Vorräte	-550	-1.143
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-660	-631
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-112	904
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-4.097	-3.385
Vermietete Gegenstände	-160	-141
Zahlungsmittelabfluss für die Erfüllung der Pre-existing Relationships	-	-171
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	816	277
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	16	13
Gezahlte Ertragsteuern	-1.415	-1.100
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	386	-523
Zugänge zu Sachanlagen	-1.026	-898
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-280	-234
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	70	106
Erlöse aus dem Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	-	52
Nettozahlungsmittelabfluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts	-	-2.059
Nettozahlungsmittelzufluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts	-	55
Erwerb von sonstigem Anteilsbesitz	-206	-213
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen ²	-3.077	-3.357
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen ²	2.459	2.367
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-23	13
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.082	-4.167

	2023	2022
in Millionen €		
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	710	-1.649
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	12.557	10.327
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-8.613	-5.269
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	-1.070	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-97	-52
Erwerb eigener Aktien	-557	-
Transaktionen mit der Mercedes-Benz Group	-	-23
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	2.931	3.334
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-113	56
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.123	-1.300
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	5.944	7.244
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	7.067	5.944

- 1 Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können der Anmerkung 30. Konzern-Kapitalflussrechnung entnommen werden.
- 2 Die Vorjahreswerte wurden aufgrund eines unwesentlichen Fehlers angepasst.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.



Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals¹

D.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrück- lagen ²	Übrige Rücklagen Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden			Eigene Anteile	Den Aktionären zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
				Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente/ Fremdkapital- instrumente	Derivative Finanzinstrumente				
in Millionen €										
Stand zum 1. Januar 2022	823	14.277	1.886	-1.092	13	13	-	15.920	503	16.423
Konzernergebnis	-	-	2.665	-	-	-	-	2.665	98	2.763
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.180	72	-10	109	-	1.351	-31	1.320
Gesamtergebnis	-	-	3.845	72	-10	109	-	4.016	67	4.083
Dividenden	-	-	-	-	-	-	-	-	-52	-52
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Veränderungen	-	-	116	-	-	-	-	116	36	152
Stand zum 31. Dezember 2022	823	14.277	5.847	-1.020	3	122	-	20.052	554	20.606
Stand zum 1. Januar 2023	823	14.277	5.847	-1.020	3	122	-	20.052	554	20.606
Konzernergebnis	-	-	3.775	-	-	-	-	3.775	196	3.971
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-52	-456	-3	-86	-	-597	-25	-622
Gesamtergebnis	-	-	3.723	-456	-3	-86	-	3.178	171	3.349
Dividenden	-	-	-1.070	-	-	-	-	-1.070	-97	-1.167
Erwerb eigener Aktien	-	-	-103	-	-	-	-557	-660	-	-660
Sonstige Veränderungen	-	-	104	-	-	-	-	104	-8	96
Stand zum 31. Dezember 2023	823	14.277	8.501	-1.476	-	36	-557	21.605	620	22.224

¹ Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 21. Eigenkapital entnommen werden.

² Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden.



Konzernanhang

1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Der vorliegende Konzernabschluss der Daimler Truck Holding AG (der „Konzernabschluss“) wurde unter Anwendung von § 315e Handelsgesetzbuch (HGB) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und den Auslegungen des IFRS Interpretations Committee, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Der Konzernabschluss bildet die Geschäftstätigkeit der Daimler Truck Holding AG (DTHAG) und ihrer Tochterunternehmen ab (nachfolgend auch „Daimler Truck“, „Daimler Truck-Konzern“ oder „Konzern“ bezeichnet).

Die Daimler Truck Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Stuttgart und ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 778600 eingetragen mit Geschäftsanschrift Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen, Deutschland.

Daimler Truck ist ein Hersteller von Nutzfahrzeugen mit einer weltweiten Produktpalette von Lkw und Bussen. Finanzdienstleistungen rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. Die Daimler Truck Holding AG ist das Mutterunternehmen des Daimler Truck-Konzerns.

Das Nutzfahrzeuggeschäft umfasst vier Fahrzeugsegmente (siehe [Anmerkung 35. Segmentberichterstattung](#)), die Lkw, Busse und Motoren produzieren und damit verbundene Dienstleistungen erbringen sowie markenspezifische Produkte herstellen und vermarkten. Sonstige wirtschaftliche Geschäftsaktivitäten und Beteiligungen sowie Funktionen und Dienstleistungen der Konzernzentrale und anderer Konzerngesellschaften, die nicht den Fahrzeugsegmenten zugeordnet sind, sowie zentral gesteuerte Projekte werden in der Segmentberichterstattung unter „Überleitung“

ausgewiesen. Die Fahrzeugsegmente und die Überleitung werden zusammen als „Industriegeschäft“ bezeichnet. Alle damit verbundenen Finanzdienstleistungsaktivitäten, die ihrerseits ein zusätzliches Segment darstellen, werden als „Financial Services“ bezeichnet.

Der Konzernabschluss umfasst die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzern-Gesamtergebnisrechnung, die Konzernbilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals und den Konzernanhang, die unter der Prämisse der Unternehmensfortführung erstellt wurden.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Die Beträge sind, sofern nicht anders vermerkt, in Millionen Euro angegeben. Bei der Addition von Einzelbeträgen oder Prozentangaben können Rundungsdifferenzen auftreten.

Der Konzernabschluss wurde am 29. Februar 2024 durch den Vorstand der Daimler Truck Holding AG aufgestellt und zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS

Der vorliegende Konzernabschluss wurde zum 31. Dezember 2023 unter Beachtung der IFRS erstellt, die für Zeiträume gelten, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen. Die im Konzernabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen daher für alle dargestellten Zeiträume den zum 31. Dezember 2023 in der EU verpflichtend anzuwendenden IFRS.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und im Berichtszeitraum erstmals angewendete IFRS

Das International Accounting Standards Board (IASB) hat im Mai 2023 Änderungen an IAS 12 „Income Taxes“ aufgrund der Reform des internationalen Steuerrechts – Mustervorschriften für Pillar Two veröffentlicht. Die Änderungen wurde im November 2023 von der EU übernommen. Der Konzern wendete die Änderungen an

IAS 12 nach der Veröffentlichung am 23. Mai 2023 an. Die Änderungen enthalten eine vorübergehende, verpflichtende und sofort anzuwendende Ausnahme von der Bilanzierung latenter Steuern, die sich aus der Einführung der globalen Mindestbesteuerung ergeben. Zudem schreiben sie gezielte Anhangangaben über die Betroffenheit durch die Mindestbesteuerung vor. Die verpflichtende Ausnahme ist rückwirkend anzuwenden. Da jedoch zum 31. Dezember 2022 in keinem der Länder, in denen der Konzern tätig ist, ein neues Gesetz zur Einführung der globalen Mindestbesteuerung bereits galt oder in Kürze gelten sollte und zu diesem Zeitpunkt keine damit verbundenen latenten Steuern erfasst wurden, hat die rückwirkende Anwendung keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Daimler Truck wendet die vom IASB am 12. Februar 2021 veröffentlichten Änderungen an IAS 1 „Presentation of Financial Statements“ und an Practice Statement 2 „Making Materiality Judgements“ zum 1. Januar 2023 erstmalig an. In IAS 1 wurde klargestellt, dass Unternehmen alle wesentlichen (material) Rechnungslegungsmethoden anzugeben haben. Zuvor sprach der Standard von maßgeblichen (significant) Rechnungslegungsmethoden. Die Änderungen definieren, was unter „wesentlichen Rechnungslegungsmethoden“ zu verstehen ist und wie man sie identifiziert. Sie stellen auch klar, dass unwesentliche Informationen zu Rechnungslegungsmethoden nicht angegeben werden müssen. Wenn sie jedoch angegeben werden, dürfen hierdurch wesentliche Informationen zu Rechnungslegungsmethoden nicht verschleiert werden. Ergänzend zur Änderung des IAS 1 wurde das IFRS Practice Statement 2 ebenfalls geändert, um den Unternehmen Leitlinien für die praktische Anwendung des Konzepts der Wesentlichkeit auf die Angaben zu den Rechnungslegungsmethoden bereitzustellen. Die Änderungen schreiben nun „Angaben zu wesentlichen Rechnungslegungsmethoden“ anstatt eine „Darstellung der maßgeblichen Rechnungslegungsmethoden“ vor. Darüber hinaus bieten sie auch Leitlinien für die Berücksichtigung von Wesentlichkeitsaspekten zu Angaben über Rechnungslegungsmethoden, die den Unternehmen helfen, nützliche



und unternehmensspezifische Anhangangaben über die Rechnungslegungsmethoden bereitzustellen, die die Abschlussadressaten für das Verständnis anderer im Konzernabschluss enthaltenen Informationen benötigen. Obwohl die Änderungen nicht zu einer Änderung der Rechnungslegungsmethoden selbst führten, wirkten sie sich auf die im Konzernabschluss vorgenommenen Anhangangaben zu den Rechnungslegungsmethoden aus, aber hatten keine Auswirkungen auf die Bewertung, den Ansatz oder die Darstellung von Posten im Konzernabschluss.

Darüber hinaus wurden keine neuen Standards oder weiteren Änderungen und Verbesserungen an Standards verabschiedet, die für Geschäftsjahre verpflichtend anzuwenden sind, die am 1. Januar 2023 beginnen, und von denen erwartet wird, dass sie einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben werden.

Veröffentlichte, aber noch nicht angewendete IFRS

Im Mai 2023 veröffentlichte der IASB Änderungen an IAS 7 „Statement of Cash Flows“ und IFRS 7 „Financial Instruments: Disclosures“, die weitere Angabepflichten für Unternehmen bezüglich Lieferantenfinanzierungen vorsehen. Die Änderungen sind erstmals verpflichtend für Berichtsperioden anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2024 beginnen. Daimler Truck ist von diesen Angabepflichten betroffen und wird die neuen Anforderungen in den Anhang aufnehmen.

Das International Accounting Standards Board hat weitere Änderungen und Verbesserungen an Standards herausgegeben, die teilweise übernommen und noch nicht angewendet werden und die erwartungsgemäß keinen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben werden.

Darstellung

Konzernbilanz

Die Darstellung in der Konzernbilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden grundsätzlich als kurzfristig klassifiziert, wenn erwartet wird, dass sie innerhalb eines Jahres fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden grundsätzlich als langfristige Posten dargestellt.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Bewertung

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel erfolgswirksam zu beizulegenden Zeitwerten bewertete finanzielle Vermögenswerte, derivative Finanzinstrumente oder abgesicherte Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für die Ausnahmen angewandten Bewertungsmethoden werden im Weiteren beschrieben.

Grundsätze der Konsolidierung

Der Konzernabschluss umfasst den Abschluss der Daimler Truck Holding AG und die Abschlüsse aller Tochterunternehmen, einschließlich strukturierter Unternehmen („structured entities“), auf welche die Daimler Truck Holding AG direkt oder indirekt Beherrschung ausüben kann.

Wird aus Wesentlichkeitsgesichtspunkten keine Konsolidierung von Tochterunternehmen vorgenommen, werden die Anteile an diesen Unternehmen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die Wesentlichkeitsbeurteilung wird auf Basis des Umsatzes, des Ergebnisses und der Bilanzsumme vorgenommen. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der konsolidierten Tochterunternehmen werden zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt.

Anteile an assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten

Gemeinschaftliche Tätigkeiten, die keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben, werden grundsätzlich gemäß der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Zu fortgeführten Anschaffungskosten einbezogene Unternehmen

Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten, die

aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage einzeln und in Summe von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen.

Fremdwährungsumrechnung

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Umrechnungsdifferenzen werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen. Die Posten des Eigenkapitals werden mit historischen Kursen geführt. Die Konzern-Gewinn und Verlustrechnung und die Konzern-Kapitalflussrechnung werden mit den Durchschnittskursen der Quartale des entsprechenden Jahres in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollars, des brasilianischen Reals und des japanischen Yens, der für den Daimler Truck-Konzern wesentlichsten ausländischen Währungen, haben sich wie in Tabelle [7 D.06](#) dargestellt, entwickelt.

**D.06****Wechselkurse**

	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	USD	BRL	JPY	USD	BRL	JPY
	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =
1. Quartal	1,0730	5,5750	141,9800	1,1217	5,8696	130,4600
2. Quartal	1,0887	5,3859	149,7200	1,0647	5,2384	138,2100
3. Quartal	1,0884	5,3109	157,2500	1,0070	5,2834	139,1600
4. Quartal	1,0751	5,3294	159,1200	1,0205	5,3700	144,2400
Devisenkassakurs	1,1050	5,3618	156,3300	1,0666	5,6386	140,66

Hochinflation

Zur Bestimmung, ob ein Land als Hochinflationsland einzustufen ist, bezieht sich der Daimler Truck-Konzern auf die Verlautbarungen der International Practices Task Force des Center For Audit Quality oder andere einschlägige internationale Verlautbarungen. Sofern ein Land als hochinflationär eingestuft wird, ist IAS 29 „Financial Reporting in Hyperinflationary Economies“ mit Beginn der relevanten Berichtsperiode, d.h. grundsätzlich ab dem 1. Januar des betreffenden Jahres, anzuwenden.

Argentinien und die Türkei sind als Hochinflationsland eingestuft. Die Aktivitäten des Daimler Truck-Konzerns in beiden Ländern werden gemäß IAS 29 bilanziert, wenn die funktionale Währung die lokale Währung ist. Die bilanziellen Effekte werden in der Gewinnrücklage als sonstige Veränderung in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals abgebildet.

Umsatzrealisierung

Bei Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit im Zusammenhang stehenden Produkten, wird die Verfügungsgewalt regelmäßig mit Auslieferung auf den Kunden übertragen. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt die Rechnungsstellung und Umsatzrealisierung. Die Entgelte aus den Verkäufen von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit im Zusammenhang stehenden Produkte sind üblicherweise sofort oder innerhalb eines kurzfristigen Zahlungsziels fällig.

Im Rahmen einer Händlerbestandsfinanzierung können die Händler die Finanzierung ihres Fahrzeugbestands über die Financial Services vornehmen, wie in [Anmerkung 35. Segmentberichterstattung](#) beschrieben. Zudem können Endkunden gegebenenfalls eine Finanzierung in Form eines Darlehens über Financial Services erhalten. Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden und Händlern werden in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen. Weitere Informationen dazu können [Anmerkung 15. Forderungen aus Finanzdienstleistungen](#) entnommen werden.

Die Umsatzrealisierung aus dem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, richtet sich nach der Form der Rückkaufvereinbarung. Erläuterungen dazu finden sich unter „Daimler Truck-Konzern als Leasinggeber“.

Vereinbarungen, in denen der Daimler Truck-Konzern seinem Kunden einen Mindestverkaufswert garantiert, den dieser beim Verkauf erzielen wird (Restwertgarantie), schränken den Kunden nicht in seiner Fähigkeit ein, die Nutzung des Vermögenswerts zu bestimmen und im Wesentlichen den verbleibenden Nutzen aus ihm zu ziehen. Bei Vertragsabschluss eines Verkaufs mit einer Restwertgarantie ist daher Umsatz zu erfassen, der um die erforderliche Abgrenzung für die potenzielle Ausgleichszahlung an den Kunden zu mindern ist.

Bei Materialbestellungen verkauft der Daimler Truck-Konzern Vermögenswerte an einen Dienstleister und kauft im Anschluss die erstellten Produkte des Dienstleisters zurück. Sofern die

Materialbeistellung nicht mit dem Übergang der Verfügungsmacht auf den Dienstleister verbunden ist, werden unter IFRS 15 „Revenue from Contracts with Customers“ keine Umsatzerlöse realisiert.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung sowie Service- und Wartungsverträge an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden, soweit der Kunde eine Vorauszahlung geleistet hat, abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam realisiert. Die Realisierung erfolgt grundsätzlich proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Ein Verlust aus diesen Verträgen wird im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die noch zu erwartenden Kosten für vertragliche Leistungen die noch zu realisierenden Umsatzerlöse übersteigen. Üblich für derartige Verträge ist eine Vorabzahlung oder die Zahlung von gleichbleibenden Raten über die Vertragslaufzeit.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z.B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder verbilligten Wartungsverträgen oder kostenfreien Online-Dienstleistungen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen grundsätzlich auf Grundlage ihrer geschätzten relativen Einzelveräußerungspreise. Für die Bestimmung der Einzelveräußerungspreise verwendet der Daimler Truck-Konzern insbesondere Preislisten unter Berücksichtigung von durchschnittlich gewährten Rabatten.

Fahrzeuge können zunächst an konzernunabhängige Händler verkauft werden. Anschließend entscheidet sich ein Endkunde, mit Financial Services einen Leasingvertrag über ein solches Fahrzeug abzuschließen. Das Fahrzeug wird daher vom konzernunabhängigen Händler an Financial Services verkauft und es wird ein Leasingvertrag mit dem Endkunden abgeschlossen. Wenn die Verfügungsgewalt an dem Fahrzeug auf den konzernunabhängigen Händler übergeht, realisiert der Daimler Truck-Konzern Umsatz aus diesem Fahrzeugverkauf.

Die zusätzlichen Kosten einer Vertragsanbahnung werden bei ihrem Entstehen sofort als Aufwand erfasst, wenn der Abschreibungszeitraum nicht mehr als ein Jahr betragen würde.



Der Daimler Truck-Konzern passt die Höhe der zugesagten Gegenleistung nicht um die Auswirkungen aus einer signifikanten Finanzierungskomponente an, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung eines zugesagten Guts oder einer zugesagten Dienstleistung auf den Kunden und deren Bezahlung durch den Kunden nicht mehr als ein Jahr beträgt.

Die Umsatzerlöse enthalten außerdem Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften sowie Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Financial Services. Die aus Operating Leases generierten Erlöse werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Zudem werden am Ende der Vertragslaufzeit Verwertungserlöse generiert. Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert.

In Abhängigkeit von unterschiedlichen Marktgegebenheiten in einzelnen Ländern, den jeweiligen Produktlebenszyklen und produktabhängigen Faktoren (wie zum Beispiel Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden) setzt der Daimler Truck-Konzern unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Die Programme umfassen finanzielle Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen, die wie folgt ausgewiesen werden:

- Die Umsatzerlöse werden abzüglich von Erlösschmälerungen, wie zum Beispiel Skonti und Preisnachlässe, ausgewiesen.
- Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der entsprechenden Forderungen in Höhe des Barwerts (unter Verwendung eines marktgerechten Zinssatzes), und die Umsatzerlöse werden um die gewährten Zinsvorteile gekürzt.
- Sofern subventionierte Leasinggebühren im Rahmen von Finance Leases vereinbart werden, wird der Umsatz aus dem Fahrzeugverkauf um die Höhe des gewährten Zinsvorteils gekürzt.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden von dem Buchwert des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Ergebnis erfasst. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam als sonstige betriebliche Erträge erfasst, in der auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

In diesem Posten werden alle Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen. Er beinhaltet, neben den anteiligen Ergebnissen der Finanzinvestitionen, auch die Ergebnisse, welche sich im Falle eines Verkaufs der Anteile oder aus der Neubewertung der Anteile bei einem Verlust des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinsamen Beherrschung ergeben. Darüber hinaus beinhaltet der Posten Ergebnisse aus der Wertminderung bzw. Wertaufholung einer at-equity bewerteten Finanzinvestition.

Übriges Finanzergebnis

Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die weder in den Zinserträgen noch in den Zinsaufwendungen bzw. bei Financial Services weder in den Umsatzerlösen noch in den Umsatzkosten enthalten sind. Zum Beispiel sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken in diesem Posten enthalten.

Des Weiteren sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis enthalten, sofern diese nicht im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen werden.

Zinserträge und Zinsaufwendungen

In den Zinserträgen und Zinsaufwendungen sind Zinserträge aus Wertpapieranlagen, aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Zinsaufwendungen aus Schulden enthalten. Zudem gehen Zinsen und Änderungen der Marktwerte im Zusammenhang mit Zinssicherungsgeschäften sowie Erträge und Aufwendungen aus der Verteilung von Agien bzw. Disagien in diese Posten ein. Die Zinskomponenten aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Verpflichtungen sowie aus

den zur Deckung dieser Verpflichtungen vorhandenen Planvermögen sowie Zinsen im Zusammenhang mit Ertragsteuernachzahlungen bzw. -erstattungen sind ebenfalls unter diesen Posten ausgewiesen. Für das Segment Financial Services werden die Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Ertragsteuern

Der Konzern hat festgelegt, dass Zinsen und Strafen auf Ertragsteuern, einschließlich unsicherer Steuerposten, nicht die Definition von Ertragsteuern erfüllen und deshalb nach IAS 37 „Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets“ bilanziert werden.

Des Weiteren hat der Konzern festgelegt, dass die globale Mindeststeuer, die gemäß der Pillar Two-Regelungen ab 2024 erhoben wird, eine Ertragsteuer im Sinne des IAS 12 darstellt. Der Konzern nimmt die vorübergehende verpflichtende Erleichterung vom Ansatz latenter Steuern für die Auswirkungen der globalen Mindeststeuer in Anspruch. Er erfasst die Mindeststeuer als laufende Steuer, wenn sie anfällt.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien von IAS 38 „Intangible Assets“ erfüllt sind. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten und werden linear über die geplante Produktlebensdauer (grundsätzlich mit einer maximalen Abschreibungsperiode von zehn Jahren) abgeschrieben. Aktivierte Entwicklungskosten, bei denen die Projekte noch nicht abgeschlossen sind, werden im Wert nur dann gemindert, wenn das Projekt entweder abgebrochen wird oder der jährliche Wertminderungstest auf Ebene der ZGEs einen Wertminderungsbedarf ergibt. 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).

Entsteht im Rahmen einer Unternehmensakquisition ein Geschäfts- oder Firmenwert wird die Full Goodwill Methode angewendet. Nicht beherrschende Anteile werden zum entsprechenden Anteil des zu Zeitwerten bewerteten identifizierbaren Nettovermögens angesetzt.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Soweit relevant, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch, Wiederherstellung und Beseitigung.

Die Nutzungsdauern, über die die Sachanlagen abgeschrieben werden, können Tabelle [D.07](#) entnommen werden.

D.07

Nutzungsdauer für Sachanlagen

Gebäude und Grundstückseinrichtungen ¹	10 bis 50 Jahre
Grundstücksgleiche Rechte	Dauer des Leasingverhältnisses
Technische Anlagen und Maschinen	5 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 30 Jahre

¹ Darin enthalten sind alle zugehörigen Einbauten.

Leasing

Der Daimler Truck-Konzern als Leasingnehmer

Leasingverträge mit Daimler Truck als Leasingnehmer umfassen insbesondere Leasingverhältnisse für Immobilien und für diese Leasingverhältnisse werden Nutzungsrechte (Right-of-Use-Asset)

sowie Leasingverbindlichkeiten (Lease Liability) für die ausstehenden Leasingzahlungen bilanziert. Die Nutzungsrechte werden in den Sachanlagen und die Leasingverbindlichkeiten in den Finanzierungsverbindlichkeiten ausgewiesen. IFRS 16 „Leases“ räumt jedoch ein Wahlrecht ein, für Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten (kurzfristige Leasingverhältnisse) sowie für Leasingverträge über geringwertige Vermögenswerte (Low Value Assets) auf eine Erfassung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zu verzichten. Der Daimler Truck-Konzern nimmt diese Wahlrechte in Anspruch. Die mit diesen Leasingverhältnissen verbundenen Leasingzahlungen werden überwiegend linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst.

Bei Verträgen, die neben Leasingkomponenten auch Nichtleasingkomponenten enthalten, wird hinsichtlich der relevanten Leasingzahlungen grundsätzlich von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, auf eine Trennung dieser Komponenten zu verzichten.

Zur Abzinsung der Leasingzahlungen wendet der Daimler Truck-Konzern 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.

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. Bei der Bestimmung der Laufzeit des Leasingvertrags werden sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungs- oder Nicht-Ausübung von Kündigungsoptionen bieten. Bei der Festlegung der Laufzeit werden solche Optionen nur berücksichtigt, wenn sie hinreichend sicher sind.

Daimler Truck-Konzern als Leasinggeber

Daimler Truck als Leasinggeber vermietet seine Konzernprodukte an Kunden. Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob dem Leasingnehmer (Finance

Leases) oder dem Leasinggeber (Operating Leases) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist.

Ein Operating Lease, d.h. das wirtschaftliche Eigentum am Fahrzeug, verbleibt beim Daimler Truck-Konzern, umfasst Fahrzeuge, die der Konzern selbst herstellt und an Dritte vermietet. Zudem kann ein Operating Lease bei einem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, zu bilanzieren sein:

- Fahrzeugverkäufe, bei denen der Daimler Truck-Konzern zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating Leases bilanziert. Dies gilt auch bei einer Kaufoption, die dem Daimler Truck-Konzern lediglich das Recht zum Rückkauf einräumt.
- Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Anderenfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht (Sale with a Right of Return). Der Daimler Truck-Konzern berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung seines Rechts gibt. Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem vereinbarten Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswertes oder historische Rückgabequoten.

Insbesondere bei Operating-Lease-Verträgen werden im Rahmen des Restwertmanagementprozesses auf lokaler und zentraler Ebene regelmäßig bestimmte Annahmen über das erwartete Preisniveau getroffen, auf deren Basis die Rückläufe aus Leasinggeschäften bewertet werden. Sollte aufgrund sich verändernder Marktentwicklungen eine negative Abweichung von Annahmen eintreten, besteht das Risiko niedrigerer Fahrzeugrestwerte. Die Maßnahmen umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch regelmäßige Vergleiche von internen und externen Quellen verifiziert, und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.



Bei einer Bilanzierung als Operating Lease werden diese Fahrzeuge zu (fortgeführten) Herstellungskosten unter den vermieteten Gegenständen aktiviert und über die Vertragsdauer linear unter Zugrundelegung der erwarteten Restwerte abgeschrieben. Änderungen der Restwerterwartung führen entweder zu einer prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, wenn Anhaltspunkte hierfür vorliegen, zu einem Wertminderungsverlust. Die Fahrzeuge werden dem Segment zugeordnet, das im Wesentlichen das gesamte Restwertrisiko trägt.

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Fahrzeuge, im Wesentlichen Produkte des Daimler Truck-Konzerns, die Financial Services von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Anschaffungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Segment Financial Services ausgewiesen. Sofern diese Fahrzeuge Konzernprodukte sind und subventioniert werden, werden die Subventionen von den Anschaffungskosten abgesetzt. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Konzernprodukte aufgrund der separat abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse. Der mit Konzernprodukten beim Verkauf an die Händler erzielte Umsatz liegt nach Einschätzung des Konzerns in der Größenordnung des entsprechenden Zugangs zum Vermietvermögen bei Financial Services. Im Jahr 2023 betragen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Financial Services 484 Mio. € (2022: 868 Mio. €).

Im Fall von Finance Leases weist der Konzern Forderungen in Höhe der Netto-Investitionen aus dem Leasingverhältnis unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen aus. Die Netto-Investitionen in ein Leasingverhältnis sind dabei die Brutto-Investitionen (zukünftige Leasingzahlungen und nicht garantierter Restwert) abgezinst mit dem Zinssatz, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt.

Anteile an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Im Erwerbszeitpunkt wird eine positive Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens ermittelt und als Geschäfts- oder Firmenwert (Investor Level Goodwill) angesetzt. Der Geschäfts- oder Firmenwert wird in den

Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen. Wird ein zusätzlicher Anteil an einem bereits bestehenden assoziierten Unternehmen erworben und ändert sich dadurch der maßgebliche Einfluss nicht, wird nur für den zusätzlich erworbenen Anteil ein Geschäfts- oder Firmenwert ermittelt; die bisherige Finanzinvestition wird nicht neu zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Der Daimler Truck-Konzern überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob objektive Hinweise auf Wertminderungen bzw. Wertaufholungen bei at-equity bilanzierten Unternehmen vorliegen. Liegen solche Anhaltspunkte vor, ermittelt der Konzern den Wertanpassungsbedarf. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung, wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Eine Wertaufholung wird dann vorgenommen, wenn objektive Hinweise auf eine Werterhöhung vorliegen. Liegt eine solche Einschätzung vor, so wird der erzielbare Betrag erneut ermittelt. Eine Zuschreibung wird in dem Umfang vorgenommen, in dem sich der erzielbare Betrag nach Vornahme der Wertminderung verändert hat und ist dabei auf den Wert begrenzt, der sich ohne Wertminderung ergeben hätte.

Zu eliminierende Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit at-equity bilanzierten Unternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet. Ergebniseffekte aus der Einbringung von Anteilen an Tochtergesellschaften in bestehende Beteiligungen, die at-equity bewertet werden, werden in die Zwischenergebniseliminierung einbezogen.

Wertminderungstest langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte

Zum 31. Dezember 2023 beurteilt der Daimler Truck-Konzern, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen bzw. Wertaufholungen von langfristigen nichtfinanziellen Vermögenswerten vorliegen. Liegen solche Anzeichen vor, nimmt der Daimler Truck-Konzern eine Schätzung des erzielbaren Betrags des Vermögenswerts vor. Der erzielbare Betrag wird für jeden einzelnen Vermögenswert bestimmt, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt Zahlungsmittelzuflüsse, die nicht weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten, auch ZGEs) sind.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung, soweit diese sich nicht auf Geschäfts- oder Firmenwerte bezieht, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesen Fällen 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 Geschäfts- oder Firmenwerte und für sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer sowie für Entwicklungskosten, bei denen die Projekte noch nicht abgeschlossen sind, wird mindestens einmal jährlich eine Überprüfung der Wertminderung durchgeführt. Diese erfolgt auf Ebene der ZGEs. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer ZGE den erzielbaren Betrag wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen.

Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Bei ZGEs bestimmt der Daimler Truck-Konzern den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäfts- oder Firmenwerte). Wenn der Nutzungswert niedriger als der Buchwert ist, wird der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten zusätzlich ermittelt, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen.

Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Daimler Truck-Konzerns, die auf Wertminderung geprüft wurden, waren Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses und Financial Services. Das Segment Trucks Asia besteht aus der ZGE Trucks Asia und der Beteiligung an der Beijing Foton Automotive Co., Ltd. (BFDA), welche nicht Bestandteil der ZGE Trucks Asia ist, siehe [Anmerkung 14. At-equity bewertete Finanzinvestitionen](#). TORC Robotics, Inc. (TORC) wird als weitere ZGE in der Segmentberichterstattung in der Überleitung dargestellt.

Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (Cash Flows) aus der fortgeführten Nutzung der ZGEs mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der



Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Management verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. In der Regel umfasst der für den Werthaltigkeitstest herangezogene Detailplanungszeitraum fünf Jahre. Um der Skalierung des innovativen Produkts von TORC Rechnung zu tragen, wurde für diese ZGE ein um vier Jahre verlängerter Detailplanungszeitraum festgelegt. Der Ableitung der ewigen Rente liegt ein eingeschwungener Zustand zugrunde. Die Planung basiert auf den Erwartungen im Hinblick auf zukünftige Marktanteile, die allgemeine Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie die Profitabilität der Produkte unter Berücksichtigung der Transformation des Nutzfahrzeuggeschäftes.

Die Verlagerung von Entwicklungsprojekten für Verbrennermotoren hin zu emissionsfreien Fahrzeugen werden neben dem sich ändernden Kundenverhalten stark von Technologie- und Infrastrukturentwicklungen sowie Emissionsvorschriften beeinflusst. Die für die Planung herangezogenen Prämissen werden sowohl mit der historischen Entwicklung als auch mit externen Informationsquellen (u.a. Marktstudien) auf Plausibilität sichergestellt. Die IFRS 16-Effekte (Leasingnehmerbilanzierung) werden konsistent in der Berechnung des Nutzungswertes sowie bei der Bewertung des operativen Nettovermögens (Net Assets) berücksichtigt.

Die Ermittlung der Diskontierungssätze 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 einer ewigen Rente (Terminal Value) abgebildet, die kein Wachstum beinhaltet.

Darüber hinaus werden verschiedene Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese Sensitivitätsanalysen basieren auf Annahmen über die erwartete Geschäftsentwicklung, die auf den zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Tatsachen und Umständen sowie auf realistischen Annahmen über die zukünftige Entwicklung des globalen und branchenspezifischen Umfelds beruhen. Die gesamte Nutzfahrzeugbranche unterliegt zyklischen Schwankungen und reagiert regional und branchenspezifisch unterschiedlich stark. Dieser Tatsache wird Rechnung getragen,

indem für alle fahrzeugbezogenen ZGEs ein konservativer Ansatz verwendet wird. Durch ungünstige und von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Vorstands liegende Veränderungen dieser Rahmenbedingungen können die tatsächlichen Werte von den Schätzwerten abweichen.

Vorräte

Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten werden grundsätzlich nach der Einzelzuordnungsmethode ermittelt. Bei gleichartigen Vorräten, die in einer größeren Stückzahl vorliegen und untereinander austauschbar sind, erfolgt die Zuordnung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten nach der Durchschnittsmethode.

Finanzinstrumente

Ansatz

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Direkt zurechenbare Transaktionskosten werden bei nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumenten berücksichtigt. Bei marktüblichen Käufen oder Verkäufen von finanziellen Vermögenswerten wählt der Daimler Truck-Konzern den Handelstag sowohl für die erstmalige bilanzielle Erfassung als auch für den bilanziellen Abgang.

Bewertung

Kategorisierung von finanziellen Vermögenswerten

Die Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten bestimmt sich nach den folgenden drei Bewertungskategorien:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten
- erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Die Zuordnung zur jeweiligen Bewertungskategorie beruht auf einer Klassifizierungsentscheidung im Zugangszeitpunkt. Dabei sind die beiden Kriterien Geschäftsmodell und Eigenschaften der vertraglichen Zahlungsströme entscheidend.

Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden:

Unter diese Bewertungskategorie fallen unter anderem Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Sie werden mit dem Ziel gehalten, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen und haben vertragliche Zahlungen, die ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag darstellen (SPPI-Kriterium).

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.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden:

Unter diese Bewertungskategorie fallen finanzielle Vermögenswerte, die mit dem Ziel gehalten werden, sowohl die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen als auch Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten zu tätigen und die das SPPI-Kriterium i.S.v. IFRS 9 „Financial Instruments“ erfüllen. Dazu zählen unter anderem Instrumente des Postens verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, die zu Liquiditätssteuerungszwecken gehalten werden.

Darüber hinaus fallen unter diese Kategorie ausgewählte Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten sind und für die die Option zur erfolgsneutralen Erfassung von Zeitwertänderungen ausgeübt wurde.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden:

Unter diese Bewertungskategorie fallen finanzielle Vermögenswerte, die entweder unter die Definition eines Derivats gem. IFRS 9 fallen oder das SPPI-Kriterium nicht erfüllen. Hierzu zählen Instrumente in den Posten verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, Eigen- und Fremdkapitalanteile und übrige finanzielle Vermögenswerte.



Wertminderung finanzieller Vermögenswerte

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 Überfälligkeitssinformationen oder Ausfallwahrscheinlichkeiten festgestellt.

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.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen bereits bei der erstmaligen Erfassung der Stufe 2 zugeordnet werden. Dementsprechend muss keine Einschätzung über eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos vorgenommen werden.

Der Daimler Truck-Konzern wendet die Ausnahme von der Stufenzuordnung für finanzielle Vermögenswerte mit niedrigem Kreditrisiko auf Schuldinstrumente an, die an Börsen notiert und ein Investment-Grade-Rating besitzen und ordnet diese stets der Stufe 1 zu.

Bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden die erwarteten Kreditverluste über ein statistisches Modell berechnet, welches drei wesentliche Risikoparameter einbezieht: Ausfallwahrscheinlichkeit, Verlustquote bei Ausfall und Kredithöhe bei Ausfall. Die Schätzung dieser Risikoparameter bezieht sämtliche zur Verfügung stehenden relevanten Informationen mit ein. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z.B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost Performance Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenario-Analyse

ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Die Ermittlung der Wertberichtigung für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfolgt überwiegend auf kollektiver Basis.

Für Informationen über die Bewertung der erwarteten Kreditverluste siehe [Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken](#).

Ein Finanzinstrument wird ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung nicht davon auszugehen ist, dass ein finanzieller Vermögenswert ganz oder teilweise realisierbar ist, d.h. wenn die Sicherheit nicht mehr verfügbar ist und z.B. nach einer Beendigung des Insolvenzverfahrens oder gerichtlichen Entscheidungen keine weiteren Zahlungen des Kunden erwartet werden.

Es wird erwartet, dass wesentliche Modifikationen bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen auftreten können.

Kategorisierung von finanziellen Verbindlichkeiten:

Die Folgebewertung von finanziellen Verbindlichkeiten bestimmt sich nach den folgenden zwei Bewertungskategorien:

- zu fortgeführten Anschaffungskosten
- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

Grundsätzlich werden im Daimler Truck-Konzern sämtliche finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Eine Ausnahme bilden derivative finanzielle Verbindlichkeiten und die im Folgenden erläuterten kündbaren Anteile.

Der Konzern nimmt an Reverse-Factoring-Vereinbarungen teil, bei denen Lieferanten sich dafür entscheiden können, vorzeitige Zahlungen von Finanzinstituten und externen Banken zu erhalten, indem sie ihre Forderungen gegenüber dem Konzern an einen Factor verkaufen. Der Daimler Truck-Konzern qualifiziert die für das Reverse Factoring in Frage kommenden finanziellen Verbindlichkeiten als Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, da es sich um Zahlungsverpflichtungen für Waren oder Dienstleistungen handelt, die von einem Lieferanten in Rechnung gestellt werden. Daimler-Truck betrachtet Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen als Teil des Working Capital. Grundsätzlich haben Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen eine Ursprungslaufzeit von weniger als 12 Monaten. Zugehörige Zahlungen sind im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten, da sie weiterhin operativer Natur sind.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden:

Unter den zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten finanziellen Verbindlichkeiten werden die von der Mercedes-Benz Grund Services GmbH gehaltenen nicht beherrschenden Anteile an den Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs (1-4) und an der Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG ausgewiesen. Diese nicht beherrschenden Anteile werden als kündbare Instrumente klassifiziert, da die nicht beherrschende Gesellschafterin Mercedes-Benz Grund Services GmbH (siehe [Anmerkung 25. Finanzierungsverbindlichkeiten](#)), das Recht hat, ihren Anteil gegen eine Abfindung zu kündigen und zurückzugeben. Daher werden die nicht beherrschenden Anteile gemäß IAS 32 „Financial Instruments: Presentation“ als finanzielle Verbindlichkeiten bilanziert. Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die Bewertung der kündbaren Anteile an den Grundstücksverwaltungsgesellschaften entspricht dem Barwert des Rückzahlungsbetrags im Falle der Beendigung der Beteiligung.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden:

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen derivative finanzielle Verbindlichkeiten.

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

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 abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet.

Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2023 und 31. Dezember 2022 hätten aufgenommen werden können.



Die beizulegenden Zeitwerte von als Finanzierungsverbindlichkeiten ausgewiesenen Krediten, Geldmarktpapieren, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet. Die beizulegenden Zeitwerte der kündbaren Anteile an den Grundstücksverwaltungsgesellschaften entsprechen annähernd den Buchwerten.

Für kurzfristige Forderungen und Verbindlichkeiten wird aufgrund der kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich geringeren Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen. Hierzu zählen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen, übrige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, ähnliche Geldanlagen und Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften.

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete verzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitalanteile werden 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 direkte oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen. Die Marktwerte werden mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle, wie z.B. Discounted Cash Flow- oder Multiplikator-Modelle, berechnet. Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten verzinslichen Wertpapiere umfassen ausschließlich Geldmarktfonds.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind, werden in den Posten übrige finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten ausgewiesen. 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. Dabei wird wie folgt vorgegangen:

- Für Zinswährungsswaps und Zinssicherungsinstrumente (z.B. Zinsswaps) wurden die beizulegenden Zeitwerte von 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.
- Für unbedingte Devisentermingeschäfte basiert die Bewertung auf am Markt quotierten Forward-Kurven.
- Für Power Purchase Agreements basiert die Bewertung auf dem Discounted Cash Flow Modell, wobei soweit beobachtbar Börsenpreise und darüber hinaus Fundamentaldaten verwendet werden.

Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

Derivative Finanzinstrumente werden im Konzern ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei werden Sicherungsbeziehungen für Währungs- und Zinsrisiken gebildet.

Absicherungen, bei denen sich die Bewertungseffekte aus Grund- und Sicherungsgeschäft in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung weitestgehend ausgleichen, werden größtenteils nicht in ein Hedge Accounting einbezogen.

Derivate, die nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen werden, dienen unverändert der Absicherung eines finanzwirtschaftlichen Risikos aus dem operativen Geschäft. Das Sicherungsinstrument wird glattgestellt, wenn das operative Grundgeschäft nicht mehr besteht oder nicht mehr erwartet wird.

Wenn die Vorgaben des IFRS 9 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert der Daimler Truck-Konzern die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt als Fair Value Hedge oder als Cash Flow Hedge.

Cash Flow Hedges werden im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs- und Zinsrisiken designiert. Die gesicherten Grundgeschäfte stellen bei Währungsrisiken hochwahrscheinlich

erwartete Transaktionen und bei Zinsrisiken variabel verzinsliche finanzielle Verbindlichkeiten dar.

Fair Value Hedges werden im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken designiert. Die gesicherten Grundgeschäfte sind festverzinsliche finanzielle Verbindlichkeiten.

Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Zur prospektiven Effektivitätsmessung wird für die Absicherung von Währungsrisiken die Methode des Critical Terms Match, und für die Absicherung von Zinsrisiken die Regressionsanalyse angewandt.

Sofern die Möglichkeit in Anspruch genommen wird, die Komponente Terminelement oder Cross Currency Basis Spread von der Sicherungsbeziehung auszuschließen, werden sie als Hedgekosten im sonstigen Ergebnis abgezogen.

Weitere Erläuterungen zur Absicherung von Währungs- und Zinsänderungsrisiken finden sich in [Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken](#).

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Der Saldo aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen sowie Planvermögen (Netto-Pensionsverpflichtung oder Netto-Pensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der Brutto-Pensionsverpflichtung zugrundeliegenden Diskontierungszinssatz verzinst. Die daraus resultierenden Netto-Zinsaufwendungen bzw. -erträge werden erfolgswirksam in den Zinsaufwendungen bzw. den Zinserträgen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die übrigen Aufwendungen infolge der Gewährung von Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen, die sich im Wesentlichen aus erdienten Ansprüchen des Geschäftsjahres ergeben, sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen werden – fristen- und währungskongruent zu den Pensionszahlungen – auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Bilanzstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Für sehr lange Laufzeiten stehen keine hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen als Vergleichsmaßstab zur



Verfügung. Die entsprechenden Abzinsungsfaktoren werden mittels Extrapolation der beobachtbaren Markttrenditen entlang der Zinskurve bestimmt.

Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte oder bei Initiierung neuer Garantemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieforderungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Restrukturierungsrückstellungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen gebildet, die den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten. Angesetzt werden Restrukturierungsrückstellungen, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen oder dieser bereits kommuniziert wurde.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Vertragsverbindlichkeiten:

Der Daimler Truck-Konzern bilanziert eine Vertragsverbindlichkeit für die Verpflichtung, Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden zu übertragen, für die der Daimler Truck-Konzern von diesem Kunden eine Gegenleistung erhalten hat (bzw. noch zu erhalten hat). Vertragsverbindlichkeiten ergeben sich beim Daimler Truck-Konzern insbesondere aus im Voraus bezahlten Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien.

Rückerstattungsverbindlichkeiten:

Eine Rückerstattungsverbindlichkeit ergibt sich, wenn der Daimler Truck-Konzern von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurückerstattet wird. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der Gegenleistung bewertet, die dem Daimler Truck-Konzern voraussichtlich nicht zusteht und somit nicht im Transaktionspreis berücksichtigt wird.

Rückerstattungsverbindlichkeiten ergeben sich im Daimler Truck-Konzern insbesondere aus folgenden Sachverhalten:

- Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften (insbesondere Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe), die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind, und
- Verkäufe mit Rückgaberecht und Restwertgarantien.

Aktienorientierte Vergütung

Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen, soweit die Ansprüche verdient sind. Das in der Berichtsperiode zu berücksichtigende Ergebnis entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Bilanzstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents und wird in den Funktionskosten ausgewiesen.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung

Im Daimler Truck-Konzern wird die indirekte Methode zur Ermittlung des Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit angewendet. Gezahlte Zinsen sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Die Zahlungsströme aus kurzfristig verzinslichen Wertpapieren mit hoher Umschlaghäufigkeit und wesentlichen Beträgen werden saldiert im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit abgebildet.

Berücksichtigung nachhaltigkeitsbezogener Aspekte beim Ansatz und der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden

Nachhaltigkeit ist ein wichtiger Bestandteil der langfristigen Ziele und damit vieler strategischer Projekte des Daimler Truck-Konzerns. Ziel ist es, nachhaltige und zukunftsfähige Transportlösungen für den Warenverkehr und die Personenbeförderung zu entwickeln und auf die Straße zu bringen. Hierzu zählt auch das Ziel des Daimler Truck-Konzerns in Europa, Nordamerika und Japan bis zum Jahr 2039 ausschließlich Neufahrzeuge anzubieten, die im Fahrbetrieb CO₂-neutral sind. Nachhaltigkeit ist ein integraler Bestandteil des Kerngeschäfts und Teil der unternehmerischen Verantwortung.

Die vollständige Emissionsfreiheit funktioniert nur auf Grundlage von batteriebetriebenen und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen. Der Daimler Truck-Konzern hat bereits in Europa, Nordamerika und Asien

emissionsfreie Truck- und Bus-Modelle in Serienproduktion (weitere Informationen finden sich im Abschnitt Nachhaltigkeit bei Daimler Truck im zusammengefassten Lagebericht unter [Verantwortungsvolle Unternehmensführung](#)). In den kommenden Jahren sollen nicht nur weitere Fahrzeuge mit Batterieantrieb, sondern auch auf Wasserstoffbasis folgen. Zusätzlich plant der Konzern den Ausbau seiner Technologien zukünftig zu erweitern sowie das Potenzial weiterer Batterie- und Lademöglichkeiten zu erforschen. Da es wichtig ist, die richtige Infrastruktur für den Einsatz dieser Null-Emissions-Fahrzeuge auf der Straße sicherzustellen, plant der Daimler Truck-Konzern mit ausgewählten Partnern den Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur.

Die mit der Transformation des Nutzfahrzeuggeschäftes verbundenen klimabedingten Auswirkungen werden beim Ansatz und der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden des Konzerns berücksichtigt. Insbesondere bei der Bilanzierung der nachfolgend beschriebenen Vermögenswerte und Schulden, sind Schätzungen und Ermessensentscheidungen im Zusammenhang mit nachhaltigkeitsbezogenen Aspekten von Relevanz:

Die angestrebte Verlagerung von Verbrennungsmotoren hin zu emissionsfreien Fahrzeugen sowie die sich ändernde Kundennachfrage zu nachhaltigeren Produkten spiegeln sich darin wider, dass in allen Fahrzeugsegmenten der Fokus in den folgenden Jahren auf Entwicklungsprojekten im Zusammenhang mit emissionsfreien Fahrzeugen liegen wird. Diese Entwicklungsprojekte werden neben dem sich ändernden Kundenverhalten stark von Technologie- und Infrastrukturentwicklungen sowie Emissionsvorschriften beeinflusst. Es ist davon auszugehen, dass sich der Anteil an Entwicklungskosten für Verbrennerfahrzeuge reduzieren und der Anteil für emissionsfreie Fahrzeuge weiter erhöhen wird. Bei der Ermittlung und der Überprüfung der Nutzungsdauern von aktivierten Entwicklungskosten wird auf den erwarteten Produktlebenszyklus abgestellt. Die Transformation des Nutzfahrzeuggeschäftes zu emissionsfreien Fahrzeugen kann sich auf die ursprünglich erwarteten Produktlebenszyklen auswirken. Zum Bilanzstichtag wurden keine Anpassungen der Nutzungsdauern für aktivierte Entwicklungskosten aufgrund von Veränderungen an den erwarteten Produktlebenszyklen durch die Transformation im Daimler Truck-Konzern vorgenommen.



Aufgrund der Transformation zu emissionsfreien Fahrzeugen sind die Nutzungsdauern der Vermögenswerte des Sachanlagevermögens des Daimler Truck-Konzerns regelmäßig zu prüfen. Daimler Truck plant, dass die emissionsfreien Fahrzeuge zum Großteil auf denselben Fertigungsanlagen produziert werden können. Dies erfolgt auch schon an den großen Produktionsstandorten in Deutschland und den USA. Hierdurch kann auch zukünftig flexibel auf die Kundennachfrage reagiert werden. Zum Stichtag ergab die Überprüfung der Nutzungsdauern des Sachanlagevermögens keinen Anpassungsbedarf aufgrund des flexiblen Einsatzes der Produktionsanlagen innerhalb des Konzerns. Darüber hinaus sind alle erforderlichen Sachinvestitionen in Bezug auf die Transformation in der zugrundeliegenden Planung berücksichtigt.

Der Werthaltigkeitstest der ZGEs reflektiert diese Transformationsziele sowohl in den prognostizierten Planungsperioden als auch in der Berechnung des Terminal Values. Der Ableitung der ewigen Rente liegt ein eingeschwungener Zustand zugrunde. Um dem Ziel des Daimler-Truck-Konzerns Rechnung zu tragen, dass in den Triade-Märkten bis 2030 der Umsatzanteil der im Fahrbetrieb CO₂-neutralen Nutzfahrzeuge bis zu 60% betragen soll, sind in den Planungsperioden Annahmen für einen stetigen Anstieg des Anteils von emissionsfreien Fahrzeugen in den jeweiligen Märkten berücksichtigt. Da die wesentlichen Transformationsziele erst außerhalb des Detailplanungszeitraums liegen, sind auch Annahmen über die Verlagerung von Erlösen, Kosten (inkl. Entwicklungskosten) und entsprechenden Investitionen im Terminal Value reflektiert. Diese Parameter spiegeln sich im jährlichen Wertminderungstest unserer fahrzeugbezogenen ZGEs wider.

Die zunehmenden regulatorischen Vorgaben zu CO₂-Emissionen befördern die Transformation des Daimler Truck-Konzerns zu emissionsfreien Nutzfahrzeugen. Werden die regulatorischen Vorgaben nicht erfüllt bzw. die Emissionsgrenzwerte überschritten, sind Strafzahlungen an die Behörden zu leisten. Die Rückstellungen zu den potenziellen Strafzahlungen beruhen auf Schätzungen und können künftig aufgrund strengerer oder neuer regulatorischer Vorgaben weiter steigen. Bereits heute sind neue regulatorische Vorgaben zu CO₂-Emissionen aus Fahrzeugverkäufen, die ab dem Jahr 2025 Inkrafttreten, bekannt. Zum Stichtag sind keine Rückstellungen für Zahlungen an Behörden aufgrund der Überschreitung der Emissionsgrenzwerte im Daimler Truck-Konzern zu bilanzieren.

Der Daimler Truck-Konzern hat Power Purchase Agreements mit Laufzeiten bis 2044 abgeschlossen. Diese sind entweder als Leasingverhältnis gem. IFRS 16, Derivat gem. IFRS 9 oder schwebendes Geschäft gem. IAS 37 bilanziert. Insgesamt sind diese Verträge im Verhältnis zum Gesamtstrombedarf und hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage derzeit für den Konzern von untergeordneter Bedeutung.

2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Ermessensentscheidungen vorgenommen werden. Diese können Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Bilanzstichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements betroffen sind, werden im Folgenden erläutert. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen und Ermessensentscheidungen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben.

Werthaltigkeit von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Im Rahmen der Werthaltigkeitstests für nichtfinanzielle Vermögenswerte sind Einschätzungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu bestimmen. Dabei sind insbesondere Annahmen bezüglich der zukünftigen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschätzungen beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung oder Wertaufholung vorliegen, sind

ebenfalls Schätzungen und Beurteilungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen. In diesem Zusammenhang sind Annahmen über die künftige Geschäftsentwicklung zu treffen, um die erwarteten zukünftigen Cash Flows dieser Finanzinvestition abzuleiten. Die Buchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können [Anmerkung 14. At-equity bewertete Finanzinvestitionen](#) entnommen werden.

Werthaltigkeit von vermieteten Gegenständen

Der Daimler Truck-Konzern überprüft regelmäßig die wertbestimmenden Faktoren seiner vermieteten Fahrzeuge. Dabei sind vor allem die Restwerte der Fahrzeuge nach Ablauf der Leasinglaufzeit einzuschätzen, die einen wesentlichen Teil der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse aus vermieteten Gegenständen darstellen. Im Rahmen dessen werden Annahmen zu wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rückläufer, der aktuellen Vermarktungsergebnisse sowie zukünftiger Fahrzeug-Modellwechsel getroffen. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie z.B. historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt. Sofern sich die Restwerterwartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteinschätzung nicht unmittelbar aus, sondern verteilt sich gleichmäßig über die Restlaufzeiten des Leasingvertrags.

Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Der Daimler Truck-Konzern schätzt regelmäßig das Ausfallrisiko seiner Forderungen aus Finanzdienstleistungen ein. In diesem Zusammenhang werden viele Faktoren berücksichtigt. Diese umfassen Erfahrungswerte hinsichtlich eingetretener Kreditausfälle, die Größe und Zusammensetzung einzelner Portfolios, aktuelle wirtschaftliche Ereignisse und Rahmenbedingungen sowie die aktuellen Marktwerte bzw. die Angemessenheit der Kreditsicherheiten. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen über Faktoren einbezogen. Diese



Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z.B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost Performance Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Prognosen unter Verwendung einer Szenario-Analyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches sowie pessimistisches Szenario). Weitere externe Informationen, die nicht über die Szenarien abgebildet werden können, werden – soweit erforderlich – durch nachgelagerte Anpassungen in die Bewertung mit einbezogen. Sollten sich Einschätzung und Beurteilung dieser Faktoren ändern, beeinflusst dies die Höhe der zu bildenden Wertberichtigungen und wirkt sich auf das Konzernergebnis aus. Für weitere Informationen siehe auch [Anmerkung 15. Forderungen aus Finanzdienstleistungen](#) und [Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken](#).

Produktgarantien

Die Bilanzierung von Rückstellungen für Produktgarantien ist grundsätzlich mit vielen Einschätzungen verbunden.

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien in Abhängigkeit der jeweiligen Produkte und Marktgegebenheiten. Rückstellungen für Produktgarantien werden grundsätzlich zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs oder bei Einführung neuer Arten von Produktgarantien gebildet. Um die Rückstellungshöhe zu bestimmen, müssen Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle sowie möglicher Rückrufaktionen pro Baureihe getroffen werden. Diese Einschätzungen basieren auf Erfahrungswerten hinsichtlich in der Vergangenheit erfolgter Schadensanfälligkeiten bzw. -verläufe. Ferner umfassen die Einschätzungen Annahmen über die Höhe der potenziellen Reparaturkosten pro Fahrzeug und die Auswirkungen möglicher Zeit- oder Kilometerbeschränkungen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst. Weitere Informationen zu Rückstellungen für sonstige Risiken können [Anmerkung 24. Rückstellungen für sonstige Risiken](#) entnommen werden.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren

Der Daimler Truck-Konzern ist mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil des Daimler Truck-Konzerns ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie

Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtsstreitigkeiten oder behördlichen Untersuchungen liegen häufig komplexe rechtliche Fragestellungen zugrunde und sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Entsprechend ist die Beurteilung, ob zum Stichtag eine gegenwärtige Verpflichtung als Ergebnis eines Ereignisses in der Vergangenheit besteht, ob ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich und die Verpflichtung verlässlich schätzbar ist, in einem erheblichen Maß mit Einschätzungen durch das Management verbunden. Der Daimler Truck-Konzern beurteilt den jeweiligen Stand eines Verfahrens regelmäßig, auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Es ist auch möglich, dass sich gebildete Rückstellungen nach Abschluss einiger dieser Verfahren als der Höhe nach als unzureichend erweisen oder der Daimler Truck-Konzern zu Zahlungen aus rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben. Es ist auch möglich, dass sich die für bestimmte Gerichtsverfahren gebildeten Rückstellungen nach Abschluss eines solchen Verfahrens als unzureichend erweisen. Der Daimler Truck-Konzern kann auch für Zahlungen in Gerichtsverfahren haftbar gemacht werden, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow des Daimler Truck-Konzerns in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Managements keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben. Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren können [Anmerkung 31. Rechtliche Verfahren](#) entnommen werden.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die damit zusammenhängenden Pensionsaufwendungen basieren auf versicherungsmathematischen Modellen. Den Bewertungen liegen dabei unterschiedliche Annahmen wie aktuelle versicherungsmathematisch entwickelte Wahrscheinlichkeiten (u.a. Abzinsungsfaktoren, Anstieg der Lebenshaltungskosten), Annahmen über die künftige Fluktuation in Abhängigkeit von Alter und Dienstjahren oder auch erfahrungsbedingte Annahmen über die Eintrittswahrscheinlichkeit von Rentenzahlungen, Ratenzahlung oder Kapitalauszahlung

zugrunde. Aufgrund veränderter Markt- und Konjunkturverhältnisse können die Einflussfaktoren zugrunde gelegten Wahrscheinlichkeiten von aktuellen Entwicklungen abweichen. Mittels Sensitivitätsanalysen werden die finanziellen Auswirkungen der Abweichungen bei den wesentlichen Faktoren ermittelt. Weitere Informationen können [Anmerkung 23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen](#) entnommen werden.

Ertragsteuern

Die Berechnung der Ertragsteuern basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss dargestellten Steuerpositionen unterliegen wegen ihrer Komplexität möglicherweise einer abweichenden Interpretation durch Steuerpflichtige einerseits und lokale Finanzbehörden andererseits. Abweichende Interpretationen können sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Ansatz und der Bewertung von Bilanzpositionen sowie der steuerlichen Würdigung von Aufwendungen und Erträgen ergeben. Für die Ermittlung von aktiven latenten Steuern sind die künftig zu versteuernden Ergebnisse sowie die Zeitpunkte, zu denen die aktiven latenten Steuern realisiert werden, einzuschätzen. Dabei werden unter anderem die geplanten operativen Ergebnisse der Tochterunternehmen, die Ergebniswirkungen aus der Umkehrung von zu versteuernden temporären Differenzen sowie realisierbare Steuerstrategien berücksichtigt. Da künftige Geschäftsentwicklungen unsicher sind und sich teilweise der Steuerung durch den Daimler Truck-Konzern entziehen, sind die für die Bilanzierung von Ertragsteuern getroffenen Annahmen im Zusammenhang mit der Bilanzierung von aktiven latenten Steuern in erheblichem Umfang mit Unsicherheiten verbunden.

Der Daimler Truck-Konzern beurteilt zu jedem Bilanzstichtag die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Geschäftsjahren. Aktive latente Steuern werden nur dann bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass künftige zu versteuernde Ergebnisse zur Realisierung von Steuervorteilen zur Verfügung stehen werden.



3. Konsolidierungskreis

Zusammensetzung des Konzerns

Die Zusammensetzung des Konzerns zeigt die Tabelle [7 D.08](#). Eine Zusammensetzung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und des Anteilsbesitzes des Daimler Truck-Konzerns gemäß § 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste dargestellt. Weitere Informationen hierzu sind in [Anmerkung 42. Zusätzliche Angaben](#).

Die gesamten Bilanzsummen der zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierten Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftlichen Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Daimler Truck-Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von untergeordneter Bedeutung sind, hätten einen Anteil von rund 1 % an der Konzernbilanzsumme; die Summe der Umsatzerlöse und der Ergebnisse nach Steuern würde sich auf rund 1 % der Konzernumsatzerlöse und des Konzernergebnisses belaufen.

Strukturierte Unternehmen

Bei den strukturierten Unternehmen des Daimler Truck-Konzerns handelt es sich um Vermietungsgesellschaften und Asset-Backed-Securities (ABS)-Gesellschaften. Gegenstand der Vermietungsgesellschaften ist im Wesentlichen der Erwerb sowie die Vermietung und Verwaltung von Vermögenswerten. Die ABS-Gesellschaften werden insbesondere zur Refinanzierung des Daimler Truck-Konzerns genutzt. Im Regelfall werden Forderungen aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft an strukturierte Unternehmen übertragen. Diese refinanzieren den Kaufpreis über die Ausgabe von Wertpapieren.

Zum Bilanzstichtag bestehen im Daimler Truck-Konzern Beziehungen zu vier beherrschten strukturierten Unternehmen. Darüber hinaus unterhält der Daimler Truck-Konzern Beziehungen zu fünf nicht beherrschten strukturierten Unternehmen.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Zum 31. Dezember 2023 gibt es keine wesentlichen zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden (nähere Informationen finden sich im Abschnitt Grundlagen des Konzerns im zusammengefassten Lagebericht unter [Wichtige Ereignisse](#)).

D.08

Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember	
	2023	2022
Konsolidierte Tochterunternehmen	128	125
Inland	17	13
Ausland	111	112
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	22	22
Inland	7	8
Ausland	15	14
At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	1
Inland	–	–
Ausland	1	1
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	5	8
Inland	1	1
Ausland	4	7
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	6	6
Inland	1	1
Ausland	5	5
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen	11	11
Inland	6	5
Ausland	5	6
Zu Fair Value bilanzierte wesentliche sonstige Beteiligungen	5	4
Inland	3	2
Ausland	2	2
Gesamt	178	177

4. Unternehmenszusammenschlüsse

Erwerb von Lkw- und Bus-bezogenen Financial Services-Gesellschaften sowie Geschäftsbereichen von der Mercedes-Benz Group

Im Jahr 2022, im Nachgang zur Abspaltung, hat der Daimler Truck-Konzern im Zusammenhang mit den sogenannten Phase 2-Transaktionen die nachfolgenden Lkw- und Bus-bezogenen Financial Services-Gesellschaften sowie Financial Services-Geschäftsbereiche von der Mercedes-Benz Group erworben (zusammen auch erworbenes Finanzdienstleistungsgeschäft):

- Mercedes-Benz Broker Argentina S.A. und Mercedes-Benz Servicios S.A. inklusive der Anteile an deren Tochterunternehmen Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A. mit Sitz in Argentinien, Buenos Aires (ARG)
- Daimler Truck Financial Services Belgium SA/NV mit Sitz in Belgien, Brüssel (BEL)
- Daimler Truck Financial Services Nederland B.V. mit Sitz in den Niederlanden, Utrecht (NL)
- Mercedes-Benz Trucks Financial Services Italia S.p.A. mit Sitz in Italien, Rom (ITA)
- Mercedes-Benz Renting, S.A. mit Sitz in Spanien, Madrid (ESP-RT)
- Mercedes-Benz Financial Services UK Ltd. mit Sitz im Vereinigten Königreich, Milton Keynes (UK)
- Mercedes-Benz Kamyon Finansman A.S. inklusive der Anteile an dessen Tochterunternehmen Daimler Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S. mit Sitz in der Türkei, Istanbul (TR)
- Daimler Truck Financial Services España E.F.C., S.A.U. mit Sitz in Spanien, Madrid (ESP-FS)

Vor dem Erwerb gab es zwischen dem Daimler Truck-Konzern als Erwerber und dem erworbenen Lkw- und Bus-bezogenen Finanzdienstleistungsgeschäft bereits bestehende vertragliche Beziehungen (Pre-existing Relationships) im Rahmen der Überlassung von Lkw/Bussen an die Financial Service-Gesellschaften zur Weitervermietung an Endkunden sowie aus der Übernahme von Chancen und Risiken aus Restwerten. Mit dem Erwerb der Financial Services-Gesellschaften wurden diese vertraglichen Beziehungen beendet.



Die Ermittlung der Kaufpreise sowie die Kaufpreisallokation inklusive der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden von ARG und BEL wurde bereits zum 31. Dezember 2022 abgeschlossen.

Die Ermittlung der Kaufpreise sowie die Kaufpreisallokation inklusive der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden von NL, ITA und ESP-RT wurde zum 31. März 2023 abgeschlossen. Die Finalisierung führte zu keinen Veränderungen im Vergleich zum 31. Dezember 2022.

Die Ermittlung der Kaufpreise sowie die Kaufpreisallokation inklusive der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden von UK wurde zum 30. Juni 2023 abgeschlossen. Die Finalisierung führte zu keinen wesentlichen Veränderungen im Vergleich zum 31. Dezember 2022.

Bei TR und ESP-FS wurde die Ermittlung der Werte für die Kaufpreise zum 30. Juni 2023 abgeschlossen. Dies führte bei TR zu keinen Veränderungen im Vergleich zum 31. Dezember 2022. Die zum 31. Dezember 2022 noch offene Verbindlichkeit wurde im 2. Quartal 2023 beglichen. Bei ESP-FS hat sich zum 30. September 2023 eine Veränderung hinsichtlich des Kaufpreises und des Zeitwertes der Pre-existing Relationships gegenüber dem 31. Dezember 2022 ergeben. Dies führte zu keinen wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss zum 31. Dezember 2023.

In Tabelle [7 D.09](#) ist die zum 30. September 2023 aktualisierte Ermittlung der übertragenen Gegenleistung für ESP-FS dargestellt.

Die Kaufpreisallokation inklusive der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden bei TR und ESP-FS wurden zum 30. September 2023 abgeschlossen. Die Aktualisierung zum 30. September 2023 ergab keine wesentlichen Veränderungen im Vergleich zum 31. Dezember 2022.

D.09

Übertragene Gegenleistungen der Unternehmenszusammenschlüsse

	ESP-FS
in Millionen €	
Zahlungsmittel zum Erwerb der Share Deal-Transaktionen	15
Ablöse der Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber der Mercedes-Benz Group in Zahlungsmitteln	193
Abzüglich der zugeordneten Zahlungsmittel für die Erfüllung der Pre-existing Relationships	-44
Gesamte übertragene Gegenleistung	164
Davon bezahlt bis zum 31. Dezember 2023	164
Erworbene Zahlungsmittel	-6
Netto-Zahlungsmittelabfluss des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts bis zum 31. Dezember 2023	158

Tabelle [7 D.10](#) stellt die Verteilung der übertragenen Gegenleistung auf die erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden, bewertet zu den beizulegenden Zeitwerten, zu den jeweiligen Erwerbszeitpunkten für UK, TR und ESP-FS dar.

D.10

Erworbene Vermögenswerte und übernommene Schulden mit den beizulegenden Zeitwerten

	UK	TR	ESP-FS
in Millionen €			
Immaterielle Vermögensgegenstände	5	-	-
Sachanlagen	-	1	-
Vermietete Gegenstände	225	-	2
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	448	532	155
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	2	-
Zahlungsmittel und -äquivalente	-	75	6
Übrige finanzielle Vermögenswerte	-	14	11
Übrige Vermögenswerte	-	2	6
Summe Vermögenswerte	678	626	180
Rückstellungen	-	2	2
Finanzierungsverbindlichkeiten	-	527	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	4
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-	34	1
Sonstige Schulden	-	8	4
Summe Schulden	-	571	11
Erworbenes Netto-Vermögen	678	56	169
Gesamte übertragene Gegenleistung (Kaufpreis)	680	37	164
Geschäfts- oder Firmenwert (+) oder Erwerb zu einem Preis unter dem Marktwert (-)	2	-19	-5



5. Umsatzerlöse

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

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geografische Regionen aufgliedert und in Tabelle [7 D.11](#) dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten, wie in [Anmerkung 35. Segmentberichterstattung](#) dargestellt.

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften von 1.184 Mio. € (2022: 1.008 Mio. €), Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Financial Services von 2.027 Mio. € (2022: 1.320 Mio. €) sowie Effekte aus der Währungssicherung. Die Zinsen aus den Finanzdienstleistungen enthalten Finanzerträge auf die Nettoinvestitionen in Leasingverhältnisse von 283 Mio. € (2022: 187 Mio. €).

Die Umsatzerlöse gemäß IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse, die zum 31. Dezember 2022 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, und sich im Laufe des Jahres 2023 auf 865 Mio. € beliefen (Umsatzerlöse in 2022, die zum 1. Januar 2022 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren: 1.043 Mio. €) sowie Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen von 93 Mio. € (2022: 99 Mio. €), die in früheren Perioden erfüllt oder teilweise erfüllt worden sind.

Darüber hinaus beinhalteten die Umsatzerlöse im Vorjahr gemäß IFRS 15 Umsatzerlöse aus dem zweiten Quartal 2022 im Segment Mercedes-Benz aus einem Lizenzvertrag mit Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), einer at-equity bewerteten Finanzinvestition des Daimler Truck-Konzerns.

D.11

Umsatzerlöse

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
2023								
Umsatzerlöse nach IFRS 15	23.463	20.986	7.014	4.374	216	56.054	-3.342	52.712
Europa	180	14.397	480	3.039	104	18.201	-1.046	17.154
Nordamerika	22.964	1.197	108	440	37	24.746	-1.288	23.459
Asien	6	1.953	5.721	94	15	7.790	-716	7.074
Lateinamerika ¹	122	2.281	171	700	21	3.295	-249	3.046
Übrige Märkte	190	1.157	533	102	39	2.021	-42	1.979
Sonstige Umsatzerlöse	29	652	47	192	2.458	3.377	-199	3.178
Umsatzerlöse gesamt	23.492	21.638	7.060	4.566	2.674	59.431	-3.541	55.890

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
2022								
Umsatzerlöse nach IFRS 15	21.985	19.650	6.466	3.494	176	51.771	-3.139	48.632
Europa	207	12.213	381	2.456	42	15.299	-864	14.435
Nordamerika	21.408	1.182	130	256	46	23.022	-1.285	21.737
Asien	8	1.905	5.166	62	17	7.158	-689	6.469
Lateinamerika ¹	175	3.442	222	643	22	4.504	-253	4.251
Übrige Märkte	187	908	567	77	49	1.788	-48	1.740
Sonstige Umsatzerlöse	54	563	33	195	1.583	2.428	-115	2.313
Umsatzerlöse gesamt	22.039	20.213	6.499	3.689	1.759	54.199	-3.254	50.945

¹ Ohne Mexiko.



Zum 31. Dezember 2023 wird erwartet, dass zukünftig Umsatzerlöse von 3.706 Mio. € (2022: 3.373 Mio. €) aus zum Ende der Berichtsperiode nicht (oder teilweise nicht) erfüllten Leistungsverpflichtungen innerhalb der nächsten drei Jahre realisiert werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um langfristige Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantieverträge. Nicht enthalten sind verbleibende Leistungsverpflichtungen aus Kundenverträgen, die eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von maximal einem Jahr haben. Zur Bestimmung der ursprünglichen Laufzeit eines kombinierten Vertrages werden darin enthaltene langfristige Leistungsverpflichtungen, die im Verhältnis zum Gesamtvertragsvolumen von untergeordneter Bedeutung sind, nicht berücksichtigt.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Segmenten ist in Tabelle [7 D.88](#) und nach Regionen in Tabelle [7 D.90](#) in [Anmerkung 35. Segmentberichterstattung](#) dargestellt.

6. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle [7 D.12](#) dargestellt.

D.12

Umsatzkosten

	2023	2022
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-40.273	-38.717
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-804	-716
Refinanzierungskosten bei Financial Services	-1.424	-726
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-88	-174
Übrige Umsatzkosten	-1.379	-1.180
	-43.968	-41.513

Der Anstieg der Umsatzkosten des Konzerns ist hauptsächlich auf höhere Umsätze im Jahr 2023 als im Jahr 2022 zurückzuführen.

Im Jahr 2023 wurden die Umsatzkosten im Segment Financial Services durch erhöhte Zinssätze und ein deutlich angestiegenes Portfolio beeinflusst.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 94 Mio. € (2022: 120 Mio. €) sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Im Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse sind unter anderem Kostenoptimierungsprogramme zur Reduktion der Fixkosten enthalten (siehe Tabelle [7 D.13](#)).

Vertriebskosten

Im Jahr 2023 beliefen sich die Vertriebskosten auf 2.890 Mio. € (2022: 2.928 Mio. €). Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten wie etwa Personal-, Material- und übrige Vertriebskosten. Im Vorjahr war ein Sondereffekt aus der Wertminderung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg enthalten.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2023 betragen die allgemeinen Verwaltungskosten 2.413 Mio. € (2022: 1.957 Mio. €). Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb und der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, wie etwa Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten. Der Anstieg im Jahr 2023 ergab sich im Wesentlichen aufgrund von höheren Personalkosten sowie IT-Kosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten betragen im Jahr 2023 1.757 Mio. € (2022: 1.618 Mio. €) und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

Kostenoptimierungsprogramme

Im Jahr 2023 ergaben sich Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen in den Umsatz- und Vertriebskosten, die dem Segment Mercedes-Benz zuzuordnen sind. Im Vorjahr wirkten Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen in allen Funktionskostenbereichen und standen im Zusammenhang mit den im Dezember 2019 mit dem Gesamtbetriebsrat der Mercedes-Benz Group AG vereinbarten

Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung. Die Aufwendungen waren primär den Segmenten Mercedes-Benz und Daimler Buses zuzuordnen.

Der Konzern erfasste im Vorjahr auch eine Restrukturierungsrückstellung im Zusammenhang mit dem von Mercedes-Benz do Brasil Ltda. (Brasilien) im September 2022 angekündigten Transformationsplan zur Restrukturierung und damit zur Reduzierung von Kosten sowie ca. 2.200 Arbeitsplätzen auf sozial verantwortliche Weise. Die Aufwendungen waren dem Segment Mercedes-Benz und Daimler Buses zuzuordnen.

Tabelle [7 D.13](#) gibt einen Überblick über die Zusammensetzung des Gesamtaufwands der Kostenoptimierungsprogramme.

D.13

Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen

	2023	2022
in Millionen €		
Umsatzkosten	7	176
Vertriebskosten	9	5
Allgemeine Verwaltungskosten	-	42
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-	1
	16	224

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltene Personalaufwand betrug 8.154 Mio. € im Jahr 2023 (2022: 7.820 Mio. €). Darin sind Löhne und Gehälter von 6.325 Mio. € (2022: 6.016 Mio. €), Kosten der sozialen Sicherheit von 1.557 Mio. € (2022: 1.479 Mio. €) sowie Kosten der Altersversorgung von 272 Mio. € (2022: 325 Mio. €) enthalten.

Die Zahl der im Geschäftsjahr im Daimler Truck-Konzern gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 4 HGB durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann Tabelle [7 D.14](#) entnommen werden.

**D.14****Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte**

	2023	2022
Trucks North America	29.291	27.630
Mercedes-Benz	42.146	44.278
Trucks Asia	16.904	16.244
Daimler Buses	16.756	16.385
Financial Services	1.903	1.577
Zentrale Funktionen & Services ¹	2.933	2.324
	109.933	108.438

¹ Einschließlich Unternehmen, die keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind und Teil der Überleitung in der Segmentberichterstattung sind.

Informationen über die Gesamtbezüge der aktiven Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen sind in [Anmerkung 39. Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats](#) angegeben.

7. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge kann Tabelle [7 D.15](#) entnommen werden.

D.15**Sonstige betriebliche Erträge**

	2023	2022
in Millionen €		
Erträge im Zusammenhang mit dem Erwerb der Phase 2 Gesellschaften	4	123
Erträge aus der Beendigung der Pre-existing Relationships	-	44
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	301	310
Fördergelder und Subventionen	55	51
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	24	34
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	43	42
Übrige sonstige Erträge	238	276
	664	880

Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalteten im Jahr 2023 einen Ertrag aus der Sacheinlage der On-Highway-IP-Rechte an den mittelschweren Daimler Truck-Motoren in die DEUTZ AG. Im Vorjahr waren Erträge aus dem negativen Unterschiedsbetrag aus Erwerben zu einem Preis unter dem Marktwert i.H.v. 123 Mio. € und Erträge aus der Beendigung der Pre-existing Relationships i.H.v. 44 Mio. € aufgrund des erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäfts enthalten. Erläuterungen dazu finden sich in [Anmerkung 4. Unternehmenszusammenschlüsse](#).

Die Erträge aus weiterverrechneten Kosten beinhalten Erträge aus Lizenzen und Patenten, weiterverrechnete Frachtkosten und andere weiterverrechnete Erträge, denen Aufwendungen vor allem in den Funktionskosten gegenüberstehen.

Die Fördergelder und Subventionen enthalten überwiegend Erstattungen im Zusammenhang mit laufenden Altersteilzeitverträgen und Fördermittel für alternative Antriebe.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist in Tabelle [7 D.16](#) dargestellt.

D.16**Sonstige betriebliche Aufwendungen**

	2023	2022
in Millionen €		
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-41	-18
Übrige sonstige Aufwendungen	-60	-159
	-101	-177

In den übrigen sonstigen Aufwendungen sind auch Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren enthalten.

8. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [7 D.17](#) entnommen werden.

D.17**Übriges Finanzergebnis**

	2023	2022
in Millionen €		
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-128	139
Sonstiges übriges Finanzergebnis	-4	-49
	-132	90



9. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle [D.18](#) entnommen werden.

D.18		
Zinserträge und Zinsaufwendungen		
	2023	2022
in Millionen €		
Zinserträge		
Zinsen und ähnliche Erträge	384	198
	384	198
Zinsaufwendungen		
Netto-Zinsaufwand auf die Netto-Schuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-55	-55
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-186	-190
	-241	-245

10. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung der Ertragsteuern kann Tabelle [D.19](#) entnommen werden.

D.19		
Aufteilung des Steueraufwands		
	2023	2022
in Millionen €		
Tatsächliche Steuern	-1.620	-1.062
Latente Steuern	264	376
	-1.355	-686

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge von 38 Mio. € enthalten (2022: Aufwand von 4 Mio. €).

Die latenten Ertragsteuern setzen sich aus den in der Tabelle [D.20](#) aufgeführten Komponenten zusammen.

D.20		
Zusammensetzung des latenten Steuerertrags (+) oder -aufwands (-)		
	2023	2022
in Millionen €		
Latente Steuern aus temporären Differenzen	147	342
Latente Steuern aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	117	34
	264	376

Die Daimler Truck Holding AG hat ihren Sitz in Deutschland mit einem anwendbaren Ertragsteuersatz von 29,8 % im Jahr 2023 bzw. 2022. Er setzt sich zusammen aus einem Körperschaftsteuersatz von 15,0 %, einem Solidaritätszuschlag von 5,5 % auf die jeweilige Körperschaftsteuer und einem Gewerbesteuerersatz von 14,0 %. Die latenten Steuern wurden anhand der erwarteten länderspezifischen Steuersätze bewertet.

Tabelle [D.21](#) zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten Steueraufwand des Geschäftsjahres zum ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von unverändert 29,8 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

D.21

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2023	2022
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-1.589	-1.029
Abweichende ausländische Steuersätze	136	133
Abweichende Gewerbesteuer	9	5
Effekt aus Steuergesetzänderungen	38	-19
Veränderung der nicht bilanzierten aktiven latenten Steuern	184	364
Steuerfreie Erträge und nicht abzugsfähige Aufwendungen	-107	-126
Sonstiges	-27	-14
	-1.355	-686

Die Veränderung der nicht bilanzierten aktiven latenten Steuern im Jahr 2023 resultiert überwiegend aus der Auflösung von Wertberichtigungen aktiver latenter Steuern einer indischen Tochtergesellschaft.

In den Effekten aus steuerfreien Erträgen und nicht abzugsfähigen Aufwendungen sind Steuereffekte aus in- und ausländischen Gesellschaften enthalten, z.B. aufgrund von steuerfreien Dividenden und nicht abzugsfähigen Aufwendungen, die im Zusammenhang mit steuerfreien Dividenden angefallen sind.

Die sonstigen Veränderungen beinhalten im Wesentlichen Währungs- und Inflationseffekte sowie Effekte aus Quellensteuern.

In der Konzernbilanz werden die in Tabelle [D.22](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern ausgewiesen.

**D.22****Aktive und passive latente Steuern**

	2023	2022
in Millionen €		
Aktive latente Steuern	1.873	1.643
Passive latente Steuern	-40	-65
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	1.833	1.578

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.23](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

D.23**Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern**

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	80	81
Sachanlagen	89	51
Vermietete Gegenstände	117	63
Vorräte	280	235
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	160	161
Sonstige Vermögenswerte, i.W. übrige finanzielle Vermögenswerte	1.266	1.286
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	562	530
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	181	175
Sonstige Rückstellungen	1.032	928
Verbindlichkeiten	999	1.060
Passivischer Abgrenzungsposten	780	733
Sonstige Schulden	-	17
	5.546	5.320
Nicht bilanzierte aktive latente Steuern	-666	-716
davon auf temporäre Differenzen	-267	-248
davon auf steuerliche Verlustvorträge	-399	-468
Aktive latente Steuern, unsaldiert	4.880	4.604

D.23**Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern**

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Entwicklungskosten	-192	-228
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-45	-50
Sachanlagen	-621	-735
Vermietete Gegenstände	-785	-750
Vorräte	-60	-63
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-248	-148
Sonstige Vermögenswerte	-148	-117
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-863	-857
Sonstige Rückstellungen	-18	-27
Sonstige Schulden	-68	-51
Passive latente Steuern, unsaldiert	-3.047	-3.026
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	1.833	1.578

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle [D.24](#) dargestellt.

D.24**Veränderung des Netto-Betrags der aktiven latenten Steuern**

	2023	2022
in Millionen €		
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar	1.578	1.320
Latenter Steuerertrag/ -aufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	264	376
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Eigenkapitalinstrumente/Fremdkapitalinstrumente	-3	-1
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	31	-33
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen	-2	-153
Sonstige Veränderungen ¹	-35	69
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember	1.833	1.578

¹ Die sonstige Veränderung betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Der im Gesamtergebnis erfasste Steueraufwand ist in der Tabelle [D.25](#) dargestellt.

D.25**Gesamtergebnis**

	2023	2022
in Millionen €		
Steueraufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-1.355	-686
Steueraufwand oder -ertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzerneigenkapital	25	-187
	-1.330	-873



Für die in Tabelle [7 D.26](#) dargestellten Posten wurden keine aktiven latenten Steuern angesetzt, da der Daimler Truck-Konzern der Auffassung ist, dass die Nutzung dieser aktiven latenten Steuern nicht wahrscheinlich ist bzw. dass nicht verlässlich nachgewiesen werden kann, dass ein ausreichendes zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis zu deren Nutzung zur Verfügung stehen wird.

D.26**Posten ohne Ansatz aktiver latenter Steuern**

	2023	2022
in Millionen €		
Abzugsfähige temporäre Differenzen	815	762
Steuerliche Verlustvorträge	1.435	1.535
	2.250	2.297

Die Verfallbarkeiten der steuerlichen Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern angesetzt wurden, sind in Tabelle [7 D.27](#) dargestellt.

D.27**Steuerliche Verlustvorträge ohne Ansatz aktiver latenter Steuern**

	2023	2022
in Millionen €		
Zeitlich unbegrenzt vortragsfähig	1.063	1.364
Zeitlich begrenzt vortragsfähig		
innerhalb von eins bis fünf Jahren	196	73
innerhalb von sechs bis zehn Jahren	39	17
über zehn Jahre	137	81
	1.435	1.535

Der Daimler Truck-Konzern hat im Jahr 2023 bzw. 2022 in einigen Tochterunternehmen steuerliche Verluste erzielt. Nach Saldierung der aktiven mit den passiven latenten Steuern betragen die aktiven latenten Steuern dieser Tochterunternehmen im Daimler Truck-Konzern zum 31. Dezember 2023 netto 372 Mio. € (31. Dezember 2022: 449 Mio. €). Der Daimler Truck-Konzern hält es für wahrscheinlich, dass in Zukunft ausreichend zu versteuerndes Ergebnis zur Nutzung dieser aktiven latenten Steuern vorhanden sein

wird. Die gegenwärtige Einschätzung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern, die vom Daimler Truck-Konzern als realisierbar angesehen werden, kann sich in Zukunft ändern und zu höheren oder niedrigeren aktiven latenten Steuern führen.

Aus heutiger Sicht sind die einbehaltenen Gewinne der ausländischen Tochterunternehmen weitgehend dazu bestimmt, in diese Tochterunternehmen reinvestiert zu werden. Der Daimler Truck-Konzern hat keine passiven latenten Steuern auf einbehaltenen Gewinne ausländischer Tochterunternehmen i.H.v. 5.248 Mio. € bilanziert (31. Dezember 2022: 7.115 Mio. €), die reinvestiert werden sollen. Bei Ausschüttung wären die Gewinne zu 5,0 % der deutschen Besteuerung zu unterwerfen und unterlägen gegebenenfalls einer ausländischen Quellensteuer. Darüber hinaus wären bei Ausschüttung der Gewinne eines ausländischen Tochterunternehmens an eine ausländische Zwischenholding gegebenenfalls weitere ertragsteuerliche Konsequenzen zu beachten. Ausschüttungen würden deshalb in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der zu versteuernden temporären Differenzen hieraus wäre mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Der Daimler Truck-Konzern ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuernachzahlungen kommen kann, welche die im Abschluss gebildete Vorsorge übersteigen.

Zum Ausgleich von steuerlichen Risiken aus der Zeit vor dem Spaltungsstichtag hat sich die Daimler Truck Holding AG verpflichtet, künftige Steuernachzahlungen aus Betriebsprüfungen für diejenigen Zeiträume zu erstatten, in denen das Lkw-Geschäft in einer separaten Gesellschaft betrieben wurde und für die die Mercedes-Benz Group AG keine Steuerverbindlichkeiten gebildet hat. Der Fair Value der Verbindlichkeit wird mit Null bewertet.

Die Daimler Truck Holding AG ist in Deutschland ansässig, wo im Dezember 2023 zur Umsetzung der EU-Mindestbesteuerungsrichtlinie ein neues Gesetz zur Einführung der globalen Mindestbesteuerung auf der Grundlage der von der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) veröffentlichten "Pillar Two Model Rules" erlassen wurde (Mindeststeuergesetz). Das Mindeststeuergesetz findet grundsätzlich auf alle Geschäftsjahre Anwendung, die nach dem 30. Dezember 2023 beginnen.

Die Daimler Truck Holding AG als Konzernobergesellschaft des Daimler Truck-Konzerns ist Gruppenträger für die Daimler Truck-Unternehmensgruppe im Sinne des Mindeststeuergesetzes. Der Daimler Truck-Konzern ist damit unmittelbar von der weltweiten Umsetzung der globalen Mindestbesteuerung betroffen.

Wenn die Bestimmungen über die globale Mindestbesteuerung bereits im Jahr 2023 in Kraft getreten wären, würden sich daraus nach aktueller Einschätzung keine Mindeststeuerbelastungen für den Daimler Truck-Konzern ergeben. Daimler Truck geht ferner davon aus, dass auch aus der zukünftigen Anwendung des deutschen Mindeststeuergesetzes oder entsprechender ausländischer Gesetze keine wesentlichen Mindeststeuerbelastungen zu erwarten sind.



11. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in der Tabelle [7 D.30](#) dargestellt.

Zu den immateriellen Vermögenswerten, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, gehören Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wie etwa Geschäfts- oder Firmenwerte, Vertriebsrechte und Markenzeichen sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte fortzuführen. Tabelle [7 D.28](#) zeigt die Geschäfts- oder Firmenwerte nach Segmenten und innerhalb der Überleitung in der Segmentberichterstattung. Die immateriellen Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer, mit Ausnahme des Geschäfts- oder Firmenwerts, betragen 1.074 Mio. € zum 31. Dezember 2023 (31. Dezember 2022: 1.077 Mio. €). Die Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind, betragen 384 Mio. € zum 31. Dezember 2023 (31. Dezember 2022: 342 Mio. €).

D.28

Geschäfts- oder Firmenwerte nach Segment

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Trucks North America ¹	284	253
Mercedes-Benz ¹	167	201
Trucks Asia	82	85
Daimler Buses	4	4
Financial Services	7	9
Überleitung ²	121	122
	666	674

¹ Die Änderungen von 2022 auf 2023 resultieren hauptsächlich aus der Umgliederung der Gesellschaft Ukuvela Holdings Proprietary Limited vom Segment Mercedes-Benz zu Trucks North America.

² Der Geschäfts- oder Firmenwert in der Überleitung bezieht sich auf die zahlungsmittelgenerierende Einheit TORC Robotics, Inc.

In den übrigen immateriellen Vermögenswerten ist der Lizenzvertrag über das Nutzungsrecht der Marke Mercedes-Benz mit einem

Buchwert von 932 Mio. € (31. Dezember 2022: 932 Mio. €) enthalten. Die Nutzung der Marke erfolgt auf unbestimmte Zeit und wurde 2021 zwischen der Daimler Truck AG und der – dem Mercedes-Benz-Konzern angehörigen – Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG vereinbart. Die Marke ist Bestandteil des jährlichen Werthaltigkeitstest auf Ebene der ZGEs Mercedes-Benz und Daimler Buses.

Für die jährliche Wertminderungsüberprüfung der Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, wurden auf der Ebene der ZGEs zur Ermittlung der Nutzungswerte die folgenden risikoangepassten Zinssätze verwendet:

- Für die fahrzeugbezogenen ZGEs betragen die gerundeten, spezifisch für die jeweilige ZGE ermittelten, zur Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze 9,0 % nach Steuern/ 12,0 % vor Steuern (31. Dezember 2022: 9,0 % nach Steuern/ 12,0 % vor Steuern). Die wesentlichen Annahmen hinsichtlich der Zahlungsströme sind weiterhin die Umsatzentwicklung, die sich im Detailplanungszeitraum in allen betrachteten ZGEs durchschnittlich leicht steigend entwickeln wird und die Umsatzrendite, die sich grundsätzlich ebenso leicht steigend entwickeln wird.
- Für die ZGE Financial Services wird ein risikoangepasster Zinssatz von 10,0 % nach Steuern/ 14,0 % vor Steuern verwendet (31. Dezember 2022: 10,0 % nach Steuern/ 14,0 % vor Steuern). Die wesentlichen Annahmen sind die Eigenkapitalrendite (Return on Equity, ROE) und das Neugeschäft, die sich im Detailplanungszeitraum durchschnittlich steigend entwickeln werden. Beim ROE wird von einer bereinigten Basis, d.h. ohne Sondereffekte, ausgegangen.
- Für die ZGE TORC Robotics, Inc. wird aufgrund des innovativen Produkts der Gesellschaft ein risikoangepasster Zinssatz von 20,0 % nach Steuern/ 26,0 % vor Steuern (31. Dezember 2022: 18,5 % nach Steuern/ 25,0 % vor Steuern) angewendet.

Während für die ZGE Financial Services der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz für die ZGEs des Fahrzeuggeschäfts und von TORC die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital, WACC) zugrunde.

Der Werthaltigkeitstest zum 31. Dezember 2023 hat keinen Wertminderungsbedarf ergeben.

Die Tabelle [7 D.29](#) zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern- Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

D.29

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2023	2022
in Millionen €		
Umsatzkosten	124	150
Vertriebskosten	5	7
Allgemeine Verwaltungskosten	19	18
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	10	11
	157	186

**D.30****Immaterielle Vermögenswerte**

	Geschäfts- oder Firmenwerte	Entwicklungskosten (selbst geschaffen)	Übrige immaterielle Vermögenswerte ²	Gesamt
in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2022	821	2.620	2.041	5.482
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	17	-	8	25
Übrige Zugänge	6	167	68	241
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-856	-58	-914
Sonstige Veränderungen ¹	24	-7	-23	-6
Stand 31. Dezember 2022	868	1.924	2.036	4.828
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	6	-	13	19
Übrige Zugänge	-	209	71	280
Umbuchungen	-	7	-7	-
Abgänge	-3	-437	-47	-488
Sonstige Veränderungen ¹	-16	-13	-62	-91
Stand 31. Dezember 2023	855	1.690	2.004	4.548
Abschreibungen				
Stand 1. Januar 2022	187	1.906	689	2.782
Zugänge	-	120	66	186
Abgänge	-	-856	-49	-905
Sonstige Veränderungen ¹	7	-6	-15	-14
Stand 31. Dezember 2022	194	1.164	691	2.049
Zugänge	-	94	64	157
Abgänge	-	-437	-39	-476
Sonstige Veränderungen ¹	-5	-11	-41	-58
Stand 31. Dezember 2023	189	809	673	1.672
Buchwert zum 31. Dezember 2022	674	760	1.345	2.779
Buchwert zum 31. Dezember 2023	666	880	1.330	2.876

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

2 Zu den übrigen immateriellen Vermögenswerten gehören erworbene Vermögenswerte, die beschrieben werden, und Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen. Der Buchwert des Rechts zur Nutzung an der Marke Mercedes-Benz zum 31. Dezember 2023 beträgt 932 Mio. € (31. Dezember 2022: 932 Mio. €).



12. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2023 von 7.979 Mio. € (31. Dezember 2022: 7.993 Mio. €) enthalten auch Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Die Entwicklung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte kann Tabelle [D.31](#) entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 10 Mio. € (2022: 14 Mio. €) von den übrigen Zugängen innerhalb der Sachanlagen abgesetzt.

D.31

Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)

	Grundstücke, Bauten und grundstücksgleiche Rechte	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
in Millionen €					
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand 1. Januar 2022	5.047	6.738	6.959	592	19.336
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	19	-	2	-	21
Übrige Zugänge	72	94	169	563	898
Umbuchungen	93	139	245	-477	-
Abgänge	-35	-174	-151	-34	-394
Sonstige Veränderungen ¹	3	69	106	8	186
Stand 31. Dezember 2022	5.199	6.866	7.330	652	20.047
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	9	1	1	1	12
Übrige Zugänge	66	123	200	629	1.018
Umbuchungen	86	135	240	-462	-
Abgänge	-35	-119	-120	-27	-300
Sonstige Veränderungen ¹	-144	-106	-114	-12	-376
Stand 31. Dezember 2023	5.182	6.900	7.538	780	20.400
Abschreibungen					
Stand 1. Januar 2022	2.457	4.865	5.352	11	12.685
Zugänge	112	281	342	3	737
Umbuchungen	-	-	-	-	-
Abgänge	-15	-165	-128	-4	-312
Sonstige Veränderungen ¹	-4	37	63	-1	96
Stand 31. Dezember 2022	2.550	5.018	5.629	9	13.206
Zugänge	108	283	366	-	757
Umbuchungen	-9	3	6	-	-
Abgänge	-16	-101	-94	-2	-212
Sonstige Veränderungen ¹	-55	-72	-84	-	-212
Stand 31. Dezember 2023	2.577	5.131	5.823	7	13.537
Buchwert zum 31. Dezember 2022	2.649	1.847	1.703	642	6.841
Buchwert zum 31. Dezember 2023	2.605	1.770	1.715	773	6.863

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.



Tabelle [D.32](#) zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

D.32 Nutzungsrechte	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	1.063	1.109
Technische Anlagen und Maschinen	10	5
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	44	38
	1.117	1.152

Die Tabellen [D.33](#) und [D.34](#) beinhalten ergänzende Angaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung.

D.33 Zugänge und Abschreibungen für Nutzungsrechte	2023	2022
in Millionen €		
Zugänge zu Nutzungsrechten	285	250
Abschreibungen für		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	196	183
Technische Anlagen und Maschinen	5	1
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	18	14
	219	198

D.34

Aufwendungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung

	2023	2022
in Millionen €		
Zinsaufwand aus Leasingverhältnissen	28	24
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	60	54
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte	10	5
Aufwendungen für variable Leasingzahlungen	17	12

Die Tabelle [D.35](#) enthält Zahlungsmittelabflüsse im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung. Der gesamte Mittelabfluss für Leasingverträge umfasst Auszahlungen für Zinsaufwendungen und andere Ausgaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung, wie in Tabelle [D.34](#) dargestellt. Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeit unberücksichtigt geblieben sind, beziehen sich auf Verlängerungsoptionen, die potenziell vom Konzern in Anspruch genommen werden.

D.35

Zahlungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung

	2023	2022
in Millionen €		
Gesamter Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen	330	288
Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht in der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	809	874

13. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle [D.36](#) entnommen werden.

D.36

Vermietete Gegenstände

	2023	2022
in Millionen €		
Anschaffungs-/Herstellungskosten		
Stand 1. Januar	6.273	5.387
Zugänge aus Erwerb (Fair Value)	-	402
Sonstige Zugänge	1.798	2.020
Abgänge	-1.606	-1.538
Sonstige Veränderungen ¹	-17	2
Stand 31. Dezember	6.447	6.273
Abschreibungen/Wertminderungen		
Stand 1. Januar	1.840	1.845
Zugänge	804	716
Abgänge	-767	-727
Sonstige Veränderungen ¹	41	6
Stand 31. Dezember	1.917	1.840
Buchwert zum 1. Januar	4.433	3.542
Buchwert zum 31. Dezember	4.530	4.433

¹ Betrifft Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen

Die Zugänge aus Erwerb zu beizulegenden Zeitwerten in 2022 stellen das erworbene Finanzdienstleistungsgeschäft dar. Weitere Informationen finden sich in [Anmerkung 4. Unternehmenszusammenschlüsse](#).



Leasingzahlungen

Die Fälligkeiten der zukünftigen an den Daimler Truck-Konzern zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen können Tabelle [7 D.37](#) entnommen werden.

D.37

Fälligkeiten der undiskontierten Leasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Fällig		
Innerhalb eines Jahres	811	827
Zwischen einem und zwei Jahren	590	530
Zwischen zwei und drei Jahren	478	438
Zwischen drei und vier Jahren	396	335
Zwischen vier und fünf Jahren	186	182
Nach mehr als fünf Jahren	115	91
	2.576	2.403

14. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [7 D.38](#) zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle [7 D.39](#) zeigt die Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss des Daimler Truck-Konzerns einbezogen werden.

D.38

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
31. Dezember 2023				
At-equity-Buchwert ¹	112	922	17	1.051
At-equity-Ergebnis ¹	9	-124	6	-109
31. Dezember 2022				
At-equity-Buchwert ¹	120	934	19	1.073
At-equity-Ergebnis ¹	14	-248	8	-226

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

D.39

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

	Cellcentric ²	BFDA ²	Übrige ³	Gesamt
in Millionen €				
31. Dezember 2023				
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0		
At-equity-Buchwert ¹	706	162	54	922
At-equity-Ergebnis ¹	-50	-66	-8	-124
31. Dezember 2022				
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0		
At-equity-Buchwert ¹	686	234	14	934
At-equity-Ergebnis ¹	-53	-80	-115	-226

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Es wurden keine Dividenden an den Daimler Truck-Konzern in einer der dargestellten Perioden gezahlt.

3 Einschließlich der Wertminderung des At-equity-Buchwerts der Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH i.H.v. 71 Mio. € in 2022, sowie der Veräußerungsverlust in Zusammenhang mit den kumulierten Umrechnungsdifferenzen i.H.v. 43 Mio. €.



Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.

Die Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. ist ein Gemeinschaftsunternehmen des Daimler Truck-Konzerns (50,00 %) und der Beiqi Foton Motor Co., Ltd. (50,00 %). Das Unternehmen wurde im Dezember 2011 gegründet und nahm seine Tätigkeit im Juli 2012 auf. Die Hauptaktivitäten der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. sind Design, Entwicklung, Produktion/Montage und Verkauf von Mittelschwer- bis Schwerlastkraftwagen, Motoren und Produktionsteilen. Die Beteiligung ist dem Segment Trucks Asia zugeordnet.

Im Oktober 2020 hat der Daimler Truck-Konzern eine Technologie-Lizenzvereinbarung (TLA) mit dem Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. im Zusammenhang mit der Lokalisierung von Mercedes-Benz Lkw für den chinesischen Markt abgeschlossen.

Auf Konzernebene ist diese Transaktion eine Downstream-Transaktion mit einem Joint Venture. Daher wurde eine Eliminierung gebucht, welche die at-equity bewertete Beteiligung um 135 Mio. € (2022: 159 Mio. €) reduziert.

cellcentric GmbH & Co. KG

Die cellcentric GmbH & Co. KG ist ein Gemeinschaftsunternehmen des Daimler Truck-Konzerns (50,00 %) und der Volvo Group (50,00 %) mit Hauptgeschäftssitz in Kirchheim unter Teck, Deutschland. Die Hauptaktivitäten der cellcentric GmbH & Co. KG sind die Entwicklung, Produktion und Vermarktung von Brennstoffzellensystemen. Aktivitäten der cellcentric GmbH & Co. KG werden keinem berichtspflichtigen Segment, sondern in der Segmentberichterstattung der Überleitung zugeordnet.

In 2023 haben der Daimler Truck-Konzern und die Volvo Group Kapitaleinlagen i.H.v. insgesamt 140 Mio. € in die cellcentric GmbH & Co. KG eingebracht (2022: 170 Mio. €), was zu einer Erhöhung der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen des Daimler Truck-Konzerns um 70 Mio. € (2022: 85 Mio. €) führte.

In Tabelle [7 D.40](#) sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der nach der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen nach Kaufpreisallokation dargestellt, die die Basis für die At-equity-Bewertung im Daimler Truck-Konzern waren.

D.40

Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen

	cellcentric		BFDA	
	31. Dezember		31. Dezember	
	2023	2022	2023	2022
in Millionen €				
Angaben zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung¹				
Umsatzerlöse	18	11	2.999	2.138
Planmäßige Abschreibung	-58	-50	-77	-68
Zinserträge	-	-	2	1
Zinsaufwendungen	-	-1	-16	-7
Aufwendungen/Erträge aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	-	-	-21	-25
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	-100	-107	-126	-150
Gesamtergebnis	-100	-107	-126	-150
Angaben zur Konzernbilanz¹				
Langfristige Vermögenswerte	1.362	1.304	1.675	1.651
Kurzfristige Vermögenswerte	119	121	1.411	1.175
Langfristige Schulden	32	34	773	613
Kurzfristige Schulden	57	38	1.626	1.350
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	1.392	1.353	686	863
Überleitung vom anteiligen IFRS-Eigenkapital¹ zum at-equity-Buchwert im Konzern				
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Daimler Truck-Konzern zuzuordnen ist ¹	696	677	343	431
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen	-	-	-7	-5
Sonstige Überleitungseffekte inkl. Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor ² wie z.B. Geschäfts- oder Firmenwerte aus at-equity-Bewertung und Wertminderungen sowie Wertaufholungen auf die Beteiligung	10	9	-173	-192
At-equity-Buchwert	706	686	162	234

1 Ohne die Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Eliminierung aufgrund der Technologie Vereinbarung mit der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.



Tabelle [↗ D.41](#) zeigt die zusammengefassten aggregierten Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen nach Kaufpreisallokation auf quotierter Basis. Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in [🔗 Anmerkung 38. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen](#) enthalten.

D.41**Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen**

	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2023	2022	2023	2022
in Millionen €				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	9	14	-8	-1
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-	-	-	-114
Sonstiges Ergebnis	-	-	-	-
Gesamtergebnis	9	14	-8	-115



15. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Tabelle [7 D.43](#) zeigt die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

Forderungstypen

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden enthalten Forderungen aus Kreditfinanzierungen gegenüber Kunden, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt vom Daimler Truck-Konzern bezogen haben.

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern umfassen Darlehensforderungen, die aus der Bestandsfinanzierung der durch das Industriegeschäft verkauften Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung anderer Vermögenswerte, welche die Händler von Dritten kauften, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (zum Beispiel Verkaufsräume).

Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen umfassen Forderungen aus Leasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

Tabelle [7 D.42](#) zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen zukünftigen Leasingzahlungen sowie die Entwicklung der Leasingzahlungen zum Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen.

Im Jahr 2023 realisierte Daimler Truck einen Ertrag in Höhe von 249 Mio. € aus der Differenz zwischen den Zugängen zu Finanzierungsleasingverträgen und den Buchwerten der zugrunde liegenden Vermögenswerte (insbesondere aus Fahrzeuglieferungen an konsolidierte Gesellschaften). Da im Geschäftsjahr 2022 zu verschiedenen Zeitpunkten die Phase 2-Transaktionen bei den Financial Services-Gesellschaften stattgefunden haben, ist die Auswirkung auf die Vorjahreswerte unwesentlich.

D.42

Entwicklung der Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	5.572	4.343
davon fällig		
innerhalb eines Jahres	1.751	1.447
zwischen einem und zwei Jahren	1.202	1.240
zwischen zwei und drei Jahren	1.064	644
zwischen drei und vier Jahren	784	540
zwischen vier und fünf Jahren	520	315
nach mehr als fünf Jahren	250	157
Nicht garantierte Restbuchwerte	248	290
Brutto-Investition	5.820	4.633
Nicht realisierter Finanzertrag	-711	-475
Brutto-Buchwert	5.109	4.158
Wertberichtigungen	-86	-116
Netto-Buchwert	5.023	4.042

D.43

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Brutto-Buchwert	12.339	14.400	26.738	10.264	12.707	22.971
Absatzfinanzierung mit Endkunden	5.225	9.850	15.075	4.491	9.080	13.571
Absatzfinanzierung mit Händlern	5.528	1.027	6.555	4.441	803	5.244
Finanzierungsleasingverträge	1.586	3.523	5.109	1.332	2.824	4.156
Wertberichtigungen	-192	-333	-524	-198	-348	-546
Netto-Buchwert	12.147	14.067	26.214	10.066	12.359	22.425

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste ist in Tabelle [7 D.44](#) dargestellt.

In 2023 wurden im Segment Financial Services Wertminderungen i.H.v. 88 Mio. € ergebniswirksam erfasst (2022: 174 Mio. €).

Der Rückgang der Wertberichtigungen resultierte im Wesentlichen aus der Normalisierung der wirtschaftlichen Lage nach der Pandemie und einer verbesserten Portfolio Performance. Gegenläufig wirkte der Effekt aus dem Anstieg des Portfolios. Neben der Inanspruchnahme der Wertberichtigungen wurden in 2023 in mehreren Märkten die Wertberichtigungen schrittweise aufgrund einer guten Kreditperformance und eines verbesserten makroökonomischen Ausblicks für die Folgejahre reduziert. Die zukünftigen Erwartungen werden regelmäßig aktualisiert, um die aktuellen makroökonomischen Aussichten in den Wertberichtigungen zu reflektieren.



Die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die in Stufe 2 bzw. 3 ausgewiesen wurden und deren Vertrag angepasst wurde, beliefen sich zum 31. Dezember 2023 auf 605 Mio. € (31. Dezember 2022: 95 Mio. €). Darüber hinaus wurden zum 31. Dezember 2023 aufgrund von Vertragsanpassungen Buchwerte von 39 Mio. € von den Stufen 2 und 3 in Stufe 1 umgegliedert (31. Dezember 2022: 68 Mio. €).

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [D.45](#) enthalten.

Ein Anstieg der Überfälligkeit führt regelmäßig zu einer Erhöhung der gebildeten Wertberichtigung.

Zum 31. Dezember 2023 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 2.298 Mio. € (31. Dezember 2022: 1.307 Mio. €) als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch [Anmerkung 25. Finanzierungsverbindlichkeiten](#)).

Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken](#) enthalten.

D.44

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste

	12-Monatsverluste	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	(Stufe 1)	nicht bonitäts- beeinträchtigt (Stufe 2)	bonitäts- beeinträchtigt (Stufe 3)	
in Millionen €				
Stand zum 1. Januar 2022	94	32	272	398
Zuführungen	110	39	152	301
Bewertungsänderungen	-4	20	86	102
Inanspruchnahmen	-	-2	-61	-63
Auflösungen	-59	-17	-176	-252
Übertragung nach Stufe 1	36	-11	-25	-
Übertragung nach Stufe 2	-6	18	-12	-
Übertragung nach Stufe 3	-1	-5	6	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	1	-	59	60
Stand zum 31. Dezember 2022	171	74	301	546
Zuführungen	70	43	138	251
Bewertungsänderungen	-59	14	66	21
Inanspruchnahmen	-8	-10	-49	-66
Auflösungen	-87	-36	-113	-236
Übertragung nach Stufe 1	52	-17	-34	-
Übertragung nach Stufe 2	-11	46	-34	-
Übertragung nach Stufe 3	-3	-8	11	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-2	1	11	9
Stand zum 31. Dezember 2023	123	107	295	524

**D.45****Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

	12-Monatsverluste		Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	(Stufe 1)	nicht bonitäts- beeinträchtigt (Stufe 2)	bonitäts- beeinträchtigt (Stufe 3)		
in Millionen €					
31. Dezember 2023					
Brutto-Buchwert	24.293	1.656	789		26.738
davon					
nicht überfällig	23.992	888	378		25.258
30 Tage und weniger überfällig	301	234	46		581
31 bis 60 Tage überfällig	-	357	39		396
61 bis 90 Tage überfällig	-	177	50		228
91 bis 180 Tage überfällig	-	-	158		158
mehr als 180 Tage überfällig	-	-	118		118
31. Dezember 2022					
Brutto-Buchwert	21.211	1.184	576		22.971
davon					
nicht überfällig	20.925	509	246		21.680
30 Tage und weniger überfällig	286	346	69		701
31 bis 60 Tage überfällig	-	243	61		304
61 bis 90 Tage überfällig	-	85	29		114
91 bis 180 Tage überfällig	-	1	76		77
mehr als 180 Tage überfällig	-	-	95		95

16. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen mit einem Buchwert von 1.808 Mio. € zum 31. Dezember 2023 (31. Dezember 2022: 1.145 Mio. €) sind Teil des Liquiditätsmanagements des Daimler Truck-Konzerns. Der Posten beinhaltet im Wesentlichen Wertpapiere, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden i.H.v. 1.365 Mio. € (2022: 783 Mio. €) sowie erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert i.H.v. 443 Mio. € (2022: 351 Mio. €).

Soweit ein kurzfristiger Liquiditätsbedarf durch börsennotierte Wertpapiere gedeckt wird, werden diese als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

Der Anstieg der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen von 2022 auf 2023 ist im Wesentlichen auf den Anstieg von Geldmarktfonds zurückzuführen, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Weitere Informationen zu verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen sind in [Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) und [Anmerkung 33. Finanzinstrumente](#) enthalten.



17. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in Tabelle [7 D.46](#) dargestellt zusammen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Die sonstigen finanziellen Forderungen und übrigen finanziellen Vermögenswerte enthalten Forderungen gegenüber nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie im Jahr 2022 Forderungen aus nachträglichen Kaufpreisanpassungen infolge der Abspaltung vom Mercedes-Benz Konzern, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden.

Zum 31. Dezember 2023 waren Vermögenswerte mit einem Buchwert von 145 Mio. € (31. Dezember 2022: 77 Mio. €) als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt (siehe auch [Anmerkung 25. Finanzierungsverbindlichkeiten](#)).

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in [Anmerkung 33. Finanzinstrumente](#).

D.46

Übrige finanzielle Vermögenswerte

in Millionen €	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Eigen- und Fremdkapitalanteile	–	429	429	–	461	461
erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	–	118	118	–	96	96
erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	–	158	158	–	196	196
Zu Anschaffungskosten bewertet	–	154	154	–	169	169
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	49	130	179	60	137	197
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	22	–	22	27	2	29
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	607	264	871	590	228	818
	678	823	1.501	677	828	1.505



18. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle [↗ D.47](#) entnommen werden.

D.47

Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	144	18	162	130	37	167
Erstattungsansprüche aus verkaufsbezogenen und sonstigen Steuern	828	18	846	614	29	643
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	101	59	160	103	60	163
Aktivischer Abgrenzungsposten	187	22	209	156	19	175
Sonstige übrige Vermögenswerte	251	268	519	165	219	384
	1.511	385	1.896	1.168	364	1.532

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien. Bei den sonstigen übrigen Vermögenswerten handelt es sich hauptsächlich um Vermögenswerte, die im Zusammenhang mit Verkäufen mit Rückgaberecht bilanziert werden.



19. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle [7 D.48](#) entnommen werden.

D.48

Vorräte

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.946	1.901
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.475	2.744
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	4.723	4.157
Geleistete Anzahlungen	11	13
	9.155	8.815

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung der Vorräte auf den Netto-Veräußerungswert betrug im Jahr 2023 91 Mio. € (2022: 60 Mio. €). Die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, betragen zum 31. Dezember 2023 252 Mio. € (31. Dezember 2022: 227 Mio. €). Hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Die Vorräte stiegen im Jahr 2023 um 340 Mio. €. Der Anstieg der Bestandswerte resultierte unter anderem aus einer allgemein höheren Kostenbasis in den Vorräten sowie aus einem leicht höheren Bestand an fertigen Erzeugnissen. Eine positive Entwicklung der globalen Lieferketten führte zu einem geringeren Bestand an unfertigen Erzeugnissen.

Zur Sicherung bestimmter Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten in Deutschland ist dem Daimler Truck Pension Trust e.V. zum 31. Dezember 2023 ein in den Vorräten i.H.v. 45 Mio. € (31. Dezember 2022: 45 Mio. €) und dem Anlagevermögen (vermietete Gegenstände) i.H.v. 390 Mio. € (31. Dezember 2022: 354 Mio. €) enthaltener Bestand an Fahrzeugen sicherungsübereignet worden.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (lang- und kurzfristig) kann Tabelle [7 D.49](#) entnommen werden.

D.49

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Buchwert (brutto) - langfristig und kurzfristig	5.409	4.837
Wertberichtigungen	-147	-155
Buchwert (netto)	5.262	4.682

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind Forderungen aus Verträgen mit Kunden im Anwendungsbereich des IFRS 15.

Der Daimler Truck-Konzern hat Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 25 Mio. € (2022: 154 Mio. €) an externe Banken und Finanzinstitute gegen flüssige Mittel übertragen. Die verkauften Forderungen wurden ausgebucht, da alle Risiken und Chancen an externe Banken und Finanzinstitute übertragen wurden.

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist in Tabelle [7 D.50](#) dargestellt.

D.50

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste

	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	nicht bonitäts- beeinträchtigt (Stufe 2)	bonitäts- beeinträchtigt (Stufe 3)	
in Millionen €			
Stand zum 1. Januar 2022	28	24	52
Zuführungen	9	1	10
Bewertungsänderungen	2	93	95
Inanspruchnahmen	-5	-	-5
Auflösungen	-1	-2	-3
Übertragung nach Stufe 2	-	-	-
Übertragung nach Stufe 3	-	-	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	3	3	6
Stand zum 31. Dezember 2022	36	119	155
Zuführungen	4	1	4
Bewertungsänderungen	4	-	3
Inanspruchnahmen	-1	-	-1
Auflösungen	-2	-1	-2
Übertragung nach Stufe 2	-	-	-
Übertragung nach Stufe 3	-	-	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-4	-9	-12
Stand zum 31. Dezember 2023	37	110	147

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [7 D.51](#) enthalten.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken](#) enthalten.

**D.51****Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	nicht bonitäts-beein-trächtigt	bonitäts-beein-trächtigt	
	(Stufe 2)	(Stufe 3)	
in Millionen €			

31. Dezember 2023

Brutto-Buchwert	5.244	165	5.409
davon			
nicht überfällig	3.987	57	4.044
30 Tage und weniger überfällig	704	-	704
31 bis 60 Tage überfällig	162	-	162
61 bis 90 Tage überfällig	63	-	63
91 bis 180 Tage überfällig	168	1	169
mehr als 180 Tage überfällig	160	106	266

31. Dezember 2022

Brutto-Buchwert	4.681	156	4.837
davon			
nicht überfällig	3.857	101	3.958
30 Tage und weniger überfällig	441	10	451
31 bis 60 Tage überfällig	124	4	128
61 bis 90 Tage überfällig	47	1	48
91 bis 180 Tage überfällig	83	2	85
mehr als 180 Tage überfällig	129	38	167

21. Eigenkapital

Die einzelnen Bestandteile des Eigenkapitals und ihre Entwicklung in den Jahren 2023 und 2022 sind in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals des Daimler Truck-Konzerns dargestellt, siehe hierzu [D.05](#).

Gezeichnetes Kapital

Zum 31. Dezember 2023 beträgt das gezeichnete Kapital der Daimler Truck Holding AG 822.951.882 € (31. Dezember 2022: 822.951.882 €). Das Grundkapital ist eingeteilt in 822.951.882 auf den Namen lautende Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag). Gemäß § 67 Abs. 2 S. 1 Aktiengesetz (AktG) bestehen im Verhältnis zur Gesellschaft Rechte und Pflichten aus Aktien nur für und gegen die im Aktienregister eingetragenen Aktionäre. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn. Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere aus den §§ 12, 53a ff., 118 ff. und 186 AktG.

Eigene Aktien

Am 10. Juli 2023 hat der Vorstand der Daimler Truck Holding AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Durchführung eines Aktienrückkaufprogramms im Wert von bis zu 2 Mrd. € (ohne Erwerbsnebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten beschlossen. Dabei werden seit dem 2. August 2023 eigene Aktien über die Börse erworben. Die Aktien sollen anschließend im Wege einer Kapitalherabsetzung eingezogen werden.

Das Aktienrückkaufprogramm basiert auf der Ermächtigung der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG vom 5. November 2021, wonach der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. Oktober 2026 eigene Aktien in einem Umfang von bis zu zehn Prozent des Grundkapitals erwerben darf.

Im Berichtszeitraum wurden 17.668.525 eigene Aktien zu einem Erwerbspreis von insgesamt 557 Mio. € zurückerworben, die in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals in der Spalte „Eigene Anteile“ ausgewiesen wurden. In dem Zusammenhang wird eine kurzfristige finanzielle Verbindlichkeit i.H.v. 103 Mio. € aus der maximalen Abnahmeverpflichtung des aktuellen Aktienrückkaufprogramms bilanziert, die vom Posten Konzerngewinnrücklage offen abgesetzt wird.

Zur Darstellung des Ergebnisses je Aktie in Übereinstimmung mit IAS 33 „Earnings per Share“ siehe [Anmerkung 37. Ergebnis je Aktie](#).

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält 14.277 Mio. € aus den Spaltungs- und Einbringungsvorgängen aus 2021 auf die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen umfassen das kumulierte Ergebnis nach Steuern der Daimler Truck Holding AG und aller in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen, abzüglich ausgeschütteter Gewinne, sowie die Effekte aus der Neubewertung leistungsorientierter Pensionspläne abzüglich Steuern.

Dividende

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2023 der Daimler Truck Holding AG insgesamt 1.530 Mio. € (1,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten und von dem nach der Ausschüttung verbleibenden Bilanzgewinn 3.300 Mio. € in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen und 724 Mio. € auf neue Rechnung vorzutragen.

Bei der angegebenen Ausschüttungssumme sind die am 31. Dezember 2023 vorhandenen 805.283.357 dividendenberechtigten Stückaktien berücksichtigt. Die Gesellschaft hielt zu diesem Zeitpunkt 17.668.525 eigene Aktien, aus denen ihr gemäß § 71b Aktiengesetz keine Rechte zustehen. Da sich bis zum Tag der Hauptversammlung die Anzahl der dividendenberechtigten Stückaktien aufgrund des laufenden Aktienrückkaufprogramms verändern wird, wird in der Hauptversammlung ein entsprechend angepasster Beschlussvorschlag zur Abstimmung gestellt. Dieser Beschlussvorschlag wird unverändert eine Dividende von 1,90 € je dividendenberechtigte Stückaktie vorsehen. Der Betrag für die Ausschüttungssumme wird entsprechend der veränderten Anzahl dividendenberechtigter Stückaktien reduziert. Entsprechend wird der Betrag für den Gewinnvortrag erhöht. Der in die andere Gewinnrücklage einzustellende Betrag bleibt unverändert.

Übrige Rücklagen

In den übrigen Rücklagen sind die kumulierten Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung der in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse ausländischer Tochterunternehmen sowie die kumulierten Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von



finanziellen Vermögenswerten, derivativen Finanzinstrumenten sowie Eigenkapitalinstrumenten enthalten.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen sind im sonstigen Ergebnis enthalten und werden in Tabelle [7 D.02](#) dargestellt.

22. Aktienbasierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2023 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2020 bis 2022 und den Virtual Share-based Equity Plan (VSEP) 2023. Die PPSP und der VSEP 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 2019 wurde im ersten Halbjahr 2023 ausbezahlt.

Darüber hinaus werden nach dem bis 2022 gültigen Vergütungssystem 50 % des Jahresbonus des Vorstands (Deferral) erst nach Ablauf eines weiteren Geschäftsjahres ausbezahlt. Der tatsächliche Auszahlungsbetrag bestimmt sich hierbei nach der Entwicklung der Daimler Truck Holding AG Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (STOXX Europe Auto Index). Hierbei entspricht der beizulegende Zeitwert des von dieser weiteren Entwicklung abhängigen mittelfristigen Anteils des Jahresbonus dem inneren Wert der Zusage zum Abschlussstichtag. Mit Einführung des Vergütungssystems 2023 entfällt das Deferral, der Jahresbonus wird im jeweiligen Folgejahr des Geschäftsjahres vollständig ausbezahlt.

Die Auswirkungen der aktienbasierten Vergütung auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und die Konzern-Bilanz vor Steuern sind in der Tabelle [7 D.53](#) dargestellt.

D.53

Effekte aus aktienbasierter Vergütung

	Aufwand		Rückstellung 31. Dezember	
	2023	2022	2023	2022
in Millionen €				
PPSP	-136	-79	295	281
Mittelfristige Komponente des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder	-	-6	6	5
	-136	-85	301	286

Performance-Phantom-Share-Plan und Virtual Share-based Equity Plan

Im Jahr 2023 hat der Daimler Truck-Konzern seine langfristige aktienbasierte Vergütung angepasst und umbenannt. Ab dem Jahr 2023 wurde der Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) durch den Virtual Share-based Equity Plan (VSEP) ersetzt und an die bezugsberechtigten Mitarbeiter ausgegeben. Im Rahmen des PPSP und des VSEP gewährt der Konzern bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien, die nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen virtuellen Aktien und Auszahlung des Planes am Ende der Laufzeit entfällt auf die virtuellen Aktien ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Daimler Truck Holding AG Aktien ausgeschütteten Dividenden.

Der Auszahlungsbetrag am Ende der Laufzeit ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der virtuellen Aktien (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Kennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Daimler Truck Holding AG Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den bestehenden Plänen ist der Kurs der Daimler Truck Holding AG Aktie bei Auszahlung auf das 2,5-fache des Kurses bei Gewährung begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder zusätzlich bei den PPSP auf das 2,5-fache und beim VSEP auf das 3-fache des Zuteilungswertes, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der virtuellen Aktien herangezogen wurde, begrenzt. In die Begrenzung des Auszahlungsbetrags für die

Vorstandsmitglieder werden auch die Dividendenäquivalente eingerechnet.

Bei dem aktuell begebenen VSEP 2023 basiert die Ermittlung der Zielerreichung an den Leistungskriterien relative Aktienkursentwicklung und an ausgewählten Nachhaltigkeitszielen des Daimler Truck-Konzerns. Die relative Aktienkursentwicklung bemisst sich an der Entwicklung der Aktie der Daimler Truck Holding AG zuzüglich Dividenden (Total Shareholder Return) im dreijährigen Vergleich zur Entwicklung einer definierten Wettbewerbergruppe, nämlich den Unternehmen des MSCI World Industrials Index. Neben den finanziellen Kennzahlen umfasst der VSEP 2023 Nachhaltigkeitsziele, welche sich auf Environment, Social und Governance-Themen (ESG) beziehen. Diese Nachhaltigkeitsziele leiten sich aus der nachhaltigen Geschäftsstrategie des Daimler Truck-Konzerns ab und reflektieren damit das Bewusstsein für die Umwelt und die Gesellschaft.

Bei den laufenden PPSP basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Kursentwicklung eines Aktienindex zuzüglich Dividenden (Total Shareholder Return) auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich Daimler Truck Holding AG im Vergleich zur Entwicklung der Aktie der Daimler Truck Holding AG misst. Zudem wird der Return on Sales (ROS) des Daimler Truck-Konzerns im Vergleich zum ROS einer Wettbewerbergruppe (umsatzgewichteter Durchschnitt) einbezogen.

Für den PPSP 2020 und 2021 wurde die Aktienperformance und der ROS für die Zeiträume bis zur Abspaltung auf Basis der Performance der Mercedes-Benz Group AG (ehemalige Daimler AG) und für die Zeiträume nach der Abspaltung auf Basis der Performance der Daimler Truck Holding AG ermittelt. Im Zeitraum vom ersten Handelstag der Daimler Truck Holding AG Aktie am 10. Dezember 2021 bis zum 31. Dezember 2021 wurde für die relative Aktienperformance der Durchschnitt der Kurse der Aktien der Mercedes-Benz Group AG (ehemalige Daimler AG) und der Daimler Truck Holding AG berücksichtigt. Die ROS-Performance wurde bis zum Jahresende 2021 auf Basis der Mercedes-Benz Group AG (ehemalige Daimler AG) ermittelt.

Für die Vorstandsmitglieder der Daimler Truck Holding AG, die zuvor dem Vorstand der Mercedes-Benz Group AG (ehemalige Daimler AG) angehört haben, gelten für die PPSP 2020 und 2021 besondere



Regelungen: Bei gleichem durchschnittlichen ROS der Wettbewerber muss ein höherer ROS des Daimler Truck-Konzerns erreicht werden, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die übrigen Planteilnehmer. Die Abweichung des durchschnittlichen ROS des Daimler Truck-Konzerns von dem mit 1,05 multiplizierten durchschnittlichen ROS der Wettbewerbergruppe bestimmt hierbei die Höhe des Erfolgsfaktors. Darüber hinaus wurde eine Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter ROS vereinbart. Im Falle einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % erfolgt ein zusätzlicher Vergleich auf Basis des absolut erzielten ROS. Liegt demnach im dritten Jahr des Leistungszeitraums der tatsächliche ROS des Daimler Truck-Nutzfahrzeuggeschäfts unter dem strategischen Rendite-Zielwert von 9 % ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP und dem VSEP in der Konzernbilanz in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro erdienter virtueller Aktie vom Kurs der Daimler Truck Holding AG Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Daimler Truck Holding AG Aktie den wesentlichen Teil des beizulegenden Zeitwerts pro virtueller Aktie zum Bilanzstichtag dar. Der in den einzelnen Jahren anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP und dem VSEP richtete sich nach dem Kurs der Daimler Truck Holding AG Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades.

23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle [7 D.54](#) dargestellt.

Im Daimler Truck-Konzern bestehen landesspezifisch sowohl leistungsorientierte Pensionszusagen sowie, in geringem Umfang, Beitragszusagen. Darüber hinaus werden vor allem in den USA kleinere Verpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen ausgewiesen.

D.54

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	651	591
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	561	556
	1.212	1.147

Leistungsorientierte Pensionspläne

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden im Zusammenhang mit leistungsorientierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiter des Daimler Truck-Konzerns sowie deren Hinterbliebene gebildet. Grundsätzlich variieren die leistungsorientierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Die leistungsorientierten Pensionszusagen umfassen in der Regel auch Leistungen bei Invalidität und Todesfall.

Nachfolgend werden die wesentlichen Pensionspläne des Konzerns beschrieben.

Inländische Pensionspläne und Planvermögen

In Deutschland haben die Mitarbeiter vor allem leistungsorientierte Pensionszusagen; der überwiegende Teil der Pensionszusagen für die aktive Belegschaft basiert auf individuellen Versorgungskonten, für die das Unternehmen jährlich einen Beitrag bereitstellt. Die Höhe der Beiträge ist bei den Tarifmitarbeitern abhängig von der tariflichen Einstufung im jeweiligen Jahr oder vom jeweiligen Einkommen und bei den leitenden Führungskräften vom jeweiligen Einkommen. Für die vor dem Jahr 2011 erteilten Zusagen werden die Beiträge über feste Faktoren, die vom Alter des Mitarbeiters abhängen, in Kapitalbausteine umgerechnet und dem individuellen Versorgungskonto gutgeschrieben. Die Faktoren zur Umrechnung beinhalten eine feste Wertsteigerung. Für die ab dem Jahr 2011 erteilten Zusagen garantiert der Daimler Truck-Konzern mindestens die in einen Kapitalkontenplan eingezahlten Beiträge. Die Auszahlung im Versorgungsfall erfolgt als lebenslange Rente, in zwölf Jahresraten oder als Einmalkapital.

Darüber hinaus bestehen bereits geschlossene reine Leistungszusagen, die größtenteils von der tariflichen Einstufung der Mitarbeiter bei Übergang in die Leistungsphase abhängen und die eine lebenslange Rentenzahlung vorsehen.

Neben den von den inländischen Unternehmen gewährten arbeitgeberfinanzierten Zusagen werden den Beschäftigten von einigen Gesellschaften auch verschiedene Entgeltumwandlungsmodelle angeboten.

Die inländischen Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionszusagen sind zum überwiegenden Teil durch Fondsvermögen gedeckt. Das Vermögen wird im Rahmen von Contractual Trust Arrangements (CTA) zwischen dem Daimler Truck Pension Trust e.V. und der Daimler Truck AG, Daimler Buses GmbH (ehem. EvoBus GmbH), sowie der Daimler Truck Financial Services GmbH in Deutschland gehalten.

US-Pensionspläne und Planvermögen

In den USA gibt es mehrere leistungsorientierte Pensionszusagen, die Alters- und Invaliditätsleistungen abdecken und ein Guthaben im Rentenalter oder monatliche Leistungen versprechen. Bei der Mehrheit der Pläne handelt es sich um beitragsorientierte Leistungszusagen, deren Höhe vom Gehalt des Arbeitnehmers, von den anrechenbaren Dienstjahren oder von beidem abhängen. Die meisten arbeitnehmerfinanzierten Pläne sind für Neueintritte offen, während die meisten arbeitgeberfinanzierten Pläne für Neueintritte geschlossen sind oder keine weiteren Leistungsansprüche mehr erworben werden können. Die Beiträge werden direkt vom Gehalt des Arbeitnehmers abgezogen und teilweise vom Arbeitgeber aufgestockt. Die zugesagten Leistungen haben eine implizite Rendite auf das Planvermögen. Die meisten US-Pensionspläne werden durch Beiträge finanziert, die in einen Trust eingezahlt werden.

Pensionspläne und Planvermögen anderer Länder

Andere wesentliche Pläne existieren vor allem in Japan, wo die meisten Pläne eingefroren sind und keine signifikanten neuen Ansprüche erworben werden können. Die Pläne beziehen sich sowohl auf das Endgehalt als auch auf gehaltsabhängige Komponenten. Der Großteil der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen außerhalb Deutschlands wird durch Investmentfonds finanziert.



Risiken aus leistungsbasierten Pensionsplänen und Planvermögen

Die allgemeinen Anforderungen an die Altersversorgungsmodelle sind in konzernweit gültigen Richtlinien festgehalten. Danach sollen die zugesagten Leistungen zu einer zusätzlichen Absicherung im Ruhestand und im Todes- oder Invaliditätsfall beitragen, für das jeweilige Konzernunternehmen plan-, erfüllbar und risikoarm ausgestaltet sein. Darüber hinaus existiert ein Gremium, das neue Pensionspläne bzw. Änderungen an bestehenden Pensionsplänen genehmigt sowie die Richtlinien im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung freigibt.

Sowohl die Verpflichtungen aus 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 im Daimler Truck-Konzern insbesondere aus der Änderung von finanziellen Annahmen wie den Abzinsungsfaktoren und dem Anstieg der Lebenshaltungskosten, aber auch aus der Änderung demografischer Annahmen wie einer veränderten Lebenserwartung. Beim überwiegenden Anteil der Pläne haben erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten keinen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich durch die Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern auf Basis quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Der Konzern führt den Planvermögen regelmäßig zusätzliches Vermögen zu, um die künftigen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionsplänen zu decken.

Grundsätzlich ist der Konzern bestrebt, bei der Neueinführung von betrieblichen Altersversorgungszusagen diese als leistungsbasierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragszusagen auszugestalten.



Überleitung der Nettoschuld aus leistungsbezogenen Verpflichtungen

Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle [D.55](#) dargestellt.

D.55

Barwert der leistungsbezogenen Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

	2023				2022			
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige
in Millionen €								
Barwert der leistungsbezogenen Verpflichtungen zum 1. Januar	5.903	3.834	1.608	461	7.951	5.401	2.069	481
Laufender Dienstzeitaufwand	156	99	40	17	212	142	57	13
Zinsaufwand	228	132	84	13	131	59	63	9
Beiträge der Teilnehmer des Plans	1	-	-	1	9	9	-	-
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	278	194	69	15	-2.320	-1.715	-614	9
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	-6	-9	-	3	4	-	3	1
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	296	228	64	4	-2.380	-1.758	-616	-6
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-12	-25	5	8	56	43	-1	14
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-	-	-	-	2	-	3	-1
Geleistete Pensionszahlungen	-230	-103	-97	-30	-209	-88	-95	-26
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	-84	23	-60	-47	127	26	125	-24
Barwert der leistungsbezogenen Verpflichtungen zum 31. Dezember	6.251	4.179	1.642	430	5.903	3.834	1.608	461
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	5.360	3.654	1.463	243	6.109	4.024	1.805	280
Tatsächliches Ergebnis der Planvermögen	450	289	143	18	-994	-589	-375	-30
Verzinsung der Planvermögen	207	127	76	4	104	44	57	3
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste (-)	244	161	68	14	-1.098	-633	-432	-33
Beiträge des Arbeitgebers	90	40	29	20	318	294	2	22
Beiträge der Teilnehmer des Plans	1	-	-	1	10	9	-	1
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-207	-102	-86	-20	-190	-88	-83	-19
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	-40	25	-54	-10	107	4	114	-11
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	5.654	3.907	1.495	253	5.360	3.654	1.463	243
Finanzierungsstatus zum 31. Dezember	-597	-272	-147	-178	-543	-180	-145	-218
versicherungsmathematische Verluste aus Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	-	-	-	-	-2	-	-	-2
Bilanzbetrag	-597	-272	-147	-178	-545	-180	-145	-220
davon in: Übrige Vermögenswerte	55	3	49	3	46	1	43	2
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-651	-275	-196	-181	-591	-181	-188	-222



Zusammensetzung der Planvermögen

Das Planvermögen ist ausschließlich für die Erfüllung der Pensionsverpflichtungen sowie für die Deckung der Aufwendungen für die Verwaltung der Vermögensanlagen vorgesehen. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns ist in der Tabelle [D.56](#) dargestellt.

Für Eigenkapitalinstrumente und Anleihen stehen infolge ihrer jeweiligen Notierung an einem aktiven Markt in der Regel Marktpreise zur Verfügung. Die Anleihen haben zum weitaus überwiegenden Teil ein Investment-Grade-Rating. Darin enthalten sind Staatsanleihen sehr guter Bonität.

Die Investmentstrategie wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Verabschiedung der Investmentstrategie erfolgt durch Investment Komitees, die in der Regel aus Vertretern der Finanz- und Personalabteilungen der Daimler Truck AG, Daimler Truck Financial Services GmbH und Daimler Buses GmbH zusammengesetzt sind. Grundsätzlich orientiert sich die Vermögensanlage an der Struktur der Pensionsverpflichtungen.

Pensionsaufwendungen

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Netto-Pensionsaufwendungen kann Tabelle [D.57](#) entnommen werden.

D.56

Zusammensetzung der Planvermögen

	31. Dezember 2023				31. Dezember 2022			
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige
in Millionen €								
Eigenkapitalinstrumente	1.425	1.102	254	69	1.194	807	322	65
Anleihen	2.932	1.798	996	138	2.697	1.683	875	139
Staatsanleihen	625	420	131	74	675	284	323	68
Unternehmensanleihen	2.306	1.378	865	63	2.021	1.399	552	70
Forderungsbesicherte Anleihen	1	-	-	1	1	-	-	1
Sonstige börsennotierte Anlagen	21	20	-	1	17	16	-	1
Börsennotierte Anlagen	4.377	2.920	1.249	208	3.908	2.506	1.197	205
Alternative Investments	199	4	175	20	173	-	172	1
Immobilien	47	-	34	13	56	-	45	11
Sonstige nicht börsennotierte Anlagen	473	468	-	5	530	504	-	26
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	558	514	37	7	693	644	49	-
Nicht börsennotierte Anlagen	1.277	986	246	45	1.452	1.148	266	38
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	5.654	3.907	1.495	252	5.360	3.654	1.463	243

D.57

Pensionsaufwendungen

	2023				2022			
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige
in Millionen €								
Laufender Dienstzeitaufwand	-156	-99	-40	-17	-212	-142	-57	-13
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-	-	-	-	-2	-	-3	1
Netto-Zinsaufwand	-22	-5	-8	-9	-27	-15	-6	-6
	-177	-104	-47	-26	-241	-157	-66	-18

Bewertungsprämissen

Der Stichtag für die Bewertung der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bemessungsstichtag für die laufenden Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen unterstellten Prämissen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem die Pensionspläne aufgestellt wurden. Bei der Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht die Lebenserwartung bei den inländischen Plänen auf den Heubeck-Richttafeln 2018 G. Die Tabellen geben die neuesten Statistiken der gesetzlichen Rentenversicherung und des deutschen Statistischen Bundesamtes wieder. Für die ausländischen Pensionspläne werden vergleichbare landesübliche Bewertungsgrundlagen herangezogen.

Tabelle [7 D.58](#) 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 leistungsorientierten Verpflichtung die in Tabelle [7 D.59](#) 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 leistungsorientierte Verpflichtung abgeleitet werden.

Bei der Berechnung der Sensitivität für die Lebenserwartung wird durch pauschale (altersunabhängige) Faktoren für eine Referenzperson eine um ein Jahr höhere bzw. um ein Jahr niedrigere Lebenserwartung erreicht.

D.58

Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen

	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
	Inländische Pensionspläne	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Übrige
in %						
Abzinsungsfaktoren	3,3	3,8	5,1	5,4	5,0	3,4
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ¹	2,2	2,2	-	-	-	-

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.59

Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen

		31. Dezember 2023				31. Dezember 2022			
		Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige
in Millionen €									
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	0,25 %	-188	-130	-47	-12	-196	-121	-52	-23
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	-0,25 %	193	137	49	7	179	128	41	10
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	0,10 %	6	6	-	-	5	5	-	-
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	-0,10 %	-9	-6	-	-3	-7	-5	-	-2
Sensitivität für Lebenserwartung	+1 Jahr	102	23	79	-1	58	17	38	3
Sensitivität für Lebenserwartung	-1 Jahr	-108	-21	-82	-4	-87	-15	-56	-16



Auswirkungen auf zukünftige Zahlungsströme

Für das Jahr 2024 plant der Daimler Truck-Konzern derzeit Zuwendungen an die Planvermögen i.H.v. 139 Mio. €. Die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Geschäftsjahres. Im Geschäftsjahr 2023 gab es Dotierungen in das Planvermögen in Höhe von 90 Mio. € (2022: 318 Mio. €, davon erfolgten Dotierungen in Höhe von 250 Mio. € auf Grundlage des Spaltungsvertrags aus dem Jahr 2021).

Der Daimler Truck-Konzern erwartet Pensionszahlungen i.H.v. 237 Mio. € im Jahr 2024.

Die gewichteten durchschnittlichen Laufzeiten der leistungsbasierten Verpflichtungen können Tabelle [7 D.60](#) entnommen werden.

D.60

Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen

in Jahren	31. Dezember	
	2023	2022
Inländische Pensionspläne	14	14
US-Pensionspläne	13	13
Übrige Pensionspläne	9	11

Beitragszusagen

Im Rahmen der Beitragszusagen werden festgelegte Beiträge an externe Versicherungen oder Fonds entrichtet. Über die Bezahlung der festgelegten Beiträge hinaus bestehen für den Daimler Truck-Konzern grundsätzlich keine weiteren Leistungsverpflichtungen oder Risiken aus diesen Pensionsplänen. Zudem entrichtet der Konzern Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger. Im Jahr 2023 betragen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 607 Mio. € (2022: 584 Mio. €). Von diesen Zahlungen entfielen 495 Mio. € (2022: 479 Mio. €) auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger und 111 Mio. € (2022: 105 Mio. €) auf beitragsorientierte Pensionspläne.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

Bestimmte ausländische Tochterunternehmen, insbesondere in den USA, gewähren ihren Mitarbeitern für den Zeitraum nach Beendigung

des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsbasierte Pläne zu bilanzieren sind. Da die Pläne nicht durch Planvermögen gedeckt sind, entspricht die Rückstellung in der Bilanz dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen von 561 Mio. € (31. Dezember 2022: 556 Mio. €). Der Netto-Aufwand beträgt 39 Mio. € (2022: 32 Mio. €).

Wesentliche Risiken im Zusammenhang mit Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen bestehen aus steigenden Gesundheitsfürsorgekosten sowie einer geringeren Beteiligung der öffentlichen Hand an diesen Kosten. Darüber hinaus sind diese Pläne den für leistungsbasierte Zusagen üblichen Risiken, insbesondere dem Risiko aus der Veränderung von Abzinsungsfaktoren, ausgesetzt.

24. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7 D.61](#) entnommen werden.

Produktgarantien

Der Daimler Truck-Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen und Rückrufaktionen. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken. Die Zahlungsmittelabflüsse der Rückstellungen für Produktgarantien werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2025 erwartet.

Personal- und Sozialbereich

Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Daimler Truck-Konzerns für Jubiläumsgelder, Mitarbeiter- und Managementprämien sowie Frühpensionierungsmodelle. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Ergebnisbeteiligungen und Managementprämien führen in der Regel im Folgejahr zu

Auszahlungen. Die Zahlungsmittelabflüsse der Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2027 erwartet.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren

In den Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren werden Aufwendungen für verschiedene Gerichtsverfahren, Ansprüche und behördliche Untersuchungen abgebildet, die insbesondere zu Schadens- und Strafschadensersatzzahlungen, Bußgeldern oder sonstigen kostenintensiven Maßnahmen führen können. Die Zahlungsmittelabflüsse der Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2027 erwartet.

Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördlichen Verfahren können [Anmerkung 31. Rechtliche Verfahren](#) entnommen werden.

Übrige

Rückstellungen für übrige Risiken enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen für Rückstellungen für Umweltschutzrisiken, für Stilllegungskosten, für Verkaufsaufwendungen, für sonstige Steuern und Restrukturierungsmaßnahmen (inklusive Ausgleichszahlungen). Darüber hinaus enthalten sie Rückstellungen für Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften und diverse Einzelsachverhalte, die sich keiner anderen Gruppe von Rückstellungen zuordnen lassen.

**D.61****Rückstellungen für sonstige Risiken**

	Produkt- garantien	Personal- und Sozial- bereich	Haftungs-, Prozess- risiken und behördliche Verfahren	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2022	1.688	1.489	1.070	443	4.690
Zuführungen	1.387	880	79	231	2.577
Inanspruchnahmen	-970	-611	-106	-159	-1.846
Auflösungen	-188	-81	-52	-78	-399
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	-	-117	-9	-13	-139
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	35	9	15	7	66
Stand zum 31. Dezember 2022	1.952	1.569	997	431	4.949
davon kurzfristig	856	892	127	331	2.206
davon langfristig	1.096	677	870	100	2.743
Zuführungen	1.484	1.051	56	227	2.819
Inanspruchnahmen	-1.030	-766	-79	-223	-2.097
Auflösungen	-172	-131	-72	-68	-442
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	52	41	32	4	129
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-56	25	-11	-12	-54
Stand zum 31. Dezember 2023	2.231	1.790	923	360	5.303
davon kurzfristig	983	1.124	153	260	2.520
davon langfristig	1.248	666	770	100	2.784



25. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle [D.62](#) entnommen werden. Informationen über die Fälligkeiten sind in [Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken](#) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2023 erhöhten sich die Finanzierungsverbindlichkeiten im Wesentlichen durch die Emission von Anleihen in Höhe von 5.960 Mio. € sowie Asset-Backed-Securities (ABS) mit einem Gesamtvolumen von 1.913 Mio. €. Gegenläufig wirkt die Rückzahlung von Anleihen in Höhe von 3.014 Mio. €.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten eine kurzfristige finanzielle Verbindlichkeit i.H.v. 103 Mio. € aus der maximalen Abnahmeverpflichtung des laufenden Aktienrückkaufprogramms.

Die in den Finanzierungsverbindlichkeiten enthaltenen nicht beherrschende Anteile werden von der Mercedes-Benz Grund Services GmbH an den Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs sowie der Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG gehalten und gemäß IAS 32 als finanzielle Verbindlichkeiten bilanziert.

D.62

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen/Bonds	2.678	11.527	14.205	3.061	8.290	11.351
Geldmarktpapiere	90	-	90	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.388	2.882	7.269	3.237	2.812	6.049
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	905	1.085	1.990	528	483	1.011
Leasingverbindlichkeiten	189	960	1.149	181	1.002	1.183
Darlehen und übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	352	458	810	503	549	1.052
Nicht-beherrschende Anteile (kündbare Instrumente gemäß IAS 32)	-	213	213	-	191	191
	8.602	17.125	25.727	7.511	13.328	20.839



26. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten ist in Tabelle [7 D.63](#) dargestellt.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen in [Anmerkung 33. Finanzinstrumente](#).

D.63

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

in Millionen €	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	50	399	449	36	519	555
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	25	14	39	13	-	13
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.795	1.401	4.197	2.667	1.591	4.258
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	636	1.271	1.907	756	1.374	2.130
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	563	-	563	633	47	680
Zinsabgrenzungen	645	-	645	358	-	358
Erhaltene Kautionen	319	21	340	358	22	380
Übrige	633	109	742	562	148	710
	2.870	1.814	4.684	2.716	2.110	4.826

27. Passivischer Abgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des passivischen Abgrenzungspostens ist in Tabelle [7 D.64](#) dargestellt.

Der Rückgang im Jahr 2023 ist im Wesentlichen auf die Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien bei Gesellschaften des Industriegeschäfts zurückzuführen.

D.64

Passivischer Abgrenzungsposten

in Millionen €	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien	466	960	1.426	560	977	1.537
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	24	5	30	53	2	55
Übrige passivische Abgrenzungen	32	19	51	42	21	63
	522	984	1.506	655	1.000	1.655



28. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Tabelle [↗ D.65](#) zeigt die Zusammensetzung der Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten.

Die sonstigen Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten umfassen in erster Linie Vorauszahlungen bzw. Verkäufe mit Rückgaberecht.

D.65

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Vertragsverbindlichkeiten	3.505	3.166
Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantien	2.795	2.624
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	710	542
Rückerstattungsverbindlichkeiten	771	645
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	530	448
Sonstige Rückerstattungsverbindlichkeiten	241	197
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	4.275	3.811
davon langfristig	2.106	1.940
davon kurzfristig	2.169	1.871

29. Übrige Verbindlichkeiten

Tabelle [↗ D.66](#) zeigt die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten.

D.66

Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	287	95	382	173	37	210
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	581	-	581	466	-	466
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	208	12	220	62	16	78
	1.076	107	1.183	701	53	754



30. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung

Zum 31. Dezember 2023 beinhalten die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente verfügbarsbeschränkte Finanzmittel von 151 Mio. € (31. Dezember 2022: 102 Mio. €). Die verfügbarsbeschränkten Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Daimler Truck-Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

In 2023 erhöhte sich der Finanzmittelbestand wechsellkursbereinigt um 1.123 Mio. €. Dies spiegelt die Mittelzuflüsse aus der Aufnahme von Krediten an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie die Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus Geldmarktfonds und aus der Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten wider. Die gezahlten Dividenden und das Aktienrückkaufprogramm führten zu weiteren Mittelabflüssen.

In 2022 resultierte der Rückgang der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente um 1.300 Mio. € im Wesentlichen aus Zahlungen für das erworbene Finanzdienstleistungsgeschäft sowie den Mittelabflüssen aus der laufenden Geschäftstätigkeit und den kurzfristigen Investitionen in Publikumsfonds. Der Rückgang wurde durch Mittelaufnahmen an internationalen Geld- und Kapitalmärkten kompensiert.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

In 2023 und 2022 führte der Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, der vor allem auf das Neugeschäft im Segment Finanzdienstleistungen zurückzuführen ist, zu einem negativen Effekt auf den Cashflow aus der Geschäftstätigkeit.

Darüber hinaus umfassten die sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge den Ergebnisanteil des Konzerns aus At-equity-Gesellschaften. Zusätzlich kam es in 2022 aufgrund des Russland-Ukraine-Krieges zu einer Wertminderung des At-equity-Buchwertes der Daimler KAMAZ Trucks Holding GmbH.

Weiterhin enthielt der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit in 2022 Zahlungsmittelabflüsse i.H.v. 171 Mio. € im Zusammenhang mit dem erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäft für die Erfüllung der bereits existenten vertraglichen Beziehungen zwischen Daimler Truck-Konzern und dem erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäft.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit wurde in 2023 auch durch verkaufte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an externe Banken und Finanzinstitute i.H.v. 25 Mio. € (2022: 154 Mio. €) positiv beeinflusst und sind in [Anmerkung 20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen](#) dargestellt.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden ist in Tabelle [D.67](#) dargestellt.

D.67

Sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden

	2023	2022
in Millionen €		
Rückstellungen	463	137
Finanzinstrumente	57	-6
Sonstige übrige Vermögenswerte und Schulden	296	146
	816	277

Tabelle [D.68](#) zeigt zusätzliche Zahlungsströme, die im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten sind.

D.68

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

	2023	2022
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-62	-207
Erhaltene Zinsen	351	195
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	16	13
Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz	9	7

Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

In 2023 sind die Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit i.H.v. 1.305 Mio. € auf Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten zurückzuführen (2022: 1.132 Mio. €).

Der Zahlungsmittelabfluss in 2022 ist im Wesentlichen auf die an den Mercedes-Benz Konzern gezahlte Gegenleistung im Zusammenhang mit dem erworbenen Finanzdienstleistungsgeschäft zurückzuführen, wovon 1.271 Mio. € auf die Tilgung von Finanzverbindlichkeiten entfielen und dem Industriegeschäft zugeordnet wurden.

Darüber hinaus spiegeln sich, wie in [Anmerkung 33. Finanzinstrumente](#) erläutert, die kurzfristigen Investitionen in Publikumsfonds auch im Cash Flow aus Investitionstätigkeit wider.



Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit

Die Mittelzuflüsse aus der Finanzierungstätigkeit resultieren im Wesentlichen aus der Mittelaufnahme an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten durch die Emission von Anleihen, vor allem in den USA, den Niederlanden und Kanada, sowie aus der Emission von Asset-Backed-Securities (ABS), ausgeglichen durch Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG in Höhe von 1.070 Mio. € und den Beginn des Aktienrückkaufprogramms in Höhe von 557 Mio. € im Jahr 2023.

Tabelle [7 D.69](#) zeigt die Veränderungen der Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit, einschließlich die Mittelabflüsse aus der Absicherung der Währungsrisiken der Finanzierungsverbindlichkeiten, aufgeteilt in zahlungswirksame und zahlungsunwirksame Komponenten.

In den Nettomittelzuflüssen aus Finanzierungsverbindlichkeiten sind Zahlungen zur Reduzierung ausstehender Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 217 Mio. € (2022: 192 Mio. €) enthalten.

D.69

Veränderungen der Finanzierungsverbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten

	2023	2022
in Millionen €		
Stand 1. Januar ¹	20.838	16.564
Cash Flows Finanzierungsverbindlichkeiten	4.654	3.409
Zahlungsunwirksamer Effekt:		
Wechselkursänderungen	-400	592
Veränderungen Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	235	-521
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten aufgrund des Aktienrückkaufprogramms	103	-
Veränderungen aus dem Erwerb oder Verlust von Tochterunternehmen	-	599
Marktwertänderungen aus Derivaten	12	34
Sonstige Änderungen	304	162
Stand 31. Dezember ¹	25.747	20.838

¹ Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten beinhalten Sicherungsgeschäfte im Zusammenhang mit Finanzierungsmaßnahmen in Höhe von i.H.v. +20 Mio. € zum 31. Dezember 2023. (31. Dezember 2022: -1 Mio. €, January 1, 2022: -35 Mio. €).

31. Rechtliche Verfahren

Die Tochtergesellschaften der Daimler Truck Holding AG (insbesondere die Daimler Truck AG) sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugkonformität und Fahrzeugsicherheit, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, Finanzdienstleistungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche sowie kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen). Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil des Daimler Truck-Konzerns ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Insbesondere Fahrzeughersteller wie Daimler Truck können behördlichen Untersuchungen und Bußgeldern wegen Nichteinhaltung verschiedener behördlicher Normen oder Vorschriften sowie Kundenansprüchen und Rechtsstreitigkeiten ausgesetzt sein, die sich aus Mängeln und daraus resultierenden Folgen für die Produktnutzung oder -sicherheit ergeben. Sammelklagen, soweit erhoben, und insbesondere Produkthaftung können erhebliche finanzielle Folgen haben.

Der Konzern erfasst im Allgemeinen Gewährleistungsrückstellungen in seinen Abschlüssen auf der Grundlage von Erfahrungen aus der Vergangenheit und bekannten Schadensfällen, aber solche Rückstellungen könnten sich möglicherweise als unzureichend für etwaige Verbindlichkeiten erweisen, die sich letztendlich aus potenziellen Fahrzeugmängeln ergeben. Darüber hinaus könnten fehlerhafte Produkte, Produkthaftungsansprüche, Gewährleistungsansprüche, Produktrückrufe und ähnliche Verfahren die Reputation des Konzerns schädigen.

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

Die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) war als ehemalige Muttergesellschaft der Daimler Truck AG Adressatin eines von der Europäischen Kommission eingeleiteten Kartellverfahrens. Im Juli 2016 erließ die Europäische Kommission einen Vergleichsbeschluss gegen die damalige Daimler AG und vier andere europäische Lkw-Hersteller wegen ihrer Beteiligung an wettbewerbswidrigem Verhalten, das im Hinblick auf die Preisgestaltung und die Weitergabe der Kosten für die Einhaltung strengerer Emissionsvorschriften für Lkw einen Verstoß gegen europäische Kartellvorschriften darstellte. Die Europäische Kommission stellte fest, dass die Daimler AG vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 an den betreffenden Vereinbarungen beteiligt war. Die in der Vergleichsentscheidung der Europäischen Kommission gegen die Daimler AG verhängte Geldbuße belief sich auf rund 1,09 Mrd. € und wurde im Jahr 2016 vollständig bezahlt.

Im Anschluss an die Vergleichsentscheidung der Europäischen Kommission wurden in mehreren Rechtsordnungen Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel zur Geltendmachung von Schäden durch direkte und indirekte Lkw-Kunden eingereicht oder eingeleitet. Eingeklagte Schadensersatzansprüche könnten zu einer erheblichen Haftung des Daimler Truck-Konzerns sowie zu erheblichen Kosten für erforderliche Verteidigungsmaßnahmen führen. Dies könnte erhebliche negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die Finanzlage des Unternehmens haben.

Im Zusammenhang mit den oben beschriebenen Kartellverstößen sind die wesentlichen Klagen (einschließlich bestimmter Arten von Sammel- oder Gruppenklagen) in Deutschland, dem Vereinigten Königreich, den Niederlanden und Spanien anhängig oder eingeleitet worden. Auch in einigen anderen europäischen Ländern und in Israel (insgesamt in etwa 20 Ländern) sind Klagen anhängig.

Der Daimler Truck-Konzern ergreift geeignete Rechtsmittel, um sich gegen die Klagen zu verteidigen und bezieht die sich ständig weiter entwickelnde Rechtsprechung in Risikoabschätzungen und strategische Entscheidungen mit ein.

In Übereinstimmung mit IAS 37 „Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets“, Textziffer 92, werden keine weiteren Angaben dazu gemacht, ob und in welcher Höhe Rückstellungen



gebildet und/oder Eventualverbindlichkeiten offengelegt werden, um die Position des Konzerns nicht zu beeinträchtigen.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen bezüglich aller rechtlichen Verfahren

Risiken aus rechtlichen Verfahren sind zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Es bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von möglichen Zahlungsmittelabflüssen. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow des Daimler Truck-Konzerns in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Daimler Truck-Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben.

32. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Eventualverbindlichkeiten

Zum 31. Dezember 2023 betrug der bestmögliche Schätzwert der Eventualverbindlichkeiten 575 Mio. € (31. Dezember 2022: 632 Mio. €). Die Eventualverbindlichkeiten umfassen hauptsächlich rechtliche Verfahren.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2023 bestehen vertragliche Verpflichtungen aus dem Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen von 640 Mio. € (31. Dezember 2022: 440 Mio. €) und sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Kapitalzusagen gegenüber den Gemeinschaftsunternehmen Greenlane Infrastructure, LLC und der Commercial Vehicle Charging Europe B.V. von insgesamt 388 Mio. € (31. Dezember 2022: 404 Mio. €).

Darüber hinaus hat der Daimler Truck-Konzern zum 31. Dezember 2023 und 2022 unwiderrufliche Kreditzusagen gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Weitere

Informationen über die unwiderruflichen Kreditzusagen können [☞ Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken](#) entnommen werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen nach der Ausgliederung 2019

2019 gliederte die Mercedes-Benz Group AG Teile ihres Geschäftsbetriebs in die Daimler Truck AG und die Mercedes-Benz AG aus. Gemäß § 133 Umwandlungsgesetz (UmwG) haften alle drei Rechtsträger gesamtschuldnerisch für alle Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG, die zum Zeitpunkt der Eintragung der damaligen Ausgliederung in das Handelsregister bestanden.

Für diese Verbindlichkeiten, die zum Zeitpunkt der Bekanntgabe der Eintragung bestanden, haftet die Daimler Truck AG für einen Zeitraum von fünf Jahren, beginnend mit der Bekanntmachung der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG beim Amtsgericht Stuttgart. Für Pensionsverpflichtungen nach dem Betriebsrentengesetz beträgt der Haftungszeitraum zehn Jahre.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen nach der Spaltung 2021

Im Dezember 2021 hat die Mercedes-Benz Group AG die von ihr gehaltenen Anteile an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG abgespalten und ausgegliedert. Die Daimler Truck Holding AG haftet mit der Mercedes-Benz Group AG gemäß § 133 UmwG als Gesamtschuldnerin für alle Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG, die zum Zeitpunkt der Eintragung der Abspaltung in das Handelsregister bestehen, einschließlich jener der Ausgliederung 2019.

Die Daimler Truck Holding AG haftet für diese Verbindlichkeiten, die vor dem Inkrafttreten der Abspaltung bzw. Ausgliederung bestanden, für einen Zeitraum von fünf Jahren, beginnend mit der Bekanntgabe der Eintragung der Abspaltung bzw. Ausgliederung im Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG. Für Pensionsverpflichtungen nach dem Betriebsrentengesetz beträgt der Haftungszeitraum zehn Jahre.

Pensionszusagen sind durch Planvermögen gedeckt (siehe [☞ Anmerkung 23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen](#)) und sind nicht in den potenziellen Verpflichtungen enthalten.

Nach derzeitiger Einschätzung wird eine Inanspruchnahme aus dem Nachhaftungsverhältnis zwischen den Gesellschaften als unwahrscheinlich eingestuft.



33. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle 7 D.70 stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen von Finanzinstrumenten des Konzerns dar, mit Ausnahme von Eigenkapitalinstrumenten die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden und nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 9 fallen, sowie Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen. Die Eigenkapitalanteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind in Tabelle 7 D.70 angegeben und umfassen mehrere Investitionen, die einzeln betrachtet nicht wesentlich sind. Für die zum 31. Dezember 2023 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

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

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt. Die angewandten Methoden und Prämissen sind in [Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) erläutert.

Reverse Factoring-Vereinbarungen

Zum 31. Dezember 2023 unterliegen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 302 Mio. € einer Reverse-Factoring-Vereinbarung (31. Dezember 2022: 260 Mio. €).

D.70

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2023		31. Dezember 2022	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26.214	26.066	22.425	22.129
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.262	5.262	4.682	4.682
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.067	7.067	5.944	5.944
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.808	1.808	1.145	1.145
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	443	443	351	351
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.365	1.365	783	783
Zu Anschaffungskosten bewertet	-	-	11	11
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	275	275	292	292
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	118	118	96	96
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	158	158	196	196
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	22	22	29	29
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	179	179	197	197
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	871	871	818	818
	41.697	41.549	35.532	35.236
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten ¹	24.578	24.561	19.656	19.320
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.059	5.059	5.317	5.317
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	39	39	13	13
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	449	449	555	555
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.197	4.197	4.258	4.258
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	530	530	448	448
	34.850	34.833	30.247	29.911

¹ Der beizulegende Zeitwert zum 31. Dezember 2022 wurde aufgrund eines unwesentlichen Fehlers angepasst.



Saldierung von Finanzinstrumenten

Der Daimler Truck-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 Falle zukünftiger Ereignisse, wie dem Ausfall oder der Insolvenz des Konzerns oder der Kontrahenten gewähren.

Die Tabelle [7 D.71](#) legt die Buchwerte der erfassten derivativen Finanzinstrumente dar, die den dargestellten Vereinbarungen unterliegen und zeigt die möglichen finanziellen Auswirkungen einer Saldierung gemäß den bestehenden Global-Netting-Vereinbarungen.

D.71

Angaben zu bilanzierten derivativen Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Global-Netting-Vereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen

	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Brutto- und Netto-Beträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen	Netto-beträge	Brutto- und Netto-Beträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen	Netto-beträge
in Millionen €						
Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹	201	-124	77	226	-123	103
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ²	487	-124	363	568	-123	445

1 Die übrigen finanziellen Vermögenswerte, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (siehe Anmerkung 17. Übrige finanzielle Vermögenswerte).

2 Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (siehe Anmerkung 26. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten).



Bemessungshierarchie

Die Tabelle [7 D.72](#) zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13 „Fair Value Measurement“) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind.

Zum Ende der Berichtsperiode wird im Konzern überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

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

D.72

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

	31. Dezember 2023				31. Dezember 2022			
	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	1.808	1.292	516	-	1.134	748	386	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	443	44	399	-	351	44	307	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.365	1.249	116	-	783	704	79	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	275	158	22	95	292	171	22	99
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	118	112	-	5	96	88	-	8
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	158	46	22	90	196	83	22	91
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	22	-	22	-	29	-	29	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	179	-	179	-	197	-	197	-
	2.284	1.450	738	95	1.652	919	634	99
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	39	-	13	25	13	-	13	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	449	-	449	-	555	-	555	-
	487	-	462	25	568	-	568	-

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

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

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



Die Tabelle **D.73** zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die in der Konzernbilanz nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

D.73**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	31. Dezember 2023				31. Dezember 2022			
	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	26.066	-	26.066	-	22.129	-	22.129	-
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten								
Finanzierungsverbindlichkeiten ⁴	24.347	12.791	11.556	-	19.129	8.822	10.307	-
davon Anleihen	14.205	12.791	1.414	-	11.134	8.822	2.312	-
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	2.009	-	2.009	-	1.018	-	1.018	-
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten ⁴	8.133	-	8.133	-	6.977	-	6.977	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.197	-	4.126	71	4.258	-	4.156	102

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.

4 Der beizulegende Zeitwert zum 31. Dezember 2022 wurde aufgrund eines unwesentlichen Fehlers angepasst.

**Bewertungskategorien**

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien, sind in der Tabelle [D.74](#) dargestellt.

Die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der Tabelle [D.74](#) nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

D.74**Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien**

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Vermögenswerte		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	34.391	29.838
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	21.191	18.383
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.262	4.682
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.067	5.944
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	–	11
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	871	818
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	561	447
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	443	351
Eigen- und Fremdkapitalanteile	118	96
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	1.544	1.008
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.365	783
Eigen- und Fremdkapitalanteile	158	196
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte ²	22	29
Schulden		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	34.352	29.662
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.059	5.317
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	24.578	19.656
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	4.186	4.241
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	530	448
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	39	13

- 1 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen von 5.023 Mio. € (31. Dezember 2022: 4.042 Mio. €), da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.
- 2 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.
- 3 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen von 1.149 Mio. € (31. Dezember 2022: 1.183 Mio. €), da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.
- 4 Hierin nicht enthalten sind Finanzgarantien von 11 Mio. € (31. Dezember 2022: 17 Mio. €), da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.



Netto-Gewinne oder -verluste

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Netto-Gewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind) können Tabelle [7 D.75](#) entnommen werden.

Die Netto-Gewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beinhalten im Wesentlichen Gewinne und Verluste aus der Bewertung dieser Instrumente.

Die Netto-Gewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Netto-Gewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalinstrumente enthalten Dividendenausschüttungen.

Die Netto-Gewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere Wechselkurseffekte.

Die Netto-Gewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen (inklusive Wertaufholungen) von 101 Mio. € (2022: 284 Mio. €), die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Daneben sind Währungskursgewinne und -verluste enthalten.

Die Netto-Gewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) umfassen im Wesentlichen Wechselkurseffekte.

D.75

Nettogewinne/-verluste

	2023	2022
in Millionen €		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigen- und Fremdkapitalinstrumente	-53	-64
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	44	31
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	6	4
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	-2	-1
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	-128	-251
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	15	-41

¹ Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

Tabelle [7 D.76](#) stellt die Gesamtzinserträge und -aufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten dar, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) sind in [6 Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) enthalten.

D.76

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

	2023	2022
in Millionen €		
Gesamtzinserträge	2.349	1.435
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	2.209	1.378
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	139	57
Gesamtzinsaufwendungen	-1.522	-840
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	-1.522	-840

**Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten****Einsatz von Derivaten**

Derivative Finanzinstrumente werden im Daimler Truck-Konzern ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft, aus Refinanzierungsaktivitäten oder aus dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich um Zinsrisiken und Währungsrisiken, die als Risikokategorien definiert wurden. Zur Absicherung setzt der Daimler Truck-Konzern vor allem Devisentermingeschäfte, Zins-Währungsswaps und Zinsswaps ein.

Tabelle [7 D.77](#) zeigt die Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte.

D.77**Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte**

	Währungsrisiko		Zinsrisiko
	Cash Flow Hedges ¹	Cash Flow Hedges ²	Fair Value Hedges ²
in Millionen €			
31. Dezember 2023			
Buchwert der Sicherungsinstrumente			
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	34	15	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	33	43	53
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	40	3	7
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	2	37	359
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts³	18	-117	195
31. Dezember 2022			
Buchwert der Sicherungsinstrumente			
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	35	25	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	32	105	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	28	-	8
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	4	1	515
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts³	82	102	-473

1 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Devisentermingeschäfte

2 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Zinsswaps, Zins-Währungsswaps.

3 Sicherungsgewinne/-verluste, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

**Fair Value Hedges**

Der Daimler Truck-Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken.

Die Beträge der mit Fair Value Hedges gesicherten Grundgeschäfte können Tabelle [7 D.78](#) entnommen werden.

D.78**Fair Value Hedges**

	Zinsrisiko	
	31. Dezember 2023	2022
in Millionen €		
Buchwerte der gesicherten Grundgeschäfte		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	539	260
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	7.313	5.282
davon sicherungsbedingte Anpassungen		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	-7	-9
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	-306	-515
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	-199	471
Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus inaktiven Sicherungen, der in der Konzernbilanz verbleibt	-3	5

1 Kumulierte Aufwendungen oder Erträge, die im Buchwert der Grundgeschäfte erfasst wurden.

Die Effekte, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung entfielen (hedge-ineffektiver Teil), können Tabelle [7 D.79](#) entnommen werden.

D.79**Ineffektivität von Fair Value Hedges**

	Zinsrisiko	
	2023	2022
in Millionen €		
Zinsaufwendungen	-4	-2

Cash Flow Hedges

Der Daimler Truck-Konzern designiert Cash Flow Hedges im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs- und Zinsrisiken.

Die Beträge, die sich auf die als Cash Flow Hedges bezeichneten Posten beziehen, sind in Tabelle [7 D.80](#) aufgeführt.

D.80**Cash Flow Hedges**

	31. Dezember 2023		31. Dezember 2022	
	Währungsrisiko	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zinsrisiko
in Millionen €				
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	-18	104	-81	-102
Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern)				
Laufende Absicherungen	94	20	96	130
Abgebrochene/abgelaufene Absicherungen	-27	-	-23	-

1 Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.



Die Gewinne und Verluste aus Cash Flow Hedges sowie die Effekte, die auf den unwirksamen Teil (hedge-ineffektiver Teil) der Absicherungen entfielen, sind in Tabelle [7 D.81](#) aufgeführt.

D.81**Gewinne und Verluste von Cash Flow Hedges¹**

in Millionen €	Währungsrisiko			Zinsrisiko	
	Umsatz- erlöse	Umsatz- kosten	Übriges Finanz- ergebnis	Umsatz- kosten	Zinsauf- wendungen
Posten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, in dem die Ineffektivität und die Umbuchungen enthalten sind					
2023					
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	22	-4	-	-11	-93
Aus dem Eigenkapital in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste					
Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	-2	-	-	-	-
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	-15	-9	-	-4	1
2022					
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	38	44	-	-13	115
Aus dem Eigenkapital in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste					
Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	-	-1	-	-	-
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	-15	-	-	-	5

1 In 2023 und 2022 wurden keine Ineffektivitäten von Sicherungsgeschäften in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Tabelle [7 D.82](#) zeigt die Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente.

D.82**Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente**

in Millionen €	2023	2022
Stand 1. Januar	122	13
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-117	136
Währungsrisiko	-14	34
Zinsrisiko	-103	102
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	2	-2
Währungsrisiko	5	-6
Zinsrisiko	-3	4
Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte (vor Steuern)	-1	8
Währungsrisiko – Beschaffungsvorgänge	-1	8
Rohstoffpreisisiko – Anschaffung von Vorräten	-	-
Sonstige Veränderungen	-1	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	31	-33
Stand 31. Dezember	35	122

Die Rücklagen für derivative Finanzinstrumente enthalten Rücklagen für Hedgekosten.



Die Fälligkeiten der derivativen Finanzinstrumente entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Die Realisierung der Grundgeschäfte wird korrespondierend zu den in Tabelle 7 D.83 ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Zum 31. Dezember 2023 hatte der Daimler Truck-Konzern derivative Finanzinstrumente mit einer maximalen Laufzeit von 117 Monaten (31. Dezember 2022: 109 Monaten) im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen operativen Cash Flows abzusichern.

Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind

Tabelle 7 D.83 zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern im Rahmen des Hedge Accountings eingesetzt hat, um Währungs- und Zinsrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

D.83

Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind

	31. Dezember 2023				31. Dezember 2022			
	Fälligkeiten der Nominalbeträge				Fälligkeiten der Nominalbeträge			
	<1 Jahr	1-5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt	<1 Jahr	1-5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt
in Millionen €								
Währungsrisiko	2.294	995	-	3.289	2.045	979	-	3.024
Zinsrisiko	1.966	11.420	1.631	15.017	1.886	7.613	1.406	10.905
Fair Value Hedges	324	6.244	1.631	8.199	276	4.318	1.406	6.000
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind								
in der Währung CAD	256	649	-	905	-	-	-	-
in der Währung USD	-	-	-	-	-	-	-	-
Cash Flow Hedges	1.642	5.176	-	6.818	1.610	3.295	-	4.905
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind								
in der Währung CAD	68	376	-	444	-	-	-	-
in der Währung USD	-	-	-	-	189	-	-	189

Tabelle 7 D.84 zeigt die Durchschnittspreise der Sicherungsinstrumente nach Risikokategorie für die wesentlichen Risiken.

Erläuterungen zur Absicherung von Währungs- und Zinsänderungsrisiken finden sich in 6 Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken.

D.84

Durchschnittspreise Sicherungsinstrumente für wesentliche Risiken

	31. Dezember	
	2023	2022
Währungsrisiko		
USD je €	1,08	1,08
AUD je €	1,63	1,53
GBP je €	0,89	0,87
Zinsrisiko		
Fair Value Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz - USD	-3,09 %	-0,77 %
Durchschnittlicher Zinssatz - CAD	-2,31 %	-2,17 %
Durchschnittlicher Zinssatz - EUR	-1,89 %	-1,45 %
Durchschnittlicher Zinssatz - BRL	-	-12,83 %
Durchschnittlicher Zinssatz - MXN	-	-2,71 %
Cash Flow Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz - USD	1,49 %	0,63 %
Durchschnittlicher Zinssatz - CAD	1,92 %	1,69 %
Durchschnittlicher Zinssatz - EUR	0,10 %	2,03 %
Durchschnittlicher Zinssatz - BRL	0,44 %	1,25 %
Durchschnittlicher Zinssatz - MXN	1,35 %	1,54 %
Durchschnittlicher Zinssatz - AUD	-0,14 %	-



34. Management von Finanzrisiken

Allgemeine Informationen über Finanzrisiken

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der globalen Ausrichtung ist der Daimler Truck-Konzern Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Rohstoffpreisrisiken resultieren im Wesentlichen aus den Beschaffungsvorgängen. Ein Aktienkursrisiko ergibt sich aus Beteiligungen an börsennotierten Unternehmen. Darüber hinaus ist der Daimler Truck-Konzern Kreditrisiken aus seinem Leasing- und Finanzdienstleistungsgeschäft sowie aus dem sonstigen operativen Geschäft (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) ausgesetzt. Ferner bestehen Liquiditäts- und Länderrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts bzw. mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Sofern diese Finanzrisiken eintreten, wird die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Der Daimler Truck-Konzern hat interne Richtlinien, die die Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben, den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung der Finanzaktivitäten, ihrer Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen für die Finanzrisiken des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausgerichtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analysiert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Begrenzung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mithilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Informationssysteme. Die Leitlinien sowie Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Daimler Truck-Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente ein. Diese werden beim Daimler Truck-Konzern ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Ohne deren Verwendung wäre der Daimler Truck-Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt. Die Daimler Truck AG sichert Währungsrisiken durch Devisentermingeschäfte ab. Für die Absicherung von Rohstoffen

bestehen langfristige Lieferverträge, so dass es nicht notwendig ist hier weitere Absicherungen aufzubauen. Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere über das Volumen der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente sind in [Anmerkung 33. Finanzinstrumente](#) enthalten. Der Daimler Truck-Konzern bewertet regelmäßig seine Finanzrisiken unter Berücksichtigung von Veränderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren und aktuellen Marktinformationen.

Die von den Planvermögen zur Abdeckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgepflichtungen gehaltenen 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. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen](#).

Kreditrisiko

Das Kreditrisiko ist das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Die maximalen Risikopositionen aus finanziellen Vermögenswerten, die grundsätzlich einem Kreditrisiko unterliegen, entsprechen deren Buchwerten zum Bilanzstichtag (ohne Berücksichtigung gegebenenfalls vorhandener Kreditsicherheiten). Des Weiteren besteht ein Ausfallrisiko aus unwiderruflichen Kreditzusagen, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Anspruch genommen sind, sowie aus Finanzgarantien. Die maximale Risikoposition entspricht in diesen Fällen den erwarteten künftigen Auszahlungen. Aus der Tabelle [7 D.85](#) sind die maximalen Risikopositionen zum Bilanzstichtag ersichtlich.

D.85

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten, unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien

	Anmerkung	2023	2022
Maximale Risikoposition 31. Dezember			
in Millionen €			
Liquide Mittel		8.875	7.089
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	26.214	22.425
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	5.262	4.682
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	17	179	197
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	17	22	29
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	17	871	818
Unwiderrufliche Kreditzusagen		370	163
Finanzgarantien		271	300

Liquide Mittel

Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen. Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Die liquiden Mittel werden vorwiegend bei Finanzinstituten mit hoher Bonität innerhalb und außerhalb Europas als auch in Geldmarktfonds gehalten. Bei den Investitionsentscheidungen wird auf eine sehr gute Bonität des Schuldners und eine ausgewogene Risikodiversifizierung geachtet. Die Limits und ihre Inanspruchnahme werden laufend neu bewertet. Bei dieser Beurteilung berücksichtigt der Daimler Truck-Konzern auch die Bewertung des Kreditrisikos seiner Kontrahenten durch die Kapitalmärkte. In Übereinstimmung mit der Risikopolitik des Daimler Truck-Konzerns werden der vorwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von Investment-Grade gehalten. Damit unterliegen die liquiden Mittel keinem wesentlichen Kreditrisiko und werden im Rahmen des auf dem erwarteten



Kreditrisiko basierenden Wertminderungsmodells der Stufe 1 zugeordnet.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns sind vor allem auf die Absatzunterstützung der Fahrzeugprodukte des Daimler Truck-Konzerns ausgerichtet. Hieraus resultierende Kreditrisiken werden anhand von definierten Standards, Leitlinien und Prozessen überwacht und gesteuert. Die Angaben zum Kreditrisiko von Financial Services beziehen sich auf das gesamte Finanzierungs- und Leasinggeschäft, sofern dies nicht anders angegeben ist.

Das Kreditrisiko aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten wird auf der Grundlage des kreditrisikobehafteten Portfolios überwacht. Das kreditrisikobehaftete Portfolio besteht aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Diese setzen sich zusammen aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden und Händlern, Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen sowie den (über-)fälligen Leasingraten aus Operating-Lease-Verträgen. Das Operating-Lease-Portfolio wird in den vermieteten Gegenständen in der Konzernbilanz berichtet. Fällige Leasingraten aus Operating-Lease-Verträgen werden in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen.

Das Financial Services Segment des Daimler Truck-Konzerns verfügt über Richtlinien, die den Rahmen für ein effektives Risikomanagement sowohl auf globaler als auch auf lokaler Ebene vorgeben. Gegenstand der Richtlinien sind insbesondere Mindestanforderungen für alle risikorelevanten Prozesse im Kreditgeschäft, die Definition der angebotenen Finanzierungsprodukte, die Einschätzung der Kreditwürdigkeit der Kunden, die Einforderung von Sicherheiten sowie das Vorgehen bei unbesicherten Krediten und bei notleidenden Ansprüchen. Die Begrenzung von Konzentrationsrisiken erfolgt primär über globale Limits, die sich auf Einzelkundenengagements beziehen. Zum 31. Dezember 2023 betrug die Kreditposition der 15 größten Kunden nicht mehr als 19 % des Gesamtportfolios (31. Dezember 2022: 19 %).

Im Rahmen seiner Finanzierungs- und Leasingaktivitäten hält der Daimler Truck-Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten, deren Marktwert das tatsächliche Kreditrisiko begrenzt. Der Wert der

Kreditsicherheiten hängt in der Regel vom Betrag der finanzierten Vermögenswerte ab. Zu Vertragsbeginn werden regelmäßig Sicherheiten in Höhe von mindestens 100 % des Buchwertes in Form der den Verträgen zugrunde liegenden Fahrzeuge vereinbart. Über die Laufzeit der Verträge wird die Wertentwicklung der Sicherheiten kontinuierlich bei der Berechnung der zu bildenden Risikovorsorge einbezogen, so dass die Netto-Buchwerte der bonitätsbeeinträchtigten Verträge durch die Fahrzeuge im Wesentlichen abgesichert sind. Darüber hinaus begrenzt der Bereich Financial Services das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, beispielsweise durch Anzahlungen von Kunden.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung der Bonität von Privatkunden und Kleinunternehmen Scoringssysteme eingesetzt. Die Bewertung von Großkunden erfolgt durch interne Ratinginstrumente. Beide Bewertungsverfahren benutzen, falls verfügbar, Informationen externer Kreditagenturen. Die Ergebnisse des Scorings und Ratings, ebenso wie die Verfügbarkeit von Sicherheiten und von anderen risikomindernden Instrumenten, wie z.B. Anzahlungen, Garantien und in geringerem Umfang Restschuldversicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditentscheidung.

Sofern bei Verträgen eine Verschlechterung des Zahlungsverhaltens oder andere Ursachen eines erhöhten Kreditrisikos erkannt werden, werden durch das Forderungsmanagement entweder Maßnahmen mit dem Ziel eingeleitet, die rückständigen Zahlungen des Kunden einzufordern, den finanzierten oder verleasten Gegenstand wieder in Besitz zu nehmen oder den wertgeminderten Vertrag neu zu verhandeln. Interne Richtlinien zur Durchführung einer Neustrukturierung des Kredit- bzw. Leasingvertrags knüpfen dabei an das Vorliegen von Indikatoren bzw. Kriterien an, die nach der Einschätzung des lokalen Managements weitere Zahlungen in einem Umfang erwarten lassen, so dass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen.

Der Rückgang der Wertberichtigungen resultiert im Wesentlichen aus der Normalisierung der wirtschaftlichen Lage nach der Pandemie und einer verbesserten Portfolio Performance. Gegenläufig wirkt der Effekt aus dem Anstieg des Portfolios. Neben der Inanspruchnahme der Wertberichtigungen wurde in 2023 in mehreren Märkten die Wertberichtigung schrittweise reduziert aufgrund einer guten

Kreditperformance und eines verbesserten makroökonomischen Ausblicks für die Folgejahre. Die zukünftigen Erwartungen werden regelmäßig aktualisiert, um die aktuellen makroökonomischen Aussichten in den Wertberichtigungen zu reflektieren.

Für Informationen über Kreditrisiken, die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthalten sind, siehe [Anmerkung 15. Forderungen aus Finanzdienstleistungen](#). Informationen über die Bewertung der erwarteten Kreditverluste sind in [Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) enthalten.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus dem weltweiten Verkauf von Fahrzeugen und Ersatzteilen. Das Kreditrisiko aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen umfasst das Ausfallrisiko von Kunden, z.B. von Vertragshändlern und Generalvertretern sowie von sonstigen Firmen- und Privatkunden. Um Kreditrisiken zu identifizieren, prüft der Daimler Truck-Konzern die Bonität von Kunden. Der Daimler Truck-Konzern steuert Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen system- und datenbankgestützt auf Basis von weltweit gültigen internen Richtlinien.

Im jeweiligen Inlandsgeschäft wird ein Großteil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch verschiedene, gegebenenfalls länderspezifische Sicherungsformen abgesichert. Die Sicherungen umfassen z.B. den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundenanzahlungen.

Im Exportgeschäft beurteilt der Daimler Truck-Konzern unter Berücksichtigung des spezifischen Länderrisikos die Bonität der Kunden über einen internen Ratingprozess. In diesem Zusammenhang werden Jahresabschlüsse und andere relevante Informationen, wie z. B. das Zahlungsverhalten der Generalvertretungen, herangezogen und ausgewertet.

Abhängig von der Bonität der Kunden etabliert der Daimler Truck-Konzern Kreditlimits und begrenzt das Kreditrisiko durch folgende Sicherheiten:

- Kreditversicherungen,



- erstklassige Bankgarantien und
- Akkreditive.

Diese Vorgehensweisen sind in einer konzernweit gültigen Exportkreditrichtlinie definiert.

Bei der Bildung einer Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen der Stufe 2 zugeordnet werden und damit die über die gesamte Laufzeit erwarteten Kreditverluste bereits bei der erstmaligen Erfassung berücksichtigt werden.

Weitere Informationen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den Stand der erfassten Wertberichtigungen können [Anmerkung 20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen](#) entnommen werden.

Derivative Finanzinstrumente

Der Daimler Truck-Konzern setzt derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken ein, die aus dem operativen Geschäft, aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Das Kreditrisiko im Zusammenhang mit Derivaten wird mittels eines Limitsystems gesteuert, das auf der Überprüfung der kontrahentenspezifischen Finanzkraft basiert. Diese Limitierung begrenzt und diversifiziert das Kreditrisiko. Infolgedessen ist der Daimler Truck-Konzern einem Kreditrisiko aus den derivativen Finanzinstrumenten nur in geringem Ausmaß ausgesetzt. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wurde der Großteil der Derivate mit Kontrahenten abgeschlossen, die ein externes Rating von Investment-Grade aufweisen.

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Bezogen auf die in den übrigen finanziellen Vermögenswerten enthaltenen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Jahre 2023 und 2022 ist der Daimler Truck-Konzern nur in geringem Ausmaß einem Kreditrisiko ausgesetzt.

Unwiderrufliche Kreditzusagen

Insbesondere das Segment Financial Services ist Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2023 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 370 Mio. € (31. Dezember 2022:

163 Mio. €). Diese Kreditzusagen weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr aus und unterliegen keinem wesentlichen Kreditrisiko.

Finanzgarantien

Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2023 auf 271 Mio. € (31. Dezember 2022: 300 Mio. €) und beinhalten zum 31. Dezember 2023 Verbindlichkeiten i.H.v. 11 Mio. € (31. Dezember 2022: 17 Mio. €). Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar; dabei garantiert der Konzern als Garantiegeber im Allgemeinen, dass er im Fall der Nichterfüllung der Zahlungsverpflichtung durch den Hauptschuldner dem Garantienehmer den entstandenen Verlust bis zu einer, in der Regel, vertraglich vereinbarten Höhe erstattet.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann. Der Daimler Truck-Konzern steuert seine Liquidität, indem der Konzern ergänzend zum Zahlungsmittelzufluss aus dem operativen Geschäft in ausreichendem Umfang liquide Mittel vorhält und Kreditlinien bei Banken unterhält. Zusätzlich reduziert auch die Möglichkeit der Verbriefung von Forderungen (ABS-Transaktionen) das Liquiditätsrisiko des Konzerns. Bei den liquiden Mitteln handelt es sich um Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie um verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, über die der Konzern kurzfristig verfügen kann.

Die liquiden Mittel dienen dazu, das Working Capital und die Investitionen zu finanzieren sowie den Finanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts und einen unerwarteten Liquiditätsbedarf abzudecken. Entsprechend interner Richtlinien wird das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft grundsätzlich so refinanziert, dass die Finanzierungen eine kongruente Fälligkeitsstruktur zu den vermieteten Gegenständen und Forderungen aus Finanzdienstleistungen aufweisen.

Zum 31. Dezember 2023 beliefen sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente auf 7.067 Mio. € (31. Dezember 2022: 5.944 Mio. €). Im Jahr 2023 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse aus dem operativen Geschäft des Industriegeschäfts sowie Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit den Barmitteln aus Finanzierungstätigkeit. Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus den getätigten Investitionen in immaterielle

Vermögenswerte und Sachanlagen, den gezahlten Ertragsteuern, einem gestiegenen Portfolio aus Leasing- und Finanzierungstätigkeiten bei Financial Services, einer Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG sowie den Beginn des Aktienrückkaufprogramms.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Pooling-Prozess, durch den täglich die liquiden Mittel zusammengeführt werden. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Daimler Truck-Konzerns gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt der Daimler Truck-Konzern grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit vom Finanzmittelbedarf und den Marktbedingungen emittiert der Daimler Truck-Konzern Geldmarktpapiere, Schuldverschreibungen und durch Forderungen besicherte Finanzinstrumente in verschiedenen Währungen. Am 28. Oktober 2021 erhielt der Daimler Truck-Konzern ein langfristiges Emittentenrating von A3 durch Moody's Investor Service und BBB+ durch S&P Global Ratings. Dennoch könnten mögliche Herabstufungen der Bonitätseinstufungen des Daimler Truck-Konzerns einen negativen Einfluss auf die Finanzierung des Konzerns haben.

Im August 2021 wurde mit einem Konsortium internationaler Banken eine syndizierte Kreditlinie i.H.v. 5 Mrd. € abgeschlossen. Die Linie hat eine ursprüngliche Laufzeit von fünf Jahren mit zwei Verlängerungsoptionen um ein Jahr. Beide Verlängerungsoptionen sind abgelaufen und wurden nicht ausgenutzt. Daimler Truck beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

Im September 2022 wurde eine weitere revolvingende Kreditlinie i.H.v. 1 Mrd. € mit einer internationalen Bankengruppe abgeschlossen. Diese Kreditlinie hat eine Laufzeit von 24 Monaten und enthält während der ersten 18 Monate eine Erhöhungsoption um 500 Mio. €. Die Erhöhungsoption sowie die Kreditlinie sind zum Berichtsstichtag nicht ausgenutzt.



Die in Tabelle [7 D.86](#) dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien per 31. Dezember 2023 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen können.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Daimler Truck-Konzerns enthält auch [Anmerkung 25. Finanzierungsverbindlichkeiten](#).

D.86**Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹**

	Gesamt	2024	2025	2026	2027	2028	≥ 2029
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	27.677	9.541	7.399	4.886	1.845	2.168	1.839
davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	1.257	230	200	156	135	116	421
Derivative Finanzinstrumente ³	525	224	114	80	37	28	43
davon mit Brutto-Ausgleich	64	50	13	-	-	-	-
Zahlungsmittelabflüsse	2.620	1.866	755	-	-	-	-
Zahlungsmittelzuflüsse	-2.557	-1.815	-741	-	-	-	-
davon mit Netto-Ausgleich	461	174	100	80	37	28	43
Zahlungsmittelabflüsse	461	174	100	80	37	28	43
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	5.059	5.050	-	-	-	-	8
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung und Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien	3.542	2.150	447	328	267	149	201
Unwiderrufliche Kreditzusagen ⁵	370	370	-	-	-	-	-
Finanzgarantien ⁶	271	271	-	-	-	-	-
	37.444	17.607	7.959	5.294	2.149	2.345	2.090

1 Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

- (a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen.
 (b) Die Zinszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.

2 Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinszahlungen zusammen.

3 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Zahlungen der derivativen finanziellen Verbindlichkeiten dargestellt.

4 Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

5 Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

6 Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.



Länderrisiko

Das Länderrisiko ist das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der aus der Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, z.B. aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot.

Der Daimler Truck-Konzern ist einem Länderrisiko ausgesetzt, das hauptsächlich aus Beteiligungen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie aus grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultiert. Länderrisiken entstehen auch durch grenzüberschreitende Geldanlagen bei Finanzinstituten.

Der Daimler Truck-Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimits (z.B. für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsunternehmen). Grundlage des risikoorientierten Länderexposurmanagements bei dem Daimler Truck-Konzern ist ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder in Risikoklassen eingeteilt werden, wobei sowohl externe Ratings als auch Kapitalmarktinformationen zu Länderrisiken berücksichtigt werden.

Finanzmarktrisiken

Der Daimler Truck-Konzern ist aufgrund seiner weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen sowie Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen.

Der Daimler Truck-Konzern ermittelt sein Risikovolumen (Netto-Exposure) in Bezug auf diese Marktpreisrisiken als Grundlage für Hedge-Entscheidungen, die die Auswahl der Sicherungsinstrumente sowie die Festlegung der Sicherungsvolumina und der entsprechenden Zeiträume umfassen. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen und Rohstoffe sowie für das Asset-Liability-Management (Zinsen). Netto-Exposures bilden die Grundlage der Sicherungsstrategien und werden regelmäßig aktualisiert.

Bestimmte Benchmark-Zinssätze, darunter diejenigen der London Interbank Offered Rate (für US-Dollar, britisches Pfund, schweizer Franken und japanischen Yen), wurden bis Ende 2022 umfassend

international reformiert. Infolgedessen werden diese Zinssätze schrittweise abgeschafft und durch alternative risikofreie Referenzsätze ersetzt. Alternative Zinssätze werden in den jeweiligen Rechtsordnungen bzw. Währungen auf nationaler Ebene entwickelt; sie können sich in ihrer Struktur, Methodik und Veröffentlichungszeiträumen unterscheiden.

In 2023 wurde ein Teil der von der Benchmark-Reform betroffenen Derivate im CAD auf die risikofreie Zinskurve CORRA umgestellt, die originären Grundgeschäfte sind davon nicht betroffen. Der Daimler Truck-Konzern nimmt an, dass die verbleibenden Umstellungen in den Grundgeschäften und Sicherungsinstrumenten identisch und ohne wesentlichen zeitlichen Verzug erfolgen werden. Der Daimler Truck-Konzern sieht daher den wirtschaftlichen Zusammenhang und damit die Fortführung der Bilanzierung als Sicherungsbeziehung weiterhin als gegeben an.

Die Nominalwerte der betroffenen derivativen Finanzinstrumente sind in der Tabelle [7 D.83](#) enthalten.

Der Daimler Truck-Konzern setzt im Rahmen seines Risikomanagementsystems Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig das Risiko aus Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen, Zinssätzen und bestimmten Rohstoffpreisen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein potenzieller Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value-at-Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und
- das Konfidenzniveau beträgt 99 % bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Der Daimler Truck-Konzern ermittelt den Value-at-Risk für Wechselkurse nach dem Varianz-Kovarianz-Ansatz.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten

Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeitspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem RiskMetrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

Wechselkursrisiko

Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken. Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows Risiken Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem Euro, dem US-Dollar, dem britischen Pfund, dem australischen Dollar und dem japanischen Yen. Das Wechselkursrisiko des Daimler Truck-Konzerns entsteht vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die dazugehörigen Kosten erzielt werden. Es kann der Fall eintreten, dass die Umsatzerlöse möglicherweise nicht ausreichen, um diese Kosten zu decken, wenn der Wert der Währung, in der die Umsatzerlöse erzielt werden, in der Zwischenzeit gegenüber dem Wert der Währung, in der diese Kosten angefallen sind, sinkt.

Der Daimler Truck-Konzern ist Transaktionsrisiken ausgesetzt, allerdings aufgrund des globalen Produktionsnetzwerks und des insgesamt geringeren Fremdwährungsvolumens nur in geringem Ausmaß. Darüber hinaus ist der Konzern einem indirekten Transaktionsrisiko über seine at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgesetzt.

Das gesamte Währungsexposure des Daimler Truck-Konzerns wird durch natürliche Hedges reduziert, die darin bestehen, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft verschiedener Gesellschaften und Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen. In Höhe der ausgeglichenen Position sind damit keine Absicherungsmaßnahmen nötig. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist der Daimler Truck-Konzern grundsätzlich bestrebt, die Auszahlungen vorzugsweise in den Währungen zu erhöhen, in denen Nettoeinzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkungen von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) des Konzerns zu verringern, bewertet der Daimler Truck-Konzern fortlaufend seine



Wechselkursrisiken und sichert einen Teil dieser Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab. Der Daimler Truck-Konzern steuert sein Wechselkursrisiko und seine Absicherungstransaktionen durch Währungsderivate. Die Treasury-Abteilung des Unternehmens führt die Fremdwährungsabsicherung durch Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten durch. Im Falle von Übersicherungen durch Exposureveränderungen werden die Absicherungen in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Auch die designierten Sicherungsbeziehungen werden auf Beendigung der Bilanzierung überprüft.

Der Daimler Truck-Konzern verwendet ein Referenzmodell, mit dem angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Cash Flows sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung des Modells soll Risiken für den Konzern aus ungünstigen Wechselkursänderungen eingrenzen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf der Grundlage dieses Referenzmodells und in Abhängigkeit von den Marktaussichten bestimmt das Gremium den Absicherungshorizont, der in der Regel zwischen einem und drei Jahren liegt, sowie die durchschnittlichen Absicherungsquoten. Entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken werden die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen.

Fremdwährungsrisiken aus dem Fahrzeuggeschäft werden hauptsächlich durch den Einsatz von Devisentermingeschäften gesteuert. Die eingesetzten Instrumente hängen von der Einschätzung der Marktbedingungen ab. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value-at-Risk gemessen.

Tabelle [7 D.87](#) zeigt den Value-at-Risk am Ende des Berichtszeitraums für das Wechselkursrisiko für die Portfolios 2023 und 2022 von derivativen Finanzinstrumenten, die hauptsächlich im Zusammenhang mit dem operativen Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten, da es sich im Wesentlichen um vorhergesagte Cash Flows handelt. Siehe auch Tabelle [7 D.83](#).

D.87

Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko und das Zinsänderungsrisiko

	2023	2022
	Jahresende	Jahresende
in Millionen €		
Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	28	46
Zinsänderungsrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	28	26

Hedge Accounting. Bei der Designation von derivativen Finanzinstrumenten wird eine Sicherungsquote von 1 zugrunde gelegt. Darüber hinaus stimmen die jeweiligen Volumina, Zinssatzkurven und Währungen des Sicherungsgeschäfts und des Grundgeschäfts sowie die Fälligkeitstermine überein. Der Daimler Truck-Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Währung, Volumen und Fälligkeiten sicher. Forward-Komponenten werden nicht in eine Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und bei Fälligkeit des Grundgeschäfts in der Gewinn- und Verlustrechnung oder als Anpassung der Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte berücksichtigt. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Wechselkursrisikos entsprechen.
- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen im Jahr 2023 wurde im Wesentlichen durch einen starken Rückgang von Wechselkursvolatilitäten bestimmt.

Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns werden grundsätzlich so gewählt, dass mögliche Währungsrisiken minimiert werden. Sollten Transaktionsrisiken im Zusammenhang mit den

Liquiditätsanlagen oder den Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns an Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden diese in der Regel – gemäß einer internen Richtlinie – zum Zeitpunkt des Investments bzw. der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente (z.B. Zinswährungsswaps) gegen Währungsrisiken gesichert.

Dadurch dass sich die Währungsrisiken aus Liquiditätsanlagen oder Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns sowie diesbezüglich eingesetzter derivativer Finanzinstrumente in der Regel vollständig ausgleichen, wurden diese Finanzinstrumente nicht in die dargestellte Value-at-Risk-Berechnung einbezogen.

Effekte aus der Währungsumrechnung (Translationsrisiko). Für Zwecke des Konzernabschlusses werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Vermögenswerte und Schulden der nicht in Euro bilanzierenden Tochterunternehmen in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, z.B. in Bezug auf die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (EBIT) und die Vermögenswerte und Schulden des Daimler Truck-Konzerns. Im Unterschied zum Transaktionsrisiko wirkt sich das Translationsrisiko jedoch nicht zwangsläufig auf zukünftige Cash Flows aus. Das Eigenkapital des Daimler Truck-Konzerns spiegelt die wechselkursbedingten Buchwertänderungen wider. Der Daimler Truck-Konzern sichert sich gegen das Translationsrisiko in der Regel nicht ab.

Zinsänderungsrisiko

Das Zinsrisiko beschreibt das Risiko, dass der beizulegende Zeitwert oder die künftigen Cash Flows eines Finanzinstruments aufgrund von Änderungen der Marktzinsen schwanken. Der Daimler Truck-Konzern nutzt ein breites Spektrum von zinsensitiven Finanzinstrumenten, um die Liquiditätsanforderungen des Konzerns zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinsensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von dem Segment Financial Services betrieben werden. Die von den Gesellschaften des Segments Financial Services mit Kunden abgeschlossenen Verträge begründen vorwiegend festverzinsliche Forderungen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden die zinstragenden Vermögenswerte



grundsätzlich kongruent hinsichtlich Zins- und Liquiditätsbindung refinanziert, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In ausgewählten, entwickelten Märkten verzichtet Financial Services im Rahmen der Refinanzierung in eng begrenztem Umfang auf eine Fristenkongruenz in der Zinsbindung, um Marktchancen zu nutzen. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko.

Die Messung des Zinsänderungsrisikos des Daimler Truck-Konzerns erfolgte mittels einer Value-at-Risk-Analyse.

Eine Expertengruppe des Daimler Truck-Konzerns, bestehend aus Mitgliedern der Konzern-Treasury, des Financial Services-Controlling und des Konzern-Controllings, steuert das Zinsänderungsrisiko durch die Vorgabe von Zielen für die Zinsrisikoposition. Für die Erreichung dieser Ziele sind das Corporate Treasury und die lokalen Tochterunternehmen gemeinsam verantwortlich. Das Treasury-Controlling des Konzerns und die Abteilung Financial Services-Controlling & Reporting überwachen die Zielerreichung auf regelmäßiger Basis als separate Funktionen. Um die festgelegten Zielvorgaben in Bezug auf Fälligkeiten und Zinsbindung zu erreichen, setzt der Konzern auch derivative Finanzinstrumente (z.B. Zinsswaps) ein. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristengerechten Gegenüberstellung der Vermögenswerte und Schulden unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung der fahrzeugbezogenen Segmente sowie dem Liquiditätsmanagement eingesetzt. Der Daimler Truck-Konzern steuert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für die fahrzeugbezogenen Segmente und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Tabelle **7 D.87** zeigt den Value-at-Risk am Ende des Berichtszeitraums für das Zinsänderungsrisiko der Jahre 2023 und 2022 für die derivativen Finanzinstrumente. Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen sind im Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko nicht berücksichtigt. Da diese Verbindlichkeiten eine fixe Verzinsung aufweisen, ergibt sich bei Zinsänderungen keine Auswirkung auf das Konzernergebnis.

Hedge Accounting. Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von

1 verwendet. Darüber hinaus stimmen die Volumina, Zinskurven und Währungen von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Laufzeiten von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument überein. Im Falle von kombinierten derivativen Instrumenten zur Zins-Währungssicherung wird der Basisaufschlag aus der Währungssicherung nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Der Daimler Truck-Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Zinsen, Laufzeiten und Nennbeträgen sicher. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung unter Anwendung der Methode der hypothetischen Derivate beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Zinsrisikos entsprechen.
- Änderungen einzelner Parameter der gesicherten Grundgeschäfte.

Commodity-Preis-Risiko

Der Daimler Truck-Konzern ist Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Das Risiko wird durch langfristige Lieferverträge begrenzt. Die zuständigen Gremien des Daimler Truck-Konzerns überprüfen das Risiko und ergreifen gegebenenfalls Maßnahmen, um dieses Risiko aus der Schwankung der Rohstoffpreise zu reduzieren. Darüber hinaus werden zur Absicherung von Strompreisen und dem Bezug grüner Energie langfristige Stromlieferverträge aus erneuerbaren Energien, sogenannte Power Purchase Agreements, abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert dieser Verträge entspricht der Differenz aus dem Marktpreis und dem vertraglich fixierten Preis multipliziert mit der vereinbarten Menge.

Hedge Accounting. Bei Warenderivaten gibt es zum 31. Dezember 2023 keine Bilanzierung von Sicherungsgeschäften. Der zukünftige Einsatz von Derivaten ist, wie oben beschrieben, grundsätzlich möglich. Bei der Designation von Warenderivaten stimmen die

Volumina und bewertungsrelevanten Parameter von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Laufzeiten überein. Der Daimler Truck-Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Volumen, bewertungsrelevanten Parametern und Fälligkeit sicher. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Commodity-Preis-Risikos entsprechen.
- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Die Nominalvolumina von Derivaten, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind, betragen zum 31. Dezember 2023 für die Absicherung von Wechselkursrisiken 1.709 Mio. € (31. Dezember 2022: 1.633 Mio. €), für die Absicherung von Zinsänderungsrisiken 97 Mio. € (31. Dezember 2022: 0 Mio. €) und für die Absicherung von Rohstoffpreisrisiken 78 Mio. € (31. Dezember 2022: 0 Mio. €).

Aktienkursrisiko

Der Daimler Truck-Konzern hält überwiegend Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden und zum Teil at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden. Diese Anlagen werden nicht in einer Marktrisikooanalyse des Konzerns berücksichtigt.



35. Segmentberichterstattung

Berichtspflichtige Segmente

Der Vorstand der Daimler Truck Holding AG als verantwortliche Unternehmensinstanz (Chief Operating Decision Maker) verteilt die Ressourcen auf die Geschäftssegmente des Konzerns und beurteilt regelmäßig deren Ertragskraft. Die Berichterstattung nach Geschäftssegmenten spiegelt somit rückwirkend die interne Berichts- und Steuerungsstruktur des Daimler Truck-Konzerns wider.

Die Segmente werden weitgehend getrennt nach geografischen Gebieten, Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen, Marken, Vertriebskanälen und Kundenprofilen organisiert und geführt. Die Aktivitäten des Daimler Truck-Konzerns sind in die Segmente Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia, Daimler Buses und Financial Services aufgeteilt.

Das Segment Trucks North America entwickelt, produziert und vertreibt Lkw unter den Marken Freightliner und Western Star in Nordamerika. Die Produktpalette des Segments umfasst auch Busse von Thomas Built Buses sowie Busfahrgestelle.

Das Segment Mercedes-Benz entwickelt, produziert und vertreibt Lkw der Marke Mercedes-Benz sowie Off-Highway-Lösungen und vertreibt Lkw der Marke FUSO in Europa und Lateinamerika (ohne Mexiko).

Das Segment Trucks Asia entwickelt, produziert und vertreibt Lkw und Busse unter den Marken FUSO, BharatBenz sowie RIZON und vertreibt Lkw und Busse der Marke Mercedes-Benz. Darüber hinaus ist Trucks Asia über Daimler Truck China und dessen Tochterunternehmen Daimler Trucks and Buses China, über das Mercedes-Benz Lkw nach China importiert werden, auch in China aktiv. Außerdem werden im Rahmen des Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.-Gemeinschaftsunternehmens mit Foton Lkw unter den Marken Mercedes-Benz und Auman produziert und vertrieben.

Das Segment Daimler Buses entwickelt, produziert und vertreibt Busse unter den Marken Mercedes-Benz und Setra. Zur

Produktpalette des Segments gehören ebenso Busfahrgestelle der Marke Mercedes-Benz.

Die Segmente Trucks North America, Mercedes-Benz, Trucks Asia und Daimler Buses bilden die Fahrzeugsegmente.

Die Fahrzeugsegmente verkaufen auch Antriebsstränge, Teile und Zubehör an externe Kunden sowie untereinander. Das Segment Mercedes-Benz ist der Hauptzulieferer von Ersatzteilen für die anderen Segmente.

Das Segment Financial Services unterstützt den Vertrieb von Lkw und Bussen weltweit. Das Produktportfolio umfasst vor allem maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingpakete für Endkunden und Händler, die Vermittlung von Nutzfahrzeugversicherungen und Bankdienstleistungen.

Interne Steuerung und Berichterstattung

Die interne Steuerung und Berichterstattung im Daimler Truck-Konzern basiert grundsätzlich auf den in [Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS.

Die in der internen Steuerung und Berichterstattung verwendete Konzernergebnisgröße stellt das EBIT dar. Geschäftsbeziehungen zwischen Gesellschaften innerhalb desselben Segments werden im Allgemeinen in dem entsprechenden Segment eliminiert. Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert. Die Eliminierung von Effekten im Zusammenhang mit konzerninternen Übertragungen von Beteiligungen erfolgt in den betroffenen Segmenten. Hinsichtlich der Bilanzierung von Leasingverträgen im Zusammenhang mit konzerninternen Transaktionen werden in der Segmentberichterstattung teilweise Vereinfachungen vorgenommen. So werden beispielsweise konzerninterne Leasingverhältnisse als Operating-Lease-Verhältnisse bilanziert.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte, die mit dem operativen Geschäft zusammenhängen. Die Vermögenswerte der Fahrzeugsegmente schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im

Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus. Die Schulden der Segmente beinhalten grundsätzlich alle Schulden im Zusammenhang mit dem operativen Geschäft. Die Schulden der Fahrzeugsegmente beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die mit den Operating-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwert Risiken des Konzerns werden grundsätzlich von den Fahrzeugsegmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen dem Fahrzeugsegment und Financial Services; die Bedingungen variieren je nach Fahrzeugsegment und Region.

Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachinvestitionen stellen die zahlungswirksamen Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen (einschließlich Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen) dar, soweit sie nicht aktivierte Fremdkapitalkosten oder Geschäfts- oder Firmenwerte betreffen.

Abschreibungen können neben den planmäßigen Abschreibungen auch Wertminderungen enthalten, soweit sie nicht Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte nach IAS 36 „Impairment of Assets“ betreffen.

Überleitung

Die Überleitung umfasst weitere Geschäftsaktivitäten und Investitionen, insbesondere im Bereich des autonomen Fahrens. Zusätzlich werden Funktionen und Dienstleistungen der Konzernzentrale sowie anderer Konzerngesellschaften, die nicht den Segmenten zugeordnet sind, einbezogen. Zusätzlich umfasst die Überleitung auch Projekte, die von der Konzernzentrale verwaltet werden.

Tabelle [7 D.88](#) zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2023 und 2022.

**D.88****Segmentinformationen**

	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
2023								
Außenumsatzerlöse	23.375	19.121	6.432	4.362	2.600	55.890	-	55.890
Konzerninterne Umsatzerlöse	118	2.517	629	204	74	3.541	-3.541	-
Umsatzerlöse gesamt	23.492	21.638	7.060	4.566	2.674	59.431	-3.541	55.890
Segmentergebnis (EBIT)	2.887	2.038	330	214	186	5.655	-471	5.183
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	4	-8	-57	2	-	-59	-50	-109
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-43	-51	2	-9	-4	-106	-23	-128
31. Dez. 2023								
Segmentvermögenswerte	7.240	15.170	5.605	3.922	29.815	61.752	784	62.536
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	25	34	272	11	-	343	708	1.051
Segmentsschulden	6.468	9.395	1.970	2.890	27.353	48.076	-747	47.329
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	347	1.768	347	354	513	3.329	84	3.413
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	41	123	32	8	15	219	61	280
davon Sachinvestitionen	235	533	128	115	12	1.023	2	1.026
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	294	977	257	183	30	1.740	10	1.750
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	4	91	31	19	7	152	5	157
davon Abschreibungen auf Sachanlagen (einschl. Nutzungsrechte)	256	438	193	72	11	971	5	976



	Trucks North America	Mercedes- Benz	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
2022								
Außenumsatzerlöse	21.922	17.843	5.915	3.551	1.714	50.945	-	50.945
Konzerninterne Umsatzerlöse	117	2.370	584	138	45	3.254	-3.254	-
Umsatzerlöse gesamt	22.039	20.213	6.499	3.689	1.759	54.199	-3.254	50.945
Segmentergebnis (EBIT)	2.376	1.188	161	-52	310	3.983	-487	3.496
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	8	-114	-64	-	-	-170	-56	-226
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-16	132	-	15	-3	128	11	139
31. Dez. 2022								
Segmentvermögenswerte	7.441	14.415	5.525	3.289	25.545	56.215	891	57.106
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	20	-	353	8	-	381	692	1.073
Segmentsschulden	6.427	9.120	2.100	2.500	23.327	43.474	-463	43.011
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	355	2.064	305	222	903	3.849	7	3.856
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	6	161	58	15	19	259	7	266
davon Sachinvestitionen	216	452	153	85	11	917	1	918
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	282	904	249	179	19	1.633	9	1.642
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	14	120	27	17	4	182	4	186
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	241	417	192	69	11	930	5	935

Überleitung

Die Überleitung der Segmentgrößen auf die für den Daimler Truck-Konzern relevanten Beträge ist in Tabelle [7 D.89](#) dargestellt.

D.89

Überleitung der Segmente zum Konzernabschluss

	2023	2022
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	5.655	3.983
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-50	-56
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	-399	-364
Eliminierungen	-23	-67
Konzern EBIT	5.183	3.496
Summe Segmentvermögenswerte	61.752	56.215
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	708	692
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ¹	1.776	1.565
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	541	458
Eliminierungen	-2.241	-1.824
Konzern-Segmentvermögenswerte	62.536	57.106
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ¹	8.676	6.863
Summe Konzern-Vermögenswerte	71.212	63.969
Summe Segmentsschulden	48.076	43.474
Schulden aus Ertragsteuern ¹	152	79
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	1.111	1.078
Eliminierungen	-2.010	-1.620
Konzern-Segmentsschulden	47.329	43.011
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ¹	1.659	352
Summe Konzern-Eigenkapital	22.224	20.606
Summe Konzern-Eigenkapital und Konzern-Schulden	71.212	63.969

¹ Ausgenommen Zuordnungen zum Financial Services Segment.



Der Posten „Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten“ umfasst im Wesentlichen operative Aufwendungen i.H.v. 172 Mio. €, die im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns im Bereich autonomes Fahren stehen (2022: 191 Mio. €), sowie Aufwendungen aus erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Eigenkapitalinstrumenten i.H.v. 39 Mio. € (2022: 60 Mio. €).

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswertes angegeben.

Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in Tabelle [D.90](#) dargestellt.

D.90

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

	Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte ¹	
	2023	2022	31. Dez. 2023	31. Dez. 2022
in Millionen €				
Europa	18.426	15.330	8.948	8.868
davon Deutschland	6.845	5.532	6.815	6.824
Nordamerika	24.613	22.587	3.296	3.155
davon USA	20.056	19.175	2.735	2.593
Asien	7.172	6.546	2.266	2.300
davon Japan	3.400	2.864	2.012	2.027
Lateinamerika	3.521	4.587	637	619
Übrige Märkte	2.158	1.895	239	263
	55.890	50.945	15.386	15.205

¹ Die langfristigen Vermögenswerte enthalten Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Gegenstände.

36. Kapitalmanagement

Grundlage für das Kapitalmanagement des Daimler Truck-Konzerns ist das operative Nettovermögen als Kapitalbasis für das Industriegeschäft sowie das Eigenkapital als Kapitalbasis für Financial Services. Die Ermittlung des operativen Nettovermögens des Industriegeschäfts erfolgt über die operativen Vermögenswerte und Schulden der Segmente nach IFRS. Den Segmenten des Industriegeschäfts sind sämtliche Vermögenswerte und Schulden zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Das operative Nettovermögen des Industriegeschäfts enthält zusätzlich noch Überleitungsposten des Konzerns, die nicht den Segmenten zugeordnet sind. Liquidität sowie Umfänge zu Ertragsteuern und Pensionen sind nicht Bestandteil des operativen Nettovermögens. Die Steuerung des Segments Financial Services erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Steuerung des Industriegeschäfts bzw. Financial Services erfolgt auf Basis der jeweiligen durchschnittlichen Kapitalbasis des Jahres. Sie wird aus den durchschnittlichen Kapitalbasen der Quartale berechnet. Diese ermitteln sich als Durchschnitt zum Beginn und zum Ende eines Quartals.

Auf Grundlage der jeweiligen durchschnittlichen Kapitalbasis wird die Kapitalrendite für das Industriegeschäft sowie die Eigenkapitalrendite für Financial Services berechnet. Die Beurteilung der Profitabilität des eingesetzten Kapitals erfolgt durch den Vergleich der jeweiligen Renditegröße mit den zugehörigen Kapitalkostensätzen. Übersteigt die Rendite die Kapitalkostensätze, schaffen wir Wert für unsere Aktionäre. Die Kapitalkostensätze innerhalb des Daimler Truck-Konzerns leiten sich aus den Mindestrenditen ab, die Investoren auf ihr investiertes Kapital erwarten. Die Kapitalkostensätze des Industriegeschäfts berechnen sich aus den gewichteten Eigen- sowie Fremdkapitalkostensätzen. Der Kapitalkostensatz für Financial Services ist branchenüblich der Eigenkapitalkostensatz. Die Ermittlung des Eigenkapitalkostensatzes basiert auf der CAPM-Methode. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung des Industriegeschäfts verwendet wurde, bei 12 % vor Steuern. Für Financial Services wurde der Eigenkapitalkostensatz vor Steuern in Höhe von 14 % herangezogen.

Das Ziel des Kapitalmanagements ist die Optimierung der Kapitalkosten. Dies wird zum einen durch die in der operativen Verantwortung der Segmente liegende Optimierung des operativen Nettovermögens, unter anderem des Working Capital, gewährleistet. Darüber hinaus strebt der Daimler Truck-Konzern, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften, eine Optimierung der Kosten und Risiken der Kapitalstruktur und damit der Kapitalkosten an. Beispiele hierfür sind ein ausgewogenes Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital sowie ein angemessener, an den betrieblichen Erfordernissen orientierter Bestand an Liquidität.

37. Ergebnis je Aktie

Die Berechnung des unverwässerten und verwässerten Ergebnisses je Aktie basiert auf dem Ergebnisanteil der Aktionäre des Daimler Truck-Konzerns. In 2023 und 2022 gab es keine Verwässerungseffekte bei den Aktien. Der Ergebnisanteil der Aktionäre des Daimler Truck-Konzerns (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 3.775 Mio. € (2022: 2.665 Mio. €).

Die für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie verwendete gewogene durchschnittliche Anzahl der ausstehenden Aktien wird nach Abzug der zum 31. Dezember 2023 erworbenen eigenen Aktien berechnet.

Im Geschäftsjahr 2023 beträgt die gewogene durchschnittliche Anzahl der ausstehenden Aktien 818 Mio. und für das vierte Quartal 2023 806 Mio.

Tabelle [D.91](#) zeigt den Zähler und den Nenner für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie.

**D.91****Ergebnis je Aktie**

	2023	2022
in Millionen €		
Ergebnisanteil der Aktionäre	3.775	2.665
in Millionen Aktien		
Gewogene durchschnittliche Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien – unverwässert und verwässert	818	823
Ergebnis je Aktie – unverwässert und verwässert	4,62	3,24

38. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Nahestehende Unternehmen

Zu den nahestehenden Unternehmen zählte zum Bilanzstichtag insbesondere die Mercedes-Benz Group aufgrund der 30,01 %-igen Minderheitsbeteiligung der Mercedes-Benz Group AG an der Daimler Truck Holding AG. Nahestehende Unternehmen, die der Mercedes-Benz Group zugehörig waren, umfassten somit die Mercedes-Benz Group AG, ihre direkten und indirekten Tochterunternehmen sowie ihre Gemeinschaftsunternehmen.

Als nahestehende Unternehmen werden auch die assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und die nicht konsolidierten Tochterunternehmen des Daimler Truck-Konzerns einschließlich deren assoziierten Unternehmen bezeichnet.

Die Lieferungen und Leistungen zwischen dem Daimler Truck-Konzern und nahestehenden Unternehmen sind in Tabelle [7 D.92](#) aufgeführt.

Geschäftsbeziehungen mit der Mercedes-Benz Group

Der Daimler Truck-Konzern erzielte Umsätze mit Unternehmen der Mercedes-Benz Group vor allem aus dem Verkauf von Lkw, Bauteilen und Ersatzteilen sowie der Erbringung von Dienstleistungen. Des

Weiteren bezog der Daimler Truck-Konzern Waren und Dienstleistungen von Gesellschaften der Mercedes-Benz Group, hauptsächlich Bauteile und Ersatzteile sowie Dienstleistungen der zentralen Unternehmensfunktionen der Mercedes-Benz Group. Zu diesen gehören unter anderem Dienstleistungen in den Bereichen Buchhaltung, Informationstechnologie und Personalwesen.

Nicht beherrschende Anteile an den Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs und an der Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG

Zum 31. Dezember 2023 werden nicht beherrschende Anteile an den Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs und an der Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG, die von der Mercedes-Benz Grund Services GmbH gehalten werden, als finanzielle Verbindlichkeiten bilanziert und belaufen sich auf 213 Mio. € (31. Dezember 2022: 191 Mio. €). Für weitere Informationen siehe [Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) und [Anmerkung 25. Finanzierungsverbindlichkeiten](#).

Leasingverträge mit der Mercedes-Benz Group

Der Daimler Truck-Konzern verkauft Fahrzeuge mit Rückgaberecht an Gesellschaften der Mercedes-Benz Group, welche aufgrund der Verpflichtung zum Rückkauf als Leasingverhältnis bilanziert werden. Die entsprechenden Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien betragen zum 31. Dezember 2023 1.051 Mio. € (31. Dezember 2022: 1.104 Mio. €). Die zugehörigen passivischen Abgrenzungsposten betragen zum 31. Dezember 2023 640 Mio. € (31. Dezember 2022: 735 Mio. €).

Für Leasingverhältnisse, in denen Financial Services Gesellschaften Personenfahrzeuge an Endkunden vermieten, welche zuvor von konzernunabhängigen Händlern erworben wurden, hat die Mercedes-Benz Group Restwertgarantien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2023 betragen die von der Mercedes-Benz Group gegenüber Financial Services ausgegebenen Restwertgarantien für Personenfahrzeuge im Vermietvermögen, welche im Rahmen eines Operating Leases an Endkunden vermietet werden, 47 Mio. € (31. Dezember 2022: 66 Mio. €). Von der Mercedes-Benz Group ausgegebene Restwertgarantien für Personenkraftwagen, die Financial Services Gesellschaften im Rahmen eines Finanzierungsleasings an Endkunden vermieten, betragen zum 31. Dezember 2023 26 Mio. €

(31. Dezember 2022: 76 Mio. €).

Darüber hinaus gewährte das Daimler Truck-Business bis zum Zeitpunkt der Abspaltung den Financial Services-Gesellschaften, welche noch Teil der Mercedes-Benz Group sind, Kreditrisikogarantien für das Ausfallrisiko von Kunden. Diese verpflichten den Daimler Truck-Konzern zu Ausgleichszahlungen an die Gesellschaften der Mercedes-Benz Group im Fall eines Zahlungsausfalls der Kunden. Die finanziellen Verbindlichkeiten gegenüber den Gesellschaften der Mercedes-Benz Group belaufen sich zum 31. Dezember 2023 auf 1 Mio. € (31. Dezember 2022: 1 Mio. €). Die nicht in der Bilanz zu erfassenden Kreditrisikogarantien gegenüber Gesellschaften der Mercedes-Benz Group belaufen sich zum 31. Dezember 2023 auf 20 Mio. € (31. Dezember 2022: 28 Mio. €).

Finanzielle Verbindlichkeiten, die aus Geschäftsbeziehungen mit Gesellschaften der Mercedes-Benz Group resultieren, beinhalten finanzielle Verbindlichkeiten aus Sale-and-Lease-Back-Transaktionen, bei denen der Verkauf nicht die Anforderungen des IFRS 15 erfüllt.

Für Leasingverhältnisse mit dem Daimler Truck-Konzern als Leasingnehmer beträgt der Buchwert der Nutzungsrechte zum 31. Dezember 2023 78 Mio. € (31. Dezember 2022: 100 Mio. €). Der Buchwert der zugehörigen Leasingverbindlichkeiten beträgt zum 31. Dezember 2023 77 Mio. € (31. Dezember 2022: 98 Mio. €). Die Leasingverhältnisse umfassen Immobilien, IT-Ausrüstung und andere Gegenstände.

Sicherungsgeschäfte

Der Daimler Truck-Konzern sichert Zins- und Währungsrisiken über eigene Sicherungsinstrumente selbst ab. Der Umfang, die Art und die Strategie der Absicherung im Geschäftsjahr werden in [Anmerkung 33. Finanzinstrumente](#) und [Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken](#).

Assoziierte Unternehmen

Im Rahmen der Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen wurden wesentliche Umsätze aus dem Verkauf von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen mit den assoziierten Unternehmen von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) erzielt.

**Gemeinschaftsunternehmen**

Im Rahmen der Geschäftsbeziehungen mit Gemeinschaftsunternehmen wurden wesentliche Umsätze aus dem Verkauf von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen mit der National Automobile Industry Company Ltd. (NAI) und der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) erzielt.

Weitere Informationen zu geleisteten Kapitaleinlagen sowie weitere Einzelheiten zu den wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen finden sich in [Anmerkung 14. At-equity bewertete Finanzinvestitionen](#).

Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Weitere Informationen über Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen sind in [Anmerkung 32. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen](#) enthalten.

Gesamtschuldnerische Haftung der Mercedes-Benz Group für Verbindlichkeiten der Daimler Truck AG aus der Ausgliederung 2019

2019 gliederte die Mercedes-Benz Group AG Teile ihres Geschäftsbetriebs in die Daimler Truck AG und in die Mercedes-Benz AG aus. Gemäß § 133 UmwG haften alle drei Rechtsträger gesamtschuldnerisch für alle Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG, die zum Zeitpunkt der Bekanntmachung der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister bestanden.

Die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz AG haften daher auch für die der Daimler Truck AG zugewiesenen Verbindlichkeiten, die zum Zeitpunkt der Bekanntmachung der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister bestanden, für einen Zeitraum von fünf Jahren. Für Pensionsverpflichtungen nach dem Betriebsrentengesetz beträgt der vorgenannte Zeitraum zehn Jahre.

Die in diesem Zusammenhang bestehenden Bestimmungen, insbesondere die Vorgehensweise zur Regelung des Innenausgleiches zwischen den beteiligten Rechtsträgern, sind im Ausgliederungsvertrag vom 25. März 2019 geregelt.

Nach derzeitiger Einschätzung wird eine Inanspruchnahme aus dem Nachhaftungsverhältnis zwischen den Gesellschaften als unwahrscheinlich eingestuft.

Garantien

Die Mercedes-Benz Group hat Garantien zugunsten des Daimler Truck-Business und seiner Kunden ausgestellt.

Zum 31. Dezember 2023 belaufen sich die von der Mercedes-Benz Group gewährten Garantien auf 108 Mio. € (31. Dezember 2022: 312 Mio. €).

Die von dem Daimler Truck-Konzern zugunsten der Mercedes-Benz Group, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen gewährten Garantien belaufen sich zum 31. Dezember 2023 auf 105 Mio. € (31. Dezember 2022: 88 Mio. €).

Nach der Abspaltung wurden von der Mercedes-Benz Group AG oder anderen Gesellschaften der Mercedes-Benz Group keine neuen Akkreditive und Garantien zur Absicherung von Verpflichtungen der Gesellschaften des Daimler Truck-Konzerns mehr gewährt. Bestehende Garantien wurden, soweit möglich und administrativ sinnvoll, durch entsprechende Garantien des Daimler Truck-Konzerns ersetzt. Zum Bilanzstichtag ausstehende Garantien laufen erwartungsgemäß spätestens zum Ende der vertraglichen Laufzeit aus.

Zuwendungen zu Planvermögen

Der Daimler Truck Pension Trust e.V. verwaltet treuhänderisch das Planvermögen zur Sicherung von Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch ein nahestehendes Unternehmen des Daimler Truck-Konzerns. Die Daimler Truck AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für die Gesellschaft. Im Geschäftsjahr 2023 gab es Dotierungen in den Daimler Truck Pension Trust e.V. von 40 Mio. € (2022: 294 Mio. €, davon erfolgten Dotierungen in Höhe von 250 Mio. € auf Grundlage des Spaltungsvertrags aus dem Jahr 2021).

Aktienorientierte Vergütungen

Für weitere Informationen siehe [Anmerkung 22. Aktienbasierte Vergütung](#).

Nahestehende Personen

Zum Bilanzstichtag zählen auch alle Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG zu den Mitgliedern des Managements in Schlüsselpositionen.

Vergütung der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen

Informationen über die Vergütung des Managements in Schlüsselpositionen finden sich in [Anmerkung 39. Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats](#).

**D.92****Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen**

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen ¹ 31. Dez.		Verbindlichkeiten ² 31. Dez.	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	166	216	13	13	34	36	2	2
davon MFTBC-Beteiligungen ³	158	148	13	13	27	21	2	2
Gemeinschaftsunternehmen	481	546	41	94	343	330	7	2
davon NAI ⁴	318	241	-	3	88	72	-	-
davon BFDA ⁵	144	265	5	30	255	254	2	-
Mercedes-Benz Group ⁶	2.374	3.205	968	1.308	289	411	1.618	1.826

1 Die Forderungen umfassen Bilanzposten, welche zu Zahlungsmittelzuflüssen führen. Hierzu zählen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, gewährte Darlehen sowie sonstige Forderungen. Zum 31. Dezember 2023 beinhalteten die Forderungen keine signifikanten Wertminderungen (31. Dezember 2022: 57 Mio. €).

2 Die Verbindlichkeiten umfassen Bilanzposten, welche zu potenziell zukünftigen Zahlungsmittelabflüssen führen. Hierzu zählen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Restwertgarantien, Ausfallrisiken aus Garantien, Finanzierungsverbindlichkeiten, Leasingverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten.

3 Assoziierte Unternehmen von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC).

4 National Automobile Industry Company Ltd. (NAI).

5 Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA).

6 Davon Aufwendungen für empfangene Dienstleistungen von der Mercedes-Benz Group i.H.v. 525 Mio. € (2022: 606 Mio. €).



39. Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die Vergütung der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen ist in den Tabellen [7 D.93](#) aufgeführt.

Die in früheren Vergütungssystemen als Performance Phantom Share Plan (PPSP) bezeichnete langfristige variable Vergütungskomponente wurde mit Einführung des Vergütungssystem 2023+ zum 1. Januar 2023 für die Zukunft durch den Virtual Share-based Equity Plan (VSEP) ersetzt. Die noch laufenden PPSP-Tranchen 2020, 2021 und 2022 wurden hierdurch jedoch nicht berührt.

Die ursprünglich von der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) ausgegebenen PPSP-Tranchen 2019, 2020 und 2021 wurden im Jahr 2021 durch Übertragungsvereinbarungen auf die Daimler Truck Holding AG übertragen und werden durch diese weitergeführt. Darüber hinaus wurde von der Daimler Truck Holding AG eine PPSP-Tranche 2022 ausgegeben.

Der in der Tabelle [7 D.93](#) dargestellte Aufwand für die variable Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung resultiert aus der laufenden Bewertung aller im Rahmen der PPSP und ab 2023 der VSEP gewährten und noch nicht fälligen Rechte zum beizulegenden Zeitwert an jedem Bilanzstichtag. Siehe [Anmerkung 22. Aktienbasierte Vergütung](#) für weitere Informationen.

Die Mitglieder der Aufsichtsräte der Daimler Truck Holding AG erhalten für ihre Gremientätigkeiten ausschließlich kurzfristig fällige fixe Leistungen, deren Höhe von den in den Aufsichtsräten wahrgenommenen Funktionen abhängt. Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeit, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt.

D.93

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats von DTHAG gemäß IAS 24.17

	2023	2022
in Millionen €		
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung)	7,0	6,9
Kurzfristig variable Vergütungskomponente (Jahresbonus)	10,4	5,9
Mittelfristig variable Vergütungskomponente (Deferral)	-	5,9
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP/VSEP)	9,7	6,4
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (u.a. Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	2,1	1,9
	29,2	27,0
Bezüge des Aufsichtsrats		
	3,7	3,6
	32,9	30,6

Angaben gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6 HGB

Die gewährte Gesamtvergütung (ohne Versorgungszusagen) für den Vorstand der Daimler Truck Holding AG im Sinne von § 314 Abs. 1 Nr. 6 HGB berechnet sich für das Geschäftsjahr 2023 aus der Summe

- der fixen Grundvergütung für 2023
- des in 2024 zur Auszahlung kommenden Jahresbonus für 2023
- das sogenannte Deferral entfällt mit dem ab 1. Januar 2023 geltenden Vergütungssystem.
- des Zuteilungswerts der langfristigen aktienorientierten Vergütung (Virtual Share-based Equity Plan – VSEP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2023 (Auszahlung im Jahr 2027) und
- der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile und sonstigen Nebenleistungen in 2023.

Für den aktienorientierten Vergütungsbestandteil, den langfristig orientierten PPSP/VSEP, können die jeweiligen künftigen

Auszahlungsbeträge in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler Truck Holding AG-Aktie sowie von der Erreichung der jeweiligen Zielparame-ter deutlich von den dargestellten Werten abweichen. Die mögliche Abweichung nach oben ist durch Höchstgrenzen beschränkt. Auch ein Totalausfall beider Komponenten ist möglich.

Für 2023 entfallen 7,7 Mio. € (2022: 7,5 Mio. €) auf fixe, d. h. erfolgsunabhängige und 10,4 Mio. € (2022: 12 Mio. €) auf kurzfristige (2022: kurz- und mittelfristige) erfolgsbezogene variable Vergütungskomponenten (Jahresbonus/ 2022: incl. Deferral) sowie einer langfristigen variablen aktienorientierten Vergütung (PPSP/ VSEP) mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 9,5 Mio. € (2022: 5,7 Mio. €) und 291.953 ausgegebenen virtuellen Shares (2022: 232.988 Stück). Das entspricht für 2023 einer Gesamtsumme von 27,6 Mio. € (2022: 25,2 Mio. €).

Die Bezüge ehemaliger Vorstände und deren Hinterbliebenen betragen 78 Tsd. € (i.V. 0 Tsd. €). Die Pensionsrückstellung für ehemalige Vorstände und deren Hinterbliebenen beträgt 4,7 Mio. € (i.V. 0 Mio. €)

Vorschüsse oder Kredite wurden an derzeitige oder frühere Mitglieder des Vorstands oder an Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG weder gewährt noch erlassen.

Die Vergütung des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG betrug 3,7 Mio. € (2022: 3,6 Mio. €).



40. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG haben auf der ordentlichen Hauptversammlung am 21. Juni 2023 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer bestellt. Gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB werden in Tabelle [7 D.94](#) die Honorare für Dienstleistungen gezeigt, welche die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und die Gesellschaften des weltweiten KPMG-Netzwerks für die Daimler Truck Holding AG und die konsolidierten Tochterunternehmen erbracht haben.

Die Abschlussprüfungsleistungen betreffen die Prüfung des Konzernabschlusses und der Jahresabschlüsse der konsolidierten Gesellschaften des Daimler Truck-Konzerns sowie alle für die Abschlussprüfung erforderlichen Leistungen einschließlich der prüferischen Durchsicht der Zwischenabschlüsse, der Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie der rechnungslegungsbezogenen prüferischen Durchsicht der Einführung von IT-Systemen und -Prozessen.

Andere Bestätigungsleistungen wurden vor allem für Prüfungen von IT-Systemen oder der Erteilung von Comfort Letters erbracht.

Sonstige Leistungen wurden im Wesentlichen für nicht rechnungslegungsrelevante IT- und Prozessberatungen im Zusammenhang mit der Qualitätssicherung beauftragt.

D.94

Honorare des Abschlussprüfers

	2023	2022
in Millionen €		
Abschlussprüfungsleistungen	21,8	19,4
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	10,9	8,6
Andere Bestätigungsleistungen	1,9	1,6
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1,7	1,4
Steuerberatungsleistungen	-	0,2
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	-	-
Sonstige Leistungen	1,7	1,3
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1,7	1,3
	25,4	22,5

41. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Januar 2024 hat der Daimler Truck-Konzern eine Anleihe in Höhe von 1,1 Mrd. € am US-Kapitalmarkt begeben.

42. Zusätzliche Angaben

Deutscher Corporate Governance Kodex

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/erklaerungen-berichte für mindestens fünf Jahre zugänglich gemacht, soweit bereits verfügbar.

Anteilsbesitz

In Tabelle [7 D.95](#) wird der Anteilsbesitz des Daimler Truck-Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1–6 HGB dargestellt. Die Berechnung weist die direkte Kapitalbeteiligung nach HGB aus und schließt Kooperationen ohne Kapitalbeteiligung aus. Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die die Befreiung nach § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch nehmen. Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Daimler Truck Holding AG der befreiende Konzernabschluss.



D.95			
Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
I. Konsolidierte Tochterunternehmen			
Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.	Atlantis, Südafrika	100,00	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda.	Campinas, Brasilien	100,00	
CharterWay France S.A.S.U.	Montigny-le Bretonneux, Frankreich	100,00	
Daimler Buses Austria GmbH	Wiener Neudorf, Österreich	100,00	
Daimler Buses Belgium NV	Kobbege-Asse, Belgien	100,00	
Daimler Buses Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Daimler Buses España, S.A.U.	Santander, Spanien	100,00	
Daimler Buses France S.A.S.U.	Sarcelles, Frankreich	100,00	
Daimler Buses GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	3
Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	89,88	3, 4
Daimler Buses Italia S.p.A.	Bomporto, Italien	100,00	
Daimler Buses Nederland B.V.	Nijkerk, Niederlande	100,00	
Daimler Buses North America Inc.	Oriskany, USA	100,00	
Daimler Buses Polska Sp. z o.o.	Wolica, Polen	100,00	
Daimler Buses Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	100,00	
Daimler Buses Schweiz AG	Winterthur, Schweiz	100,00	
Daimler Buses Sverige AB	Vetlanda, Schweden	100,00	
Daimler Buses UK Ltd	Coventry, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Commercial Vehicles South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler India Commercial Vehicles Private Limited	Chennai, Indien	100,00	
Daimler Manufactura, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Mexico, S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Servicios Corporativos Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Daimler Truck & Bus Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Daimler Truck & Bus Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	100,00	
Daimler Truck AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	3
Daimler Truck Australia Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Truck Austria GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	
Daimler Truck Belgium Luxembourg NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	
Daimler Truck Canada Ltd.	Mississauga, Kanada	100,00	
Daimler Truck China Limited	Peking, China	100,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Daimler Truck Customer Services & Parts s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Daimler Truck España, S.L.U.	Madrid, Spanien	100,00	
Daimler Truck Finance Canada Inc.	Toronto, Kanada	100,00	
Daimler Truck Finance North America LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Truck Financial Services Asia Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	
Daimler Truck Financial Services Australia Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Truck Financial Services Belgium NV	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	
Daimler Truck Financial Services Brasil Holding S.A.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Daimler Truck Financial Services Canada Corporation	Vancouver, Kanada	100,00	
Daimler Truck Financial Services Deutschland GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Daimler Truck Financial Services España, E.F.C., S.A.U.	Madrid, Spanien	100,00	
Daimler Truck Financial Services France S.A.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Daimler Truck Financial Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	3
Daimler Truck Financial Services Italia S.p.A	Rom, Italien	100,00	
Daimler Truck Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Niederlande	100,00	
Daimler Truck Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Centurion, Südafrika	100,00	
Daimler Truck Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Truck Financial Services USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Truck France S.A.S.U.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Daimler Truck Holding Australia Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Truck Immobilien Service GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	3
Daimler Truck Insurance Agency LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Truck International Finance B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler Truck Italia S.r.l.	Rom, Italien	100,00	
Daimler Truck Locações e Serviços Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Daimler Truck Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler Truck North America LLC	Portland, USA	100,00	
Daimler Truck Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Daimler Truck Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	100,00	
Daimler Truck Remarketing Corporation	Portland, USA	100,00	
Daimler Truck Renting España, S.A.U.	Madrid, Spanien	100,00	
Daimler Truck Retail Italia S.r.l.	Rom, Italien	100,00	
Daimler Truck Retail Lyon S.A.S.	Genas, Frankreich	100,00	
Daimler Truck Retail Madrid, S.A.U.	Madrid, Spanien	100,00	
Daimler Truck Retail Paris S.A.S.	Wissous, Frankreich	100,00	
Daimler Truck Retail Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Daimler Truck Retail Portugal, Unipessoal Lda.	Sintra, Portugal	100,00	
Daimler Truck Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Daimler Truck Southern Africa Ltd	Centurion, Südafrika	100,00	
Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	3
Daimler Truck Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	3
Daimler Trucks & Buses US Holding LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan	51,00	
Daimler Trucks Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	
Daimler Trucks Retail Receivables LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Trucks Retail Trust 2022-1	Wilmington, USA	0,00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-1	Wilmington, USA	0,00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-A	Wilmington, USA	0,00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-B	Wilmington, USA	0,00	5
Daimler Vehículos Comerciales Mexico, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Detroit Diesel Corporation	Detroit, USA	100,00	
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit, USA	100,00	
DTFC Holding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	3
DTFS Immobilien Holding GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney, USA	100,00	
Gamma 1 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	89,90	3, 4
Gamma 2 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	89,90	3, 4
Gamma 3 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	89,90	3, 4
Gamma 4 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	89,90	3, 4
Gamma 5 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	3, 4
Gamma 6 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Kamyon Finansman A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Broker Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	99,00	
Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina S.A.U.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Servicios S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Daimler Truck Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Molsheim S.A.S.U.	Molsheim, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Trucks UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	
Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Co., Ltd.	Toyama, Japan	100,00	
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	Kawasaki, Japan	89,29	
MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE - Sociedade Europeia de Automóveis, S.A.	Tramagal, Portugal	100,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
PABCO Co., Ltd.	Ebina, Japan	100,00	
PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	
PT Daimler Commercial Vehicles Manufacturing Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Centurion, Südafrika	100,00	
SelecTrucks of America LLC	Portland, USA	100,00	
SelecTrucks of Toronto, Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Sterling Truck Corporation	Portland, USA	100,00	
Sumperská správa majetku k.s.	Prag, Tschechische Republik	100,00	4
Thomas Built Buses of Canada Limited	Calgary, Kanada	100,00	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point, USA	100,00	
TORC CNR Robotique, Inc.	Montreal, Kanada	100,00	
TORC Europe GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
TORC Robotics, Inc.	Blacksburg, USA	91,05	
Ukuvela Holdings Proprietary Limited	Atlantis, Südafrika	100,00	
Ukuvela Properties (Pty.) Ltd.	Atlantis, Südafrika	100,00	
Western Star Trucks Sales, Inc	Portland, USA	100,00	

II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen^{2,6}

CLOUDGEEKS, UNIPESOAL LDA	Lissabon, Portugal	100,00	
Cúspide Daimler Trucks & Buses GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Daimler Automotive de Venezuela C.A.	Valencia, Venezuela	100,00	
Daimler Buses Solutions GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler Coaches North America LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Commercial Vehicles (Thailand) Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	
Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd.	Nairobi, Kenia	100,00	
Daimler Commercial Vehicles MENA FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	
Daimler Truck Gastronomie GmbH	Gaggenau, Deutschland	100,00	
Daimler Truck Innovation Center India Private Limited	Bangalore, Indien	100,00	
Daimler Truck International Assignment Services LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Truck MENA Holding GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
DICV Mobility Solutions Private Limited	Chennai, Indien	99,99	
DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda	Tramagal, Portugal	100,00	
EvoBus Reunion S. A.	Le Port, Reunion	100,00	
Fleetboard Logistics GmbH	Volkach, Deutschland	100,00	
Mercedes ServiceCard Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinstheim, Deutschland	51,00	
MFTA Canada, Inc.	Toronto, Kanada	100,00	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township, USA	100,00	
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
T.O.C (Schweiz) AG	Schlieren, Schweiz	51,00	
WTX Technologies GmbH	Stuttgart, Deutschland	85,00	
III. At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten			
North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, USA	50,00	
IV. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen			
Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.	Peking, China	50,00	
cellcentric GmbH & Co. KG	Kirchheim unter Teck, Deutschland	50,00	
Commercial Vehicle Charging Europe B.V.	Amsterdam, Niederlande	33,33	
Greenlane Infrastructure, LLC	Wilmington, USA	33,33	
Polomex, S.A. de C.V.	Garcia, Mexiko	26,00	
V. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen			
FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd.	Kawasaki, Japan	21,67	
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japan	43,83	
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayama, Japan	50,00	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Jakarta, Indonesien	30,00	
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Jakarta, Indonesien	32,28	
Toll4Europe GmbH	München, Deutschland	15,00	
VI. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen^{2,4}			
cellcentric Verwaltungsgesellschaft mbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	50,00	
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentinien	25,95	
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden, Deutschland	40,82	
H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	1,70	
Mercedes ServiceCard GmbH & Co. KG	Kleinostheim, Deutschland	51,00	
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipeh, Taiwan	33,40	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, Saudi-Arabien	26,00	
Omuta Unso Co., Ltd.	Omuta, Japan	33,51	
TASIAP GmbH	Stuttgart, Deutschland	60,00	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japan	28,20	
WärmeWerk Wörth GmbH	Wörth am Rhein, Deutschland	45,00	
VII. Zu Fair Value bilanzierte wesentliche sonstige Beteiligungen⁶			
Deutz AG	Köln, Deutschland	4,18	
G2VP I, LLC	Dover, USA	5,71	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
IVU Traffic Technologies AG	Berlin, Deutschland	5,25	
Manz AG	Reutlingen, Deutschland	9,08	
Trucks Venture Fund 1, LP	Lewes, USA	20,76	

1 Beteiligung gemäß § 16 AktG.

2 Für die Bilanzierung von nicht konsolidierten Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen wird auf Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze verwiesen.

3 Inanspruchnahme der Befreiung gemäß § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB.

4 Die Daimler Truck Holding AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter.

5 Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände.

6 Die Angaben zum Eigenkapital und zum Ergebnis sowie die Angaben zu den Beteiligungen nach § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB unterbleiben, da sie nach § 313 Abs. 3 Satz 4 HGB für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenlage des Daimler Truck-Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind.

E

Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	259
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	260
Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zu Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Konzernklärung	266
Weitere Informationen	269





Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss nach bestem Wissen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Daimler Truck Holding AG zusammengefasst ist, nach bestem Wissen der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Leinfelden-Echterdingen, den 29. Februar 2024

Martin Daum

Karl Deppen

Dr. Andreas Gorbach

Jürgen Hartwig

John O'Leary

Karin Rådström

Stephan Unger



Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns (im Folgenden „zusammengefasster Lagebericht“) der Daimler Truck Holding AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft.

Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom



1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Wertberichtigung auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang Anmerkung 1 „Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze“, Anmerkung 2 „Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung“, Anmerkung 15 „Forderungen aus Finanzdienstleistungen“, Anmerkung 34 „Management von Finanzrisiken“ sowie auf den zusammengefassten Lagebericht Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ Abschnitt „Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen“.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns entstandenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen (EUR 26.738 Mio) setzen sich aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden, Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zusammen. Zum Bilanzstichtag beträgt der Bestand an Wertberichtigungen auf diese Forderungen EUR 524 Mio.

Die Ermittlung von Wertberichtigungen basiert auf erwarteten Kreditverlusten und bezieht somit auch Erwartungen über die Zukunft mit ein. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste erfolgt durch ein dreistufiges Verfahren zur Bestimmung von Wertberichtigungen. Hierbei werden verschiedene wertbestimmende Faktoren berücksichtigt, wie zum Beispiel die Bestimmung statistischer Ausfallwahrscheinlichkeiten und Verlustquoten, der mögliche Forderungsbetrag bei Ausfall, die Stufentransferkriterien, die sich auf eine signifikante Veränderung des Ausfallrisikos von Kreditnehmern beziehen, sowie die Ermittlung zukünftiger Zahlungsströme. Weiterhin fließen makroökonomische Szenarien (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario) in die Berechnung der Wertberichtigungen ein, deren Ermittlung in hohem Maße Ermessensentscheidungen und Unsicherheiten beinhaltet. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Bonität der

Kunden und die Höhe der Zahlungszeitpunkte zukünftiger Zahlungsströme nicht richtig eingeschätzt werden oder die Ermittlung der Risikovorsorgeparameter fehlerhaft erfolgt und damit Wertberichtigungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben unter Hinzuziehung von Kreditspezialisten durch Einsichtnahme in Auswertungen und Risikoberichte, Befragungen, Durchsicht von Richtlinien und Arbeitsanweisungen, Überprüfung der definierten Methoden und deren Umsetzung sowie die Überprüfung und den Nachvollzug der Validierungskonzeption und Validierungsreports in Einzelfällen ein umfassendes Verständnis der Entwicklung der Portfolios, der damit verbundenen adressenausfallbezogenen Risiken und der Prozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Kreditrisiken erlangt.

Wir haben die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems in Bezug auf die Risikoklassifizierungsverfahren und Risikomodelle sowie die Ermittlung der wertbestimmenden Faktoren und der Wertberichtigungen auch durch Nachrechnung geprüft. Dazu haben wir auch die relevanten IT-Systeme und internen Abläufe beurteilt. Die Prüfung umfasste neben der Ordnungsmäßigkeit der betroffenen IT-Systeme und zugehörigen Schnittstellen zur Sicherstellung der Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten durch unsere IT-Spezialisten auch die Prüfung von automatisierten Kontrollen zur Dateneingabe und Datenverarbeitung.

Schwerpunkt unserer Prüfung war die Beurteilung des methodischen Vorgehens bei der Bestimmung der Risikoklassen, der Ausfallwahrscheinlichkeiten und der Verlustquoten, die jeweils aus historischen Daten abgeleitet werden. Diese Berechnungen haben wir anhand risikoorientiert ausgewählter Kreditportfolios nachvollzogen. Wir haben uns unter Zugrundelegung der Ergebnisse einer von Daimler Truck Financial Services durchgeführten Validierung von der Angemessenheit wesentlicher Risikovorsorgeparameter überzeugt und die vorgenommenen Parameteranpassungen an aktuelle Marktgegebenheiten beurteilt. In diesem Zusammenhang haben wir die den Validierungen zugrunde liegenden Daten im Rahmen einer bewussten Auswahl geprüft.

Unsere Schlussfolgerungen

Das methodische Vorgehen, die Verfahren und Prozesse zur Ermittlung der Wertberichtigungen sowie die in die Bewertung einfließenden Annahmen und Risikoparameter sind sachgerecht, um Kreditrisiken frühzeitig zu erkennen und Wertberichtigungen in angemessener Höhe zu bestimmen.

Bewertung der Rückstellung für Produktgarantien

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang Anmerkung 1 „Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze“, Anmerkung 2 „Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung“. Weitere Angaben zu den Produktgarantien finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 24 „Rückstellungen für sonstige Risiken“ sowie im zusammengefassten Lagebericht in dem Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ und im Abschnitt „Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen“.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die Rückstellung für Gewährleistung beträgt EUR 2.231 Mio und ist in den Rückstellungen für sonstige Risiken enthalten.

Der Daimler Truck-Konzern gewährt verschiedene Arten von Gewährleistungen beziehungsweise gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, mit denen für die mangelfreie Funktion eines verkauften Produktes oder einer erbrachten Dienstleistung für einen bestimmten Zeitraum eingestanden wird. Zur Bestätigung beziehungsweise Neueinschätzung zukünftiger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzaufwendungen werden laufend aktualisierte Informationen über Art und Volumen aufgetretener Schäden sowie deren Behebung auf Ebene von Geschäftsbereich, Baureihe, Schadenschlüssel und Absatzjahr erfasst und ausgewertet.

Wesentliche Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der Rückstellungshöhe bestehen hinsichtlich der Anzahl der auftretenden Schadensfälle sowie der notwendigen Aufwendungen zur Beseitigung der Schäden. 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 bisheriger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzkosten vorgenommen. Daneben prüften wir, dass aktualisierte Einschätzungen zukünftiger Reparaturkosten und -verfahren berücksichtigt wurden. Das zugrunde liegende Mengengerüst an Fahrzeugen haben wir über den tatsächlichen Absatz nachvollzogen.

Unsere Schlussfolgerungen

Die Ermittlungsmethode sowie die getroffenen Annahmen sind sachgerecht.

Risiken aus einem EU-kartellrechtlichen Verfahren

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang Anmerkung 2 „Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung“, Anmerkung 24 „Rückstellungen für sonstige Risiken“, Anmerkung 31 „Rechtliche Verfahren“ sowie den zusammengefassten Lagebericht Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ Abschnitt „Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen“.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Der Daimler Truck-Konzern ist einer Vielzahl von Schadenersatzklagen im Zusammenhang mit einem EU-kartellrechtlichen Verfahren in unterschiedlichen Ländern ausgesetzt. Hierbei machen LKW-Kunden Schadensersatzforderungen aus möglicherweise überhöhten Preisen im Zusammenhang mit einer Beteiligung der Mercedes-Benz Group AG und anderer LKW-Hersteller an wettbewerbswidrigem Verhalten geltend. Die Europäische Kommission hatte im Juli 2016 gegen die Mercedes-Benz Group AG in diesem Zusammenhang ein Bußgeld in Höhe von EUR 1,09 Mrd verhängt, welches im Jahr 2016 vollständig gezahlt wurde.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass etwaige künftige Inanspruchnahmen aus Schadenersatzklagen im Zusammenhang mit einem EU-kartellrechtlichen Verfahren des Daimler Truck-Konzerns nicht vollständig und zutreffend bewertet erfasst werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Zur Prüfung der Rückstellung für Schadenersatzklagen im Zusammenhang mit einem kartellrechtlichen Verfahren des Daimler Truck-Konzerns haben wir unter anderem den Aufsichtsratsvorsitzenden, die gesetzlichen Vertreter sowie Ansprechpartner des Finanz- und Rechtsbereichs befragt. Außerdem haben wir Auskünfte bei den für den Daimler Truck-Konzern tätigen Rechtsanwälten und externen Beratern eingeholt sowie zugrunde liegende Dokumente gewürdigt.

Uns wurde die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter in schriftlicher Form durch die Gesellschaft zur Verfügung gestellt. Zum Bilanzstichtag lagen für die bilanzielle Beurteilung der Risiken für Schadenersatzklagen im Zusammenhang mit einem kartellrechtlichen Verfahren des Daimler Truck-Konzerns Einschätzungen externer Rechtsanwälte vor, die die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung stützen.

Schließlich haben wir die Angemessenheit der Darstellungen zu dem genannten rechtlichen Verfahren im Konzernanhang beurteilt.

Unsere Schlussfolgerungen

Die von den gesetzlichen Vertretern getroffenen ermessensabhängigen Einschätzungen und Annahmen sind sachgerecht.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- Die nichtfinanzielle Konzernklärung, die im Abschnitt „Nachhaltigkeit bei Daimler Truck“ des zusammengefassten Lageberichts enthalten ist,

- die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung der Gesellschaft und des Konzerns, auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird, und
- die im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen lageberichts-fremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts. Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Konzernabschluss, die inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind,



und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen,

beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die 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 Wiedergabe des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der bereitgestellten Datei „dtholdin gag-2023-12-31-de.zip“ (SHA256-Hashwert: 5fdb9396439969bcd5dab28d47716a4595c4c11e572d3333ef53e981c35d3d68), 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 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 2023 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Wir haben unsere Prüfung der in der bereitgestellten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des 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 den IDW Qualitätsmanagementstandard: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) 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 21. Juni 2023 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 21. Juni 2023 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2021 als Konzernabschlussprüfer der Daimler Truck Holding AG tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und der zusammengefasste Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Marcus Rohrbach.

Stuttgart, den 29. Februar 2024

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

gez. Pritzer
Wirtschaftsprüfer

gez. Rohrbach
Wirtschaftsprüfer



Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Konzernklärung

An den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

Wir haben die nichtfinanzielle Konzernklärung der Daimler Truck Holding AG, Stuttgart (im Folgenden die „Gesellschaft“ oder „Daimler Truck“) im zusammengefassten Lagebericht im Kapitel „Nachhaltigkeit bei Daimler Truck“, sowie die als Bestandteil qualifizierten Abschnitte „Geschäftsmodell“ und „Risiko- und Chancenbericht“ im zusammengefassten Lagebericht (im Folgenden „nichtfinanzielle Konzernklärung“) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Die Inhalte der nichtfinanziellen Konzernklärung im Kapitel „Nachhaltigkeit bei Daimler Truck“ sind mit folgenden Symbolen gekennzeichnet: **▼▲**.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Konzernklärung für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und Artikel 8 der VERORDNUNG (EU) 2020/852 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur

Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden die „EU-Taxonomieverordnung“) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Konzernklärung dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Konzernklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Konzernklärung) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Konzernklärung niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.



Sicherung der Unabhängigkeit und Qualität des Wirtschaftsprüfers

Bei der Durchführung des Auftrags haben wir die Anforderungen an Unabhängigkeit und Qualitätssicherung aus den nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen, insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) beachtet.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die nichtfinanzielle Konzernklärung abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) „Assurance Engagements Other Than Audits Or Reviews Of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, als Limited Assurance Engagement durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Konzernklärung der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Konzernklärung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Befragungen von für die Wesentlichkeitsanalyse verantwortlichen Mitarbeitern auf Gruppenebene, um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung wesentlicher Themen und entsprechender Berichtsgrenzen der Daimler Truck Holding AG zu erlangen
- Eine Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung des Konzerns in der Berichtsperiode
- Beurteilung der Eignung der intern entwickelten Definitionen
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung von Angaben zu Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelange, Achtung der Menschenrechte und Bekämpfung von Korruption und Bestechung, sowie der Kennzahlen zur EU-Taxonomieverordnung einschließlich der Konsolidierung der Daten
- Befragungen von Mitarbeitern auf Konzernebene, die für die Ermittlung der Angaben zu Konzepten, Due-Diligence-Prozessen, Ergebnissen und Risiken, die Durchführung von internen Kontrollhandlungen und die Konsolidierung der Angaben verantwortlich sind
- Einsichtnahme in ausgewählte interne und externe Dokumente
- Analytische Beurteilung der Daten und Trends der quantitativen Angaben, welche zur Konsolidierung auf Konzernebene von allen Standorten gemeldet wurden
- Beurteilung von ausgewählten lokalen Datenerhebungs- und Berichterstattungsverfahren und der Zuverlässigkeit der gemeldeten Daten mittels Stichprobenerhebung in Wörth am Rhein (Deutschland) und Istanbul (Türkei)
- Einschätzung der Gesamtdarstellung der Angaben

- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der nichtfinanziellen Konzernklärung

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.



Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Konzernklärung der Daimler Truck Holding AG für den Zeitraum 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Konzernklärung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Verwendungsbeschränkung/AAB-Klausel

Dieser Prüfungsvermerk ist an den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG, Stuttgart gerichtet und ausschließlich für diesen bestimmt.

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017 zugrunde (<https://www.kpmg.de/bescheinigungen/lib/aab.pdf>). Durch Kenntnisnahme und Nutzung der im Prüfungsvermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsbeschränkung auf Mio € 4 für Fahrlässigkeit in Ziffer 9 der AAB) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

Stuttgart, den 29. Februar 2024

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Rohrbach
Wirtschaftsprüfer

Herold

Weitere Informationen

Veröffentlichungen zum Geschäftsjahr 2023

Neben diesem Geschäftsbericht werden unter  www.daimlertruck.com weitere Dokumente wie Factbook, Kapitalmarktpräsentation und Vergütungsbericht zum Geschäftsjahr 2023 zur Verfügung gestellt.

Daimler Truck Holding AG

70771 Leinfelden-Echterdingen

Tel. +49 711 8485 0

 www.daimlertruck.com

Investor Relations

 ir@daimlertruck.com

 www.daimlertruck.com/investoren

Presse

 com@daimlertruck.com

 www.daimlertruck.com/newsroom



Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
Bharat Benz
Daimler Buses
Thomas Built Buses
Financial Services



Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
Bharat Benz
RIZON
Thomas Built Buses
Daimler Truck Career



Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
FUSO
Bharat Benz
Thomas Built Buses



Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
FUSO
Bharat Benz
Daimler Buses

Unsere Verhaltensrichtlinie

Nachhaltig erfolgreich ist nur, wer verantwortungsvoll handelt. Unser Daimler Truck Code of Conduct, unser Leitfaden für richtiges Handeln, bietet uns Orientierung für unser Handeln: Die Verhaltensrichtlinie definiert, welche Regeln für uns alle gelten und nach welchen Prinzipien wir arbeiten. Kurzum: Sie hilft uns dabei, die richtigen Entscheidungen zu treffen.

 www.daimlertruck.com/unternehmen/compliance/daimler-truck-code-of-conduct

Unsere Produktmarken

Lkw

 Freightliner
 Western Star
 Mercedes-Benz Trucks
 FUSO Trucks
 BharatBenz Trucks
 RIZON

Busse

 Thomas Built Buses
 Mercedes-Benz Buses
 FUSO Buses
 BharatBenz Buses
 Setra

Financial Services

 Financial Services