

DAIMLER TRUCK



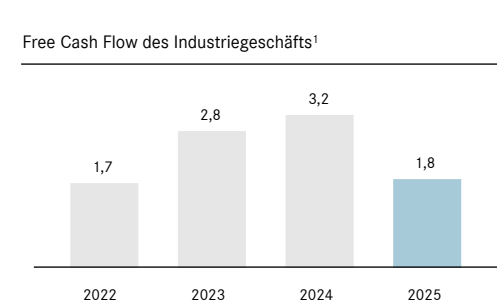
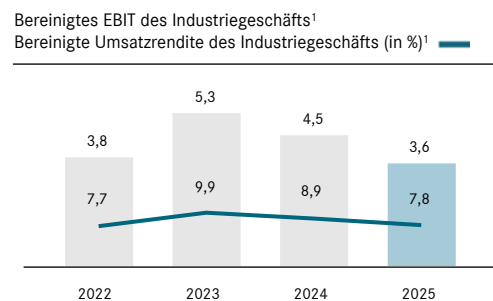
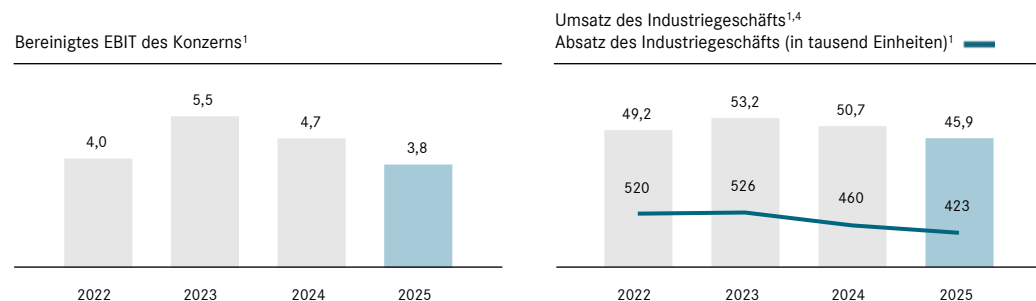
Geschäftsbericht 2025

Kennzahlen Konzern

	2025	2024	2025/2024
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
Absatz (Einheiten) ¹	422.510	460.409	-8
davon emissionsfreie Fahrzeuge ¹	6.726	4.035	+67
Umsatz ¹	49.387	54.077	-9 ³
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	3.857	3.904	-1
Umsatz des Industriegeschäfts ^{1,2}	45.911	50.743	-10 ⁴
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	3.857	3.904	-1
EBIT ¹	2.945	3.592	-18
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	316	230	+37
EBIT des Industriegeschäfts ¹	2.788	3.487	-20
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	316	230	+37
Bereinigtes EBIT ¹	3.778	4.667	-19
Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts ¹	3.596	4.534	-21
Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %) ¹	6,1	6,9	-
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %) ¹	7,8	8,9	-
Kapitalrendite des Industriegeschäfts (in %) ¹	26,3	31,1	-
Konzernergebnis ¹	2.033	3.066	-34
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	205	165	+24
Ergebnis je Aktie (in €) ¹	2,56	3,64	-30
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	0,23	0,18	+31
Free Cash Flow des Industriegeschäfts ¹	1.824	3.152	-42
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts ¹	2.182	3.682	-41
Netto-Liquidität des Industriegeschäfts (31.12.) ¹	7.670	8.558	-10
Sachinvestitionen ¹	1.117	1.417	-21
Forschungs- und Entwicklungsausgaben ¹	2.272 ⁵	2.174	+4
davon aktivierte Entwicklungskosten ¹	265	398	-33
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten, 31.12.) ¹	108.476 ⁶	108.201	+0



- 1 Aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.
- 2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung.
- 3 Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzrückgang auf Konzernebene 7 %.
- 4 Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzrückgang im Industriegeschäft 9 %.
- 5 Ohne Sondereffekt in den Forschungs- und Entwicklungskosten i.H.v. 218 Mio. € im zweiten Quartal 2025 aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt.
- 6 Umfasst zusätzlich rund 3.000 Beschäftigte der Daimler Truck Innovation Center India Private Limited, die seit dem ersten Quartal 2025 in den Konsolidierungskreis aufgenommen wurde.



Kennzahlen Segmente¹

	Trucks North America			Mercedes-Benz Trucks ⁵			Trucks Asia			Daimler Buses			Financial Services		
	2025	2024	2025/2024	2025	2024	2025/2024	2025	2024	2025/2024	2025	2024	2025/2024	2025	2024	2025/2024
€-Werte in Millionen			Veränd. in %			Veränd. in %			Veränd. in %			Veränd. in %			Veränd. in %
Absatz (Einheiten)	141.814	190.727	-26	159.871	159.540	+0	107.055	102.870	+4	26.991	26.592	+2	-	-	-
Umsatz	18.723	23.784	-21	19.738	20.568	-4	4.818	4.984	-3	5.963	5.215	+14	3.476	3.334	+4
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ²	-	-	-	-	-	-	4.823	4.987	-3	-	-	-	-	-	-
EBIT	1.831	3.005	-39	698	922	-24	206	225	-8	594	425	+40	157	106	+49
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ²	-	-	-	-	-	-	253	268	-6	-	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	1.998	3.057	-35	1.230	1.319	-7	212	231	-8	599	432	+39	181	133	+37
Umsatzrendite (in %) ³	9,8	12,6	-	3,5	4,5	-	4,3	4,5	-	10,0	8,2	-	5,3	3,9	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %) ⁴	10,7	12,9	-	6,2	6,4	-	4,4	4,6	-	10,0	8,3	-	6,1	5,0	-
Sachinvestitionen	285	363	-21	580	822	-29	85	98	-13	152	125	+22	11	10	+9
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	643 ⁶	737	-13	1.006 ⁶	813	+24	148	142	+4	218	192	+13	-	-	-
davon aktivierte Entwicklungskosten	45	84	-46	189	203	-7	-	5	-	31	19	+65	-	-	-
Neugeschäft	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.973	11.387	-12
Vertragsvolumen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29.539	32.152	-8
Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten, 31.12.)	25.261	28.316	-11	46.812	46.555	+1	10.782	11.033	-2	18.247	17.500	+4	2.025	1.957	+3

1 Zum 1. Januar 2025 hat Daimler Truck seine Geschäfte in China und Indien in das Segment Mercedes-Benz Trucks integriert. Die Darstellung für das Geschäftsjahr 2025 sowie der angepasste Vorjahresvergleich erfolgen auf Basis der neuen Segmentzusammensetzung. Weitere Informationen finden sich im Kapitel [Über diesen Bericht](#).

2 Die Werte des Segments Trucks Asia entsprechen nicht den Werten aus aufgegebenen Aktivitäten, da Allokationen außerhalb von Mitsubishi Fuso und deren vollkonsolidierten Tochtergesellschaften erfolgen (z.B. Allokationen im Zusammenhang mit Konzernfunktionen).

3 Bei Financial Services handelt es sich um die Eigenkapitalrendite.

4 Bei Financial Services handelt es sich um die bereinigte Eigenkapitalrendite.

5 Das Segmentergebnis wurde wesentlich beeinflusst durch einen nicht bereinigten Sondereffekt i.H.v. -120 Mio. € aus der vollständigen Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) im zweiten Quartal 2024.

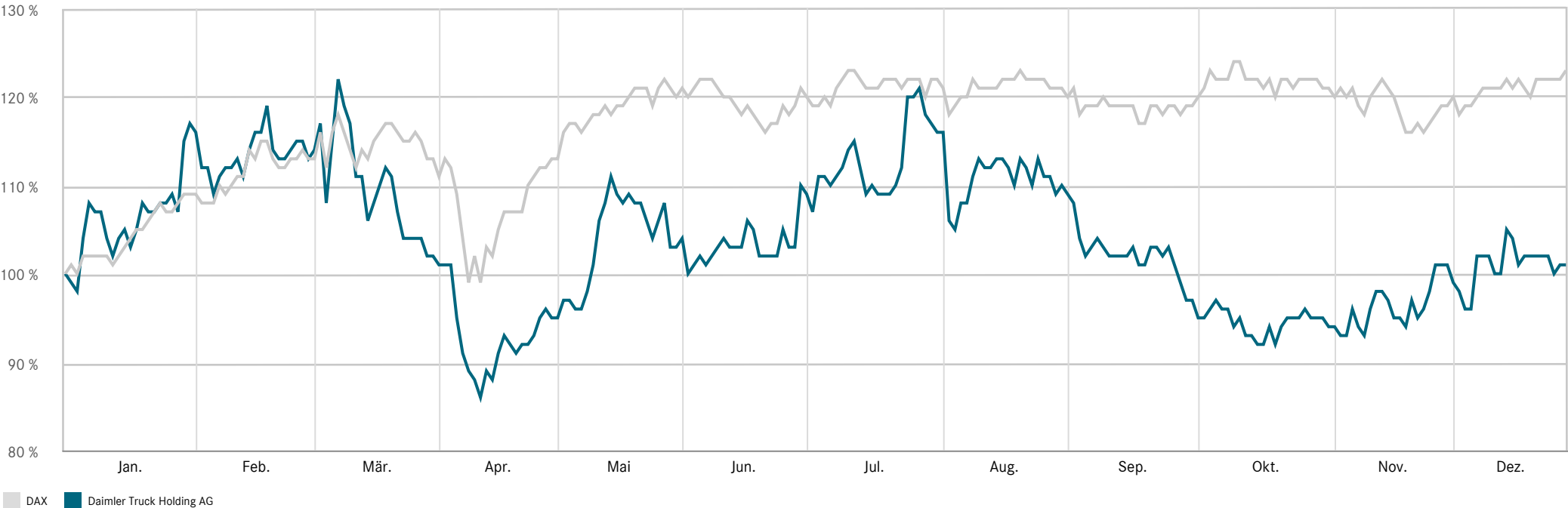
6 Ohne Sondereffekt in den Forschungs- und Entwicklungskosten i.H.v. 218 Mio. € im zweiten Quartal 2025 aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt. Von dem Gesamtbetrag entfiel 148 Mio. € auf das Segment Trucks North America und 70 Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Trucks.

DAIMLER
TRUCK
Financial Services

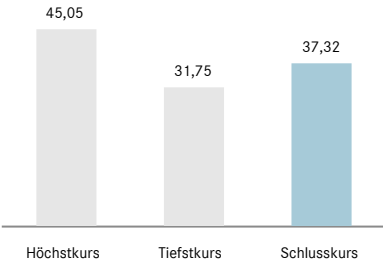


Daimler Truck am Kapitalmarkt

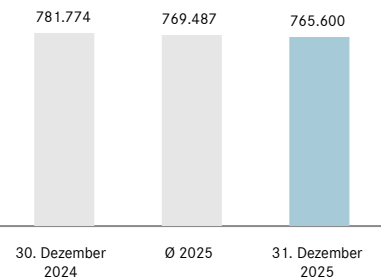
Börsenkursentwicklung (indexiert) in 2025



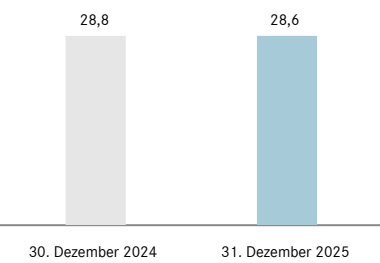
Entwicklung der Daimler Truck-Aktie in 2025 (in €)



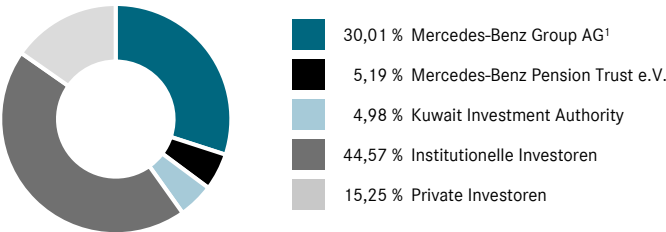
Anzahl ausstehender Aktien (in Tausend)



Marktkapitalisierung (in Milliarden €)



Aktienanteile nach Inhaberschaft (in % gemäß Stimmrechtsmitteilungen, Stand 31. Dezember 2025)



¹ Ohne Berücksichtigung der Stimmrechte aus den Aktien, die mittelbar von dem Mercedes-Benz Pension Trust e.V. gehalten werden und die der Mercedes-Benz Group AG nach dem Wertpapierhandelsgesetz zugerechnet werden.

Wer wir sind



300.000

verschiedene Teile
aus dem Global Parts Center
in Halberstadt



40

Produktionsstandorte
auf **5** Kontinenten



Beschäftigte aus
136 Ländern

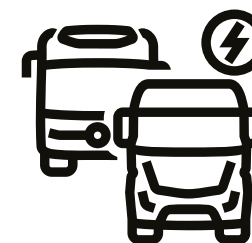
130

Jahre
Geschichte



Gründerväter Gottlieb Daimler und Carl Benz

DAIMLER TRUCK



11

emissionsfreie Fahrzeuge
in Serienproduktion



5,5x

um die Welt
mit dem GenH2
Truck in ersten kundennahen
Erprobungen



108.476

Beschäftigte weltweit



DAIMLER
TRUCK
Financial Services

Was uns bewegt

Unsere Kunden sichern weltweit verlässlichen, sicheren und wirtschaftlichen Transport. Darauf sind wir stolz – denn wir arbeiten für alle, die die Welt bewegen. Damit sehen wir uns auch als einen bedeutenden Teil der Gesellschaft. Diese Rolle bringt Verantwortung mit sich: gegenüber unseren Beschäftigten, unseren Kunden und allen Menschen, die von unserem wirtschaftlichen Handeln berührt werden.

Eine große Verantwortung ergibt sich aus unserer Aufgabe, Lösungen für einen nachhaltigen Transport im Einklang mit den geltenden Rahmenbedingungen anzubieten. Hier haben wir den Anspruch, einen wesentlichen Beitrag zu leisten – im Bewusstsein, dass nachhaltiger Transport für die Gesellschaft nur gelingen kann, wenn unsere Kunden die richtigen Voraussetzungen für wirtschaftliches Handeln in ihren Märkten vorfinden. Gemeinsam mit unseren Partnern gestalten wir die technologische und serviceorientierte Weiterentwicklung des Transportbereichs mit der Ambition, das beste Unternehmen unserer Branche zu werden. 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

	Cascadia	eCascadia	M2106 Plus	M2112 Plus	eM2	114SD Plus	108SD Plus	EconicSD										
	47X	49X																
	Mybus	Minotour	Saf-T-Liner C2	Saf-T-Liner EFX	Saf-T-Liner HDX	Saf-T-Liner C2 Jouley	Transit-Liner C2	Transit-Liner EFX	Transit-Liner HDX									
	Atego	Actros F	Actros	Actros L	eActros 400	eActros 600	GenH2 Truck	Arocs										
	Econic	eEconic	Extreme Off-road Unimog	Unimog Implement Carrier	Zetros	Accelo	Axor											
	MDT	HDT R	HDT C	HDT T	HDT RT	School bus	Staff bus	Medium-duty Bus Chassis	Heavy-duty Bus Chassis									
	Canter	Next Gen eCanter	FA/FI	Fighter	FJ	FZ	FO	Super Great	TV	Rosa	Aero Queen/Ace	Aero Star	BA Bus					
	e16M/e16L/e18L																	
	Citaro	Citaro CapaCity/ CapaCity L	eCitaro	eCitaro G	eCitaro G fuel cell	eCitaro K	Citaro hybrid	Conecto	Intouro	eIntouro	Tourismo	Tourrider	Bus Chassis	Bus eChassis				
	MultiClass 500	ComfortClass 500 HD	TopClass 500 HDH	TopClass S 531 DT														
																		
	Financing/Hire Purchase	Wholesale	(Dynamic) Leasing	Rental	(Dynamic) Insurance	Charging Solutions	Payment/ Daimler Truck Pay											
																		
 Battery  Hydrogen  Hybrid																		

Über diesen Bericht

Struktur und Segmente des Daimler Truck-Konzerns

Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, 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.

Zum 1. Januar 2025 hat der Daimler Truck-Konzern (nachfolgend auch „Daimler Truck“ oder „Konzern“ genannt) seine Geschäfte in China und Indien aus dem Segment Trucks Asia in das Segment Mercedes-Benz integriert. Damit wurde ein globales Segment Mercedes-Benz Trucks geformt. Die weiteren Aktivitäten des Segments Trucks Asia sowie die Segmente Trucks North America, Daimler Buses und Financial Services sind von dieser Reorganisation nicht betroffen. Die Darstellung für das Geschäftsjahr 2025 sowie der angepasste Vorjahresvergleich erfolgen auf Basis der neuen Segmentzusammensetzung.

Die Daimler Truck AG, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), die Toyota Motor Corporation (Toyota) und die Hino Motors Ltd. (Hino) haben am 10. Juni 2025 endgültige Vereinbarungen über die geplante Integration von Mitsubishi Fuso und Hino geschlossen. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG und der Daimler Truck Holding AG sind seit dem 6. Juni 2025 die Kriterien für den Ausweis als „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden“ sowie als „aufgegebene Aktivitäten“ erfüllt.

Weitere Erläuterungen finden sich im Kapitel [Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage](#) und in [Anmerkung 4. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden](#) des Konzernanhangs.

Grundlagen der Berichterstattung

Im vorliegenden Geschäftsbericht wird die Finanzberichterstattung mit der Konzernnachhaltigkeitserklärung 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 zum handelsrechtlichen Jahresabschluss zur Daimler Truck Holding AG sind im separaten Kapitel [Daimler Truck Holding AG](#) des zusammengefassten Lageberichts enthalten.

Steuerungssystem

Ausführliche Informationen zum Steuerungssystem von Daimler Truck, inklusive der Erläuterung finanzieller und nichtfinanzieller Steuerungsgrößen sowie von Leistungsindikatoren, finden sich im Kapitel [Steuerungssystem](#) des zusammengefassten Lageberichts.

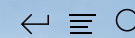
Vergütungsbericht

Der nach § 162 Aktiengesetz (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.

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](#) entspricht der Konzernnachhaltigkeitserklärung und 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 dieser Konzernnachhaltigkeitserklärung zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit vorgenommen.



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 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.

Navigationssymbole

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



Begriffsbezeichnungen

Dieses Dokument enthält Bezeichnungen wie „emissionsfreies (schweres) Nutzfahrzeug“ (abgekürzt „ZEV“, „emissionsfreies Fahrzeug“), „CO₂e“, „CO₂e-neutral“, „bilanziell CO₂e-neutral“ und „lokal CO₂e-frei“ bzw. „im Fahrbetrieb CO₂e-frei“. Ein „emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug“ ist nach Artikel 3 Nr. 11 lit. a der Verordnung (EU) 2024/1610 ein schweres Kraftfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor mit Emissionen von nicht mehr als 3 g CO₂/(tkm) oder 1 g CO₂/(pkm). „CO₂e“ steht für Kohlendioxid-Äquivalent und bezieht sich auf die Gesamtmenge an Treibhausgasen, die durch eine bestimmte Aktivität oder einen bestimmten Prozess freigesetzt werden. Es berücksichtigt nicht nur Kohlendioxid, sondern auch andere Treibhausgase wie Methan (CH₄), Lachgas (N₂O) und Ozon (O₃), indem es ihre Klimawirksamkeit in Relation zu CO₂ setzt. Da diese Gase unterschiedliche Auswirkungen auf das Klima haben, ermöglicht CO₂e einen ganzheitlichen Blick auf den Klimaeffekt einer bestimmten Aktivität. „CO₂e-neutral“ bedeutet, dass CO₂e-Emissionen, die durch die Aktivitäten eines Unternehmens in die Atmosphäre freigesetzt werden durch eine entsprechende Menge CO₂e auszugleichen sind. Der Ausgleich kann durch verschiedene Maßnahmen erfolgen: Reduktion von Emissionen Verringerung des Energieverbrauchs, Umstellung auf erneuerbare Energien o.Ä. oder durch CO₂-Speicherung oder Absorption. „Bilanziell CO₂e-neutral“ bedeutet, dass freigesetzte CO₂e-Emissionen, durch Kompensationszertifikate und damit zusammenhängenden Projekten ausgeglichen werden. „Lokal CO₂e-frei“ bzw. „im Fahrbetrieb CO₂e-frei“ bedeutet, dass während der Fahrt kein Kohlenstoff oder Kohlendioxidäquivalente (CO₂e) vom Fahrzeug in die unmittelbare Umgebung ausgestoßen wird. Sofern nicht anders gekennzeichnet, wird im Rahmen des gesamten Dokuments jeweils dasselbe Begriffsverständnis zugrunde gelegt.

A

**Daimler Truck
im Überblick**

11

B

**Zusammengefasster
Lagebericht**

34

C

Konzernabschluss

198

D

**Weitere
Informationen**

292





Daimler Truck im Überblick

Brief der Vorstandsvorsitzenden	12
Der Vorstand	17
Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2025	18
Der Aufsichtsrat	28
Ziele und Strategie	30





Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, liebe Freunde von Daimler Truck,

2025 war mein erstes vollständiges Jahr als Vorstandsvorsitzende von Daimler Truck – und es war sehr intensiv. Internationale Entwicklungen und Handelszölle sorgten für einen stetigen Strom an Nachrichten und erhöhten die Komplexität.

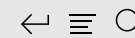
Ich bin deshalb stolz zu berichten, dass Ihr Unternehmen sich in diesem herausfordernden Umfeld als resilient erwiesen hat. Im vergangenen Jahr haben wir ein bereinigtes EBIT von 3,8 Milliarden Euro und eine bereinigte Umsatzrendite unseres Industriegeschäfts von 7,8 Prozent erzielt.

Genauso wichtig ist, dass wir erfolgreich daran gearbeitet haben, unser Unternehmen für noch stärkere Ergebnisse in der Zukunft aufzustellen. Denn bei Daimler Truck haben wir einen stetigen Drang nach vorne und wollen weiter vorankommen.

AUF UMSETZUNG AUSGERICHTET

Wir haben unsere Unternehmensstrategie weiter geschärft (siehe Seite 30) und mit Blick auf unsere Ambition, das weltbeste Lkw- und Busunternehmen zu schaffen, die richtigen Prioritäten definiert. Mit diesem klaren Plan und dieser klaren Ambition gehen wir nun mit großem Schwung voran – und das gesamte Unternehmen ist voll auf Umsetzung ausgerichtet. In diesem Bericht finden Sie zahlreiche Beispiele und einige Initiativen möchte ich besonders hervorheben:

Wir verfolgen eine flexible Technologie-Strategie, mit der wir die Transformation in der richtigen Geschwindigkeit voranbringen können: In Europa forcieren wir den Wandel hin zu CO₂-freiem Transport – mit erfolgreichen Produkten wie unserem Stadtbus Mercedes-Benz eCitaro oder unserem Langstrecken-Lkw Mercedes-Benz eActros 600. Im vergangenen Jahr haben wir in Europa bei mittleren und schweren batterieelektrischen Lkw einen Marktanteil von 35 Prozent erreicht – damit sind wir die klare Nummer eins. Als richtigen nächsten Schritt für unsere Buskunden haben wir die Serienversion unseres Mercedes-Benz



elntouro vorgestellt, unseres ersten batterieelektrischen Überlandbusses mit einer Reichweite von bis zu 500 Kilometern ohne Nachladen. Gleichzeitig entwickeln wir unsere führende Dieselschiffstechnologie weiter, um weltweite Kundenbedürfnisse zu bedienen.

Wir haben die Serienproduktion der fünften Generation unseres Freightliner Cascadia gestartet. Unser Freightliner Cascadia ist Nordamerikas erfolgreichster schwerer Class-8-Truck. Mit dieser neuesten Generation und dem anhaltenden Erfolg unserer Western Star Baureihen bei Baustellen- und Spezial-Lkw stärken wir unsere führende Position im wichtigen nordamerikanischen Markt weiter.

Wir haben mit unserer Marke BharatBenz neue, schwere Lkw für Bau und Bergbau in Indien eingeführt. Daimler India Commercial Vehicles ist erst seit 2012 im Markt aktiv und bietet strategisch erhebliche Chancen, das lokale Volumen zu nutzen und eine Basis für profitables Exportwachstum aufzubauen.

Wir haben unseren neuen Mercedes-Benz Axor in Brasilien vorgestellt – ein echtes Schwergewicht für bis zu 68 Tonnen, das unser Portfolio perfekt ergänzt und unsere Marktposition weiter stärkt. Unser neuer Axor ist darauf ausgelegt, exakt das zu liefern, was unsere Kunden brauchen: Effizienz, Leistung und Wirtschaftlichkeit.

Mit diesem Produkt in unserem Portfolio und unseren starken Produkten im mittelschweren Markt haben wir unseren Marktanteil von 22 Prozent im Jahr 2024 auf 26 Prozent im Jahr 2025 gesteigert und eine starke Profitabilität erzielt. Das 2022 gestartete Restrukturierungsprogramm zeigt Wirkung.

Wir haben die Integration von Mitsubishi Fuso und Hino Motors in ARCHION zum 1. April 2026 geplant. Indem wir zwei der wichtigsten japanischen Nutzfahrzeugmarken zusammenführen, entsteht ein starkes Unternehmen mit über 40.000 Mitarbeitenden. Damit schaffen wir die richtigen Voraussetzungen für noch größere Erfolge in Asien. ARCHION kann erhebliche Synergien und Skaleneffekte heben, und Daimler Truck bleibt weiterhin ein wichtiger Anteilseigner.

Wir haben Coretura gegründet, ein Joint Venture mit der Volvo Group zur Entwicklung einer softwaredefinierten Fahrzeugplattform der Zukunft. Neben der Dekarbonisierung des Transports ist die Digitalisierung die zweite große Transformation unserer Branche. Coretura ist deshalb ein bedeutender und spannender Schritt – nicht nur für uns, sondern für die gesamte Branche und unsere Kunden. Es ist zudem ein Paradebeispiel dafür, wie wir mit Partnerschaften Investitionen teilen und Technologien gemeinsam nutzen können.



Fünfte Generation: Unser Freightliner Cascadia ist Nordamerikas erfolgreichster schwerer Class-8-Truck



Wir erweitern unser Vertriebsnetz und nehmen unser neues Global Parts Center in Halberstadt in Betrieb, um ein deutliches Wachstum unseres Servicegeschäfts zu ermöglichen.

In Europa erhöhen wir die Zahl unserer Vertriebsniederlassungen deutlich – mit dem Ziel, gemeinsam mit unserem starken, unabhängigen Händlernetz das stärkste und professionellste Netzwerk der Branche zu schaffen. Mit unserem hochmodernen Logistikzentrum in Halberstadt können wir rund 300.000 Teile schnell an Händler in mehr als 170 Ländern liefern. In unserer Branche ist ein verlässlicher, schneller und umfassender Service essenziell: Unsere Kunden sind darauf angewiesen, dass ihre Lkw und Busse als Arbeitswerkzeuge jederzeit einsatzbereit sind – und wir können sie nun noch besser unterstützen.

Wir machen das Verteidigungs-Geschäft zu einer globalen Priorität und einem wichtigen Wachstumsfeld.

Auch wenn die gestiegene Bedeutung von Verteidigung für die Welt und uns alle eine ernüchternde Realität darstellt, eröffnet sie für Daimler Truck erhebliche Geschäftschancen – die wir verantwortungsvoll nutzen wollen. Wir stärken unser Portfolio aus Fahrzeugen und Services in diesem Bereich und streben an, unsere Umsätze bis 2030 zu verdoppeln. Wir arbeiten mit strategischen Partnern wie Arquus und ARX Robotics zusammen und gewinnen kontinuierlich wichtige Ausschreibungen. Ein Beispiel ist der Großauftrag des französischen Verteidigungsministeriums über 7.000 Militärfahrzeuge der neuen Generation.

Wir setzen unser Effizienzprogramm „Cost Down Europe“ um, mit dem wir unsere jährlich wiederkehrenden Kosten in Europa bis 2030 um mehr als eine Milliarde Euro senken wollen.

Dies ist ein wichtiger Schritt, um uns schlank und effektiv aufzustellen. Damit stärken wir unsere Wettbewerbsfähigkeit und schaffen finanziellen Spielraum für wertschaffende Investitionen in neue Technologien, Produkte und Services.

EIN ENTSCHEIDENDES JAHR FÜR DIE DEKARBONISIERUNG DES TRANSPORTS

Zu Beginn dieses Jahres habe ich beim Verband der Europäischen Automobilhersteller („ACEA“) den Vorsitz des Nutzfahrzeug-Ausschusses übernommen, und deshalb möchte ich auch darauf eingehen, wie die europäische Industrie aktuell auf die Dekarbonisierung des Transports blickt. Lkw und Busse halten die Welt in Bewegung – sie sind das Rückgrat von Logistik und öffentlichem Personenverkehr. Da viele der weltweit führenden Lkw- und Busersteller in Europa ansässig sind, haben wir nicht nur die Verantwortung, sondern auch die Möglichkeit, eine führende Rolle einzunehmen.

Wir unterstützen ausdrücklich das Ziel der EU, den Transport zu dekarbonisieren. Und mit mehreren Dutzend verschiedenen lokal CO₂-freien Lkw- und Busmodellen in Serienproduktion liefert unsere Branche. Ein substanzieller Markthochlauf wird jedoch nur erfolgen, wenn unsere Kunden emissionsfreie Fahrzeuge so nahtlos und profitabel betreiben können wie heutige konventionelle Fahrzeuge.

Die EU-Kommission muss jetzt dringend Maßnahmen ergreifen, um zu verhindern, dass Hersteller Strafen zahlen müssen, obwohl die grundlegenden Voraussetzungen nicht gegeben sind. Die Verpflichtungen für Hersteller müssen in Einklang gebracht werden mit dem Ausbau von Lade- und Wasserstoff-Infrastrukturnetzen sowie mit politischen Maßnahmen – wie beispielsweise einer CO₂-basierten Maut in allen EU-Mitgliedstaaten –, die tragfähige Geschäftsmodelle für unsere Kunden unterstützen.

2026 muss das Jahr werden, in dem Europa Herausforderungen in Fortschritte überführt – mit pragmatischen Lösungen, die die Wettbewerbsfähigkeit sichern und gleichzeitig die Dekarbonisierung des Transports vorantreiben.



Wir gehen mit großem Schwung voran – und das gesamte Unternehmen ist voll auf Umsetzung ausgerichtet.





Zukunft und Herkunft: unser elektrischer Mercedes-Benz eActros 600, in Serie seit 2024, und der erste Daimler Lastwagen, erfunden von Gottlieb Daimler im Jahr 1896

130 JAHRE LKW

Zurück zu Daimler Truck: 2026 wird ein besonderes Jahr für unser Unternehmen. Es wird ein Jahr mit Drang nach vorne – und mit unserer Daimler Truck-Strategie haben wir einen klaren Plan. Gleichzeitig wollen wir in diesem Jahr auch herausstellen, dass wir keineswegs bei null beginnen. Wir können unsere Zukunft auf ein starkes Fundament bauen – auf eine Geschichte, die in unserer Branche einzigartig ist.

Im Jahr 1896 erfand Gottlieb Daimler – dessen Namen wir stolz in unserem Firmennamen weitertragen – den Lkw und legte damit den Grundstein für den modernen Transport. Das ist nun 130 Jahre her. Und diese 130 Jahre Lkw stehen für 130 Jahre Pioniergeist und Innovation, für 130 Jahre Erfahrung und Know-how, für 130 Jahre im Dienst unserer Kunden und für 130 Jahre, in denen wir die Standards in unserer Branche kontinuierlich erhöht haben.

All diese Stärken zeichnen uns in den Augen unserer Kunden aus. Und all das hat uns zu dem gemacht, was wir heute sind: eines der weltweit führenden Nutzfahrzeugunternehmen mit starken Teams, Produkten und Marken rund um den Globus.

Und auch wenn alles mit dem Lkw begann – oder genau genommen mit dem Bus, den unsere Gründerpioniere schon ein Jahr zuvor erfanden, vor 131 Jahren – steht unser Unternehmen schon lange für viel mehr als „nur“ für Fahrzeuge. Wir bieten unseren Kunden nicht nur Produkte, sondern umfassende Lösungen.

Wir können also stolz darauf sein, wie weit wir als Daimler Truck gekommen sind – und deshalb wollen wir dieses 130-jährige Jubiläum im laufenden Jahr ganz bewusst würdigen und feiern.



Globales Team: Montagewerk von Daimler Buses in García, Mexiko

MIT DRANG NACH VORNE

Gleichzeitig – um an das anzuknüpfen, womit ich begonnen habe – sind wir fest entschlossen, unser Vorwärts-Momentum beizubehalten und unsere Reise fortzusetzen. Denn bei Daimler Truck sind wir uns bewusst, dass eine erfolgreiche Historie noch keine erfolgreiche Zukunft garantiert.

Um das beste Lkw- und Busunternehmen schaffen zu können, müssen wir uns weiterentwickeln. Indem wir auf unseren Stärken aufbauen. Indem wir auf Performance setzen. Indem wir Effizienzmaßnahmen umsetzen und uns gleichzeitig auf unsere Kunden konzentrieren, in wertschaffende Innovationen investieren und uns auf profitables Wachstum ausrichten.

Diese Reise ist eine Teamleistung – daher möchte ich allen meinen tiefen Dank aussprechen, die dazu beitragen: Allen voran unseren Kunden, die im Zentrum unseres Handelns stehen – vielen Dank für Ihr Vertrauen! Unseren Geschäftspartnern, mit denen uns eine Leidenschaft für erstklassige Produkte und Services verbindet – vielen Dank für eine tolle Partnerschaft, die uns alle stärker macht! Unserem globalen Team, dessen Fähigkeiten, Ideen und Energie unser Unternehmen ausmachen – vielen Dank für Euer Engagement! Und nicht zuletzt Ihnen, unseren Aktionärinnen und Aktionären – vielen Dank, dass Sie unsere Vision für dieses großartige Unternehmen teilen!

Freuen wir uns also auf ein besonderes Jahr 2026 – mit Stolz auf das Erreichte und vor allem auch mit Drang nach vorne.

Leinfelden-Echterdingen, im März 2026

Karin Rådström
Vorstandsvorsitzende der Daimler Truck Holding AG

Der Vorstand



Karl Deppen

Vorstandsmitglied
FUSO und RIZON
Bestellung bis 2029¹

John O'Leary

Vorstandsmitglied
Daimler Truck North America
Bestellung bis 2026

Dr. Andreas Gorbach

Vorstandsmitglied
Truck Technology
Bestellung bis 2029

Karin Rådström

Vorstandsvorsitzende
Bestellung bis 2029

Achim Puchert

Vorstandsmitglied
Mercedes-Benz Trucks
und BharatBenz
Bestellung bis 2027

Eva Scherer

Vorstandsmitglied
Chief Financial Officer
Bestellung bis 2027

Jürgen Hartwig

Vorstandsmitglied
Personal
Bestellung bis 2026

¹ Karl Deppen soll mit Wirkung zum Vollzug der geplanten Integration der Konzerntochter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und Hino Motors, Ltd. CEO der neu zu bildenden Holding werden und sein Vorstandsmandat bei Daimler Truck einvernehmlich beenden.



Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2025

Sehr geehrte
Aktionärinnen und Aktionäre,

ein bewegtes Jahr 2025 liegt hinter uns – und wir müssen feststellen: die Welt ist komplexer und volatiler geworden. Verhältnisse, die wir jahrzehntelang als gegeben erachtet haben, verändern sich tiefgreifend. Die daraus entstehenden Unsicherheiten prägen das unternehmerische Handeln fundamental. Gerade vor diesem Hintergrund ist Geopolitik zu einem zentralen Faktor der strategischen Unternehmensführung geworden – nicht nur für die globale Wirtschaft in Summe, sondern auch unmittelbar für Daimler Truck.

In diesem herausfordernden Umfeld hat das globale Team unter der Leitung von Karin Rådström hervorragende Arbeit geleistet. Der Generationenwechsel im Management bewährt sich. Die strategische und operative Ausrichtung des Unternehmens wurde unter enger Einbindung des Aufsichtsrats konsequent weiterentwickelt. Die Transformation des Unternehmens ist in vollem Gange.





Der grundlegende Erneuerungsprozess des europäischen Geschäfts ist ein eindrucksvolles Beispiel dafür. Der Vorstand hat sich das ambitionierte Ziel gesetzt, die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und die operativen Kosten bis 2030 um mehr als eine Milliarde Euro zu senken. Auf der Kundenseite zeigen sich bereits erste Erfolge in Absatz und Marktanteilen. Auf der Kosten- und Effizienzseite hat die Umsetzung der Maßnahmen begonnen. Meine ausdrückliche Anerkennung gilt dem Verhandlungsteam auf der Arbeitnehmerseite. Sie haben hart für ihre Interessen gekämpft und gleichzeitig den konstruktiven Blick im Sinne der Zukunftssicherung des Unternehmens bewahrt. Diese partnerschaftliche Haltung ist in solch komplexen Prozessen von enormem Wert.

Der Transportsektor ist und bleibt – als Rückgrat von Wirtschaft und Gesellschaft – eine essenzielle Wachstumsbranche.

Unser einflussreichster Markt, Nordamerika, stand 2025 vor besonderen exogenen Herausforderungen. Die erratische Zollpolitik beeinträchtigte in zweifacher Hinsicht: Sie verunsicherte Kunden, die geplante Investitionen zurückhielten, und sie belastete unmittelbar Profitabilität und Wertschöpfungsketten des Unternehmens. Diese Problematik dürfte anhalten und kann vom Unternehmen nicht unmittelbar beeinflusst werden. Wichtig ist dabei: Wir haben ein starkes Team und mit John O’Leary einen erfahrenen CEO vor Ort. Sie verfügen über die Kompetenz und die Führungsstärke, um durch solch komplexe Situationen verlässlich zu steuern und die richtigen Maßnahmen zu ergreifen.

Im Asiangeschäft wurden die Voraussetzungen für die beabsichtigte Integration von Mitsubishi Fuso und Hino Motors in der neuen ARCHION-Holding geschaffen, die voraussichtlich am 1. April 2026 den Betrieb aufnehmen wird. Das neue, mit herausragenden Talenten besetzte Managementteam unter Führung von Karl Deppen

bringt die notwendige Expertise und Entschlossenheit mit, um diese anspruchsvolle Integration erfolgreich zu gestalten und Werte für Daimler Truck zu schaffen.

Wesentliche Lichtblicke waren zuletzt das Busgeschäft und die Special Vehicles. In teilweise stark wachsenden Märkten haben diese Geschäftsfelder beeindruckende Ergebnisse erzielt. Gerade im Bussegment zeigt sich eindrucksvoll, welche Wirkung gut geplante und konsequent umgesetzte Restrukturierungen entfalten können.

Die Welt ist reich an Herausforderungen. Doch dabei dürfen wir nicht übersehen: sie ist auch reich an Chancen. Der Transportsektor ist und bleibt – als Rückgrat von Wirtschaft und Gesellschaft – eine essenzielle Wachstumsbranche. Mit starken Marken, innovativen Produkten und Technologien, und vor allem mit einem kompetenten und hochmotivierten globalen Team ist Ihr Unternehmen hervorragend positioniert, um die Herausforderungen zu meistern und die sich bietenden Chancen zu nutzen.

Im Namen des Aufsichtsrats danke ich Vorstand, Management und der gesamten Belegschaft für ihren engagierten Einsatz im vergangenen Jahr. Unseren Kunden und Ihnen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, danke ich für Ihr Vertrauen und Ihre Treue – Sie tragen dazu bei, Daimler Truck substanziell auf Resilienz und Profitabilität auszurichten. Diesen Kurs werden wir im Aufsichtsrat mit Umsicht und Entschlossenheit weiter begleiten.

Leinfelden-Echterdingen, im März 2026

Für den Aufsichtsrat

Joe Kaeser
Vorsitzender



Bericht des Aufsichtsrats

Nachfolgend berichten wir Ihnen über die Arbeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse im Geschäftsjahr 2025. Auch der Bericht des Prüfungsausschusses ist in diesem Bericht integriert.

Verantwortung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG hat die ihm obliegenden Aufgaben im Geschäftsjahr 2025 in vollem Umfang wahrgenommen. Die Verantwortung des Aufsichtsrats wird insbesondere durch das Aktiengesetz (AktG), 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) 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. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang der aktive Dialog zur Bewertung der finanziellen Performance gegenüber den eigenen Zielen und im Vergleich mit Wettbewerbern sowie zu erfolgskritischen Themen der Transformation der Nutzfahrzeugbranche.

Im Geschäftsjahr 2025 hat der Aufsichtsrat überdies zahlreiche Geschäftsvorfälle aufgrund bestehender Zustimmungsvorbehalte geprüft und über sie nach umfassender Beratung jeweils Beschluss gefasst. Diese Geschäftsvorfälle ergaben sich vielfach aus der strategischen Ausrichtung von Daimler Truck im Rahmen der voranschreitenden Transformation der Nutzfahrzeugindustrie und umfassten 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 Konzernnachhaltigkeitserklärung für den Daimler Truck-Konzern und die sonstige Finanzberichterstattung im Einklang mit den geltenden

Anforderungen erstellt wurden und diesen auch im Übrigen entsprachen.

Im Laufe des Geschäftsjahres 2025 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 Transformationsfragen der Nutzfahrzeugbranche sowie deren potenzielle technologische, finanzielle und wirtschaftliche Auswirkungen auf das Unternehmen besprochen. Im Interesse der Erweiterung und Vertiefung der bestehenden Kenntnisse und Kompetenzen im Aufsichtsrat spielte auch die informatorische Befassung mit für Daimler Truck insgesamt und nicht anlassbezogenen bedeutsamen Themenbereichen im Rahmen der Sitzungen eine wichtige Rolle.

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 nahmen solche Termine themenbezogen wahr.

Themen im Geschäftsjahr 2025

Im Geschäftsjahr 2025 hielt der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG acht Sitzungen ab. 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 wesentlichen Themen in regelmäßigen Executive Sessions, die ohne Anwesenheit des Vorstands stattfanden. Zu den diskutierten Themen zählten sowohl Fragen der Nachfolgeplanung als auch die Bewertung strategischer Fragen von hoher Tragweite sowie organisatorische Fragen. Im Bereich der strategischen Fragen bildete die Befassung mit der strategischen Ausrichtung des Unternehmens im Geschäftsjahr 2025 einen besonderen Schwerpunkt.

In seiner Sitzung am 13. März 2025 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Vorstandsvergütung, dem Jahres- und Konzernabschluss und dem zusammengefassten Lagebericht, der Konzernnachhaltigkeitserklärung sowie mit der sonstigen Finanzberichterstattung. Ergänzendes Thema war neben der noch gesondert zu erläuternden Vorstandsvergütung insbesondere die Vorbereitung der ordentlichen Hauptversammlung am 27. Mai 2025. Einen weiteren Schwerpunkt legte der Aufsichtsrat auf die Diskussion bedeutsamer Aspekte der finanziellen Planung.

Im Zuge eines umfassenden Strategietages am 9. April 2025, auf den noch näher eingegangen wird, befasste sich der Aufsichtsrat vertieft mit der strategischen Ausrichtung des Unternehmens.

Im Rahmen der Sitzung am 13. Mai 2025 befasste sich der Aufsichtsrat informatorisch mit dem Zwischenbericht für das erste Quartal 2025, erhielt ein Update zur finanziellen Lage des Unternehmens und setzte die Vorbereitung der Hauptversammlung am 27. Mai 2025 fort.

Eine außerordentliche Sitzung am 6. Juni 2025 war vollständig der Diskussion und Beschlussfassung über die geplante Integration der Konzerntochter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und Hino Motors, Ltd., einer Tochtergesellschaft der Toyota Motor Corporation, gewidmet. Seit der Beschlussfassung über die Einleitung des Projekts



im Jahr 2023 wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand laufend über dessen Voranschreiten informiert und erhielt im unmittelbaren Vorfeld der Beschlussfassung im Jahr 2025 in mehreren Informationsveranstaltungen vertiefte Informationen. Nach eingehender Diskussion erteilte der Aufsichtsrat dem Abschluss der Verträge zur Umsetzung der Transaktion seine Zustimmung.

Im Rahmen einer weiteren außerordentlichen Sitzung am 7. Juli 2025 diskutierte der Aufsichtsrat mit dem Vorstand ein Aktienrückkaufprogramm, zu dessen Durchführung der Vorstand durch die ordentliche Hauptversammlung am 27. Mai 2025 ermächtigt wurde. Nach eingehender Beratung erteilte der Aufsichtsrat diesem Vorhaben seine Zustimmung.

In der Sitzung am 31. Juli 2025 lag der inhaltliche Schwerpunkt neben der informatorischen Befassung mit dem Halbjahresfinanzbericht 2025 auf strategischen Themen. In diesem Zusammenhang befasste sich der Aufsichtsrat nach vorhergehenden Informationsveranstaltungen mit internen und externen Experten insbesondere vertieft mit der Weiterentwicklung autonom fahrender Lkw und erörterte die Batteriestrategie des Unternehmens.

In seiner Sitzung am 5. November 2025 erörterte und beschloss der Aufsichtsrat den ab dem Geschäftsjahr 2027 erforderlichen Wechsel des Abschlussprüfers, über den nachfolgend noch berichtet wird. Des Weiteren erhielt der Aufsichtsrat ein umfassendes finanzielles Update über das dritte Quartal 2025 und tauschte sich umfassend mit internen Experten über Fragen der Cyber Security aus.

Die Sitzung des Aufsichtsrats am 5. Dezember 2025 schließlich hatte insbesondere Fragen der Vorstandsvergütung, der Unternehmensplanung, der Liquiditätsrisikosteuerung und der Corporate Governance, über die jeweils gesondert berichtet wird, sowie die Berichterstattung über bedeutsame strategische Fragen, auch aus dem Bereich des autonomen Fahrens, zum Inhalt. Im Bereich der Vorstandsvergütung erörterte der Aufsichtsrat nach Vorbereitung durch den Präsidial- und Vergütungsausschuss eingehend Überlegungen für mögliche Anpassungen am derzeit geltenden Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands. Ergänzend erhielt der Aufsichtsrat umfassende Informationen über den Stand der Umsetzung der geplanten Integration der Konzerntochter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und Hino Motors, Ltd., der der Aufsichtsrat in der bereits genannten Sitzung am 6. Juni 2025

seine Zustimmung erteilt hatte. Darüber hinaus stimmte der Aufsichtsrat der einvernehmlichen Beendigung des Vorstandsmandats von Karl Deppen mit Wirkung zum Vollzug der geplanten Integration der Konzerntochter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und Hino Motors, Ltd. zu. Karl Deppen wird ab dem Vollzug dieser geplanten Transaktion eine Aufgabe als CEO der neu zu bildenden Holding für Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation mit Hino Motors, Ltd. übernehmen und aus dem Unternehmen ausscheiden.

Corporate Governance, Entsprechenserklärung und Anforderungsprofil für Vorstand und Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat befasste sich im Geschäftsjahr 2025 laufend mit Fragen der Corporate Governance und wurde diesbezüglich insbesondere vom Präsidial- und Vergütungsausschuss unterstützt. Vor allem zu diesen Themen tauschte sich der Aufsichtsrat auch mit dem Chief Legal and Compliance Officer der Gesellschaft aus.

In seiner Sitzung am 5. Dezember 2025 befasste sich der Aufsichtsrat vertieft mit Fragen der Corporate Governance und vor allem mit dem Entwurf der Entsprechenserklärung 2025. In diesem Zusammenhang erörterte der Aufsichtsrat auch die Umsetzung wesentlicher Empfehlungen des DCGK und insbesondere der Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter im Sinne des DCGK sowie der Arbeitnehmervertreter gemäß ESRS. Die Entsprechenserklärung 2025 zum DCGK gemäß § 161 AktG wurde ebenfalls am 5. Dezember 2025 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.

In seiner Sitzung am 5. Dezember 2025 beschloss der Aufsichtsrat zudem punktuelle Änderungen in seiner Geschäftsordnung. Diese Änderungen bezogen sich insbesondere auf die Weiterentwicklung geltender Zustimmungsvorbehalte.

In dieser Sitzung erörterte der Aufsichtsrat zudem die Anforderungsprofile für Vorstand und Aufsichtsrat und stellte deren jeweilige Erfüllung fest. Grundlage für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG sind insbesondere Diversitätskonzepte in Bezug auf Aspekte wie 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 zur Vornahme gezielter Änderungen des Anforderungsprofils für seine Zusammensetzung. Diese Änderungen erfolgten insbesondere im Bereich der aufsichtsratsbezogenen Kompetenzen und zielen auf die stärkere Einbindung zukunfts- und transformationsrelevanter Aspekte, wie etwa digitalen Technologien und Wachstumsmärkten, ab.

Auf Grundlage der Anforderungsprofile für Vorstand und Aufsichtsrat erstellte der Aufsichtsrat zudem Qualifikationsmatrizen, die den jeweiligen Umsetzungsstand abbilden, und erörterte in seiner Sitzung am 5. Dezember 2025 deren Struktur sowie die geplante Veröffentlichung in der [Erklärung zur Unternehmensführung](#).

Der Aufsichtsrat stellte in derselben Sitzung zudem fest, dass der Vorstand in seiner aktuellen Zusammensetzung das im Berichtszeitraum geltende Anforderungsprofil erfüllte.

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



Am 31. Dezember 2025 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 im gesamten Geschäftsjahr 2025 den Mindestanteil auch für ihre jeweilige Seite erfüllt. Nach der gerichtlichen Bestellung von Barbara Resch zum 1. Januar 2025 bis zum Ausscheiden von Andrea Reith zum 30. Juni 2025 überschritt die Arbeitnehmerseite den Mindestanteil.

Vergütung des Vorstands

Das im Geschäftsjahr 2025 geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands (Vergütungssystem 2023+) wurde durch den Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 15. Dezember 2022 festgelegt und zuletzt im Dezember 2023 konkretisiert. Auf dessen Grundlage legte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 13. März 2025 auf Empfehlung des Präsidial- und Vergütungsausschusses die Ziele für das Geschäftsjahr 2025 fest und beschloss über die Zielerreichung für 2024. Für das Geschäftsjahr 2024 stellte der Aufsichtsrat zudem die Zielerreichung fest. In seiner Sitzung am 5. Dezember 2025 befasste sich der Aufsichtsrat nach Vorbereitung durch den Präsidial- und Vergütungsausschuss erneut vertieft mit dem Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands. Er erörterte dabei mögliche Änderungen im Vergütungssystem, die der strategischen Ausrichtung des Unternehmens Rechnung tragen und bereitete die im Jahr 2026 anstehenden Entscheidungen zur Festlegung der Ziele für 2026 sowie zur Zielerreichung für 2025 vor. Näheres zum derzeit geltenden Vergütungssystem 2023+ kann der auf der Internetseite des Unternehmens veröffentlichten Beschreibung des Vergütungssystems unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/vorstand/verguetung-des-vorstands entnommen werden. Nach umfassender Diskussion unter Einbeziehung des Prüfungs- sowie des Präsidial- und Vergütungsausschusses beschloss der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 11. März 2026 Änderungen des Vergütungssystems. Diese Änderungen streben insbesondere eine Stärkung der Aktienkultur und die Umsetzung der strategischen Ausrichtung des Unternehmens in den Leistungskriterien für die variablen Vergütungskomponenten an. Die Änderungen werden der Ordentlichen Hauptversammlung 2026 zur Zustimmung vorgelegt („Say on Pay“) und treten – vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung – zum 1. Januar 2027 in Kraft.

Befassung mit der strategischen Ausrichtung des Unternehmens

Der Aufsichtsrat befasste sich auch im Geschäftsjahr 2025 mehrfach vertieft mit der strategischen Ausrichtung des Daimler Truck-Konzerns einschließlich der Geschäftsstrategie. Gemeinsam mit den verantwortlichen Vertreterinnen und Vertretern des Managements des Daimler Truck-Konzerns und insbesondere den Mitgliedern des Vorstands erörterte der Aufsichtsrat regelmäßig eingehend die Geschäftsplanung für die weitere strategische Ausrichtung und die daraus erwarteten wirtschaftlichen Entwicklungen für den Konzern.

Der Aufsichtsrat hielt am 9. April 2025 eine dedizierte Strategiesitzung gemeinsam mit dem Vorstand um die Vorstandsvorsitzende Karin Rådström ab. Hierin befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit der strategischen Ausrichtung des Unternehmens und Anpassungen an der bisherigen Strategie.

Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats

Im Einklang mit der entsprechenden Empfehlung des DCGK führte der Aufsichtsrat zuletzt im Geschäftsjahr 2023 eine Selbstbeurteilung durch. Wichtige Erkenntnisse aus dieser Maßnahme haben auch im Geschäftsjahr 2025 Eingang in die Arbeit des Aufsichtsrats gefunden. Angesichts der im Berichtszeitraum erfolgten Änderungen der Zusammensetzung des Aufsichtsrats wurde im Jahr 2025 keine Selbstbeurteilung durchgeführt. Diese ist nach derzeitigem Stand für das Geschäftsjahr 2026 geplant.

Erörterung und Beschluss der Unternehmensplanung (Daimler Truck Business Planning)

In seiner Sitzung am 5. Dezember 2025 erörterte und beschloss der Aufsichtsrat auch die Unternehmensplanung im Rahmen des Daimler Truck Business Planning. Hierfür standen dem Aufsichtsrat entsprechende Unterlagen zur Verfügung, die auch nachhaltigkeitsbezogene Aspekte und entsprechende Projekte und Investitionen berücksichtigten. Im gesamten Geschäftsjahr 2025 hatte sich der Aufsichtsrat vertieft mit Fragen der Planung und Unternehmensstrategie befasst. Ergänzend erörterte der Aufsichtsrat den 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 paritätisch mit je zehn Vertretern der Arbeitnehmer- und der Anteilseignerseite zu besetzen. Die Amtszeit der von der ordentlichen Hauptversammlung 2022 gewählten Aufsichtsratsmitglieder endet im Jahr 2026, weshalb im Rahmen der ordentlichen Hauptversammlung 2026 Wahlen der Anteilseignervertreter anstehen. Zwischenzeitlich wurden ein Anteilseignervertreter im Mai 2025 und ein Anteilseignervertreter im Oktober 2025 gerichtlich bestellt. Die Amtszeit der Arbeitnehmervertreter, die im November 2022 durch die Belegschaft gewählt wurden, endet im Jahr 2027, wobei ein Arbeitnehmervertreter im Oktober 2023, eine Arbeitnehmervertreterin im Januar 2025 und ein Arbeitnehmervertreter im Juli 2025 gerichtlich bestellt wurden.

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 2025 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 Barbara Resch 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. 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.

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

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 Vermittlungsausschusses. Als weitere Mitglieder wurden Marie Wieck und Barbara Resch durch die Anteilseigner- bzw. Arbeitnehmerseite in den Vermittlungsausschuss gewählt.

Veränderungen in Vorstand und Aufsichtsrat

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats erfuhr im Geschäftsjahr 2025 diverse Veränderungen. Roman Zitzelsberger legte mit Wirkung zum 31. Dezember 2024 sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats nieder. Daraufhin wurde auf Antrag des Vorstands Barbara Resch mit Wirkung vom 1. Januar 2025 zum Mitglied des Aufsichtsrats als Vertreterin der Arbeitnehmer durch das Amtsgericht Stuttgart gerichtlich bestellt. Andrea Reith legte ihr Mandat mit Wirkung zum 30. Juni 2025 nieder. Daraufhin wurde auf Antrag des Vorstands Udo Roth mit Wirkung vom 1. Juli 2025 zum Mitglied des Aufsichtsrats als Vertreter der Arbeitnehmer durch das Amtsgericht Stuttgart gerichtlich bestellt. Mit Wirkung zum Ende der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 27. Mai 2025 legte zudem John Krafcik sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats nieder. Auf Antrag des Vorstands wurde daraufhin Kurt Sievers mit Wirkung vom Ende der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG am 27. Mai 2025 als Mitglied des Aufsichtsrats und Vertreter der Anteilseigner durch das Amtsgericht Stuttgart gerichtlich bestellt. Durch Amtsniederlegung mit Wirkung zum 30. September 2025 schied auch Jacques Esculier aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde Jan Gurander mit Wirkung vom 1. Oktober 2025 auf Antrag des Vorstands als Mitglied des Aufsichtsrats und Vertreter der Anteilseigner durch das Amtsgericht Stuttgart gerichtlich bestellt.

Veränderungen im Vorstand erfolgten im Geschäftsjahr 2025 nicht.

Arbeit des Prüfungsausschusses

Der Prüfungsausschuss hielt im Geschäftsjahr 2025 insgesamt sechs Sitzungen ab und fasste einen Beschluss ohne Abhaltung einer Sitzung. Unter Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen und sonstigen Vorgaben nahmen insbesondere die Chief Financial Officer sowie Vertreter des Abschlussprüfers als regelmäßige Gäste an den Sitzungen teil. Der Prüfungsausschuss beriet mit dem Abschlussprüfer regelmäßig auch ohne den Vorstand. Bezogen auf einzelne Tagesordnungspunkte nahmen auch Vertreter des Managements an den Sitzungen teil. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses führte insbesondere zur Vor- und Nachbereitung der Sitzungen regelmäßig Einzelgespräche mit den Mitgliedern des Ausschusses, der Chief Financial Officer sowie den vorgenannten Vertretern des Managements des Daimler Truck-Konzerns. Mit den Vertretern des Abschlussprüfers tauschte sich der Vorsitzende zudem regelmäßig zu wichtigen Fragen der Abschlussprüfung aus und informierte die Mitglieder des Ausschusses hierüber.

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2025 diskutierte der Prüfungsausschuss mit der Chief Financial Officer, der Head of Accounting sowie Vertretern des Abschlussprüfers den Jahres- und Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht sowie die Ergebnisse der Abschlussprüfung hierzu, die Zwischenfinanzberichte und die Ergebnisse der jeweiligen prüferischen Durchsicht vor deren Veröffentlichung. Ergänzende regelmäßige Inhalte der Sitzungen waren zudem die Berichte aus den Bereichen Corporate Audit, Compliance und der Rechtsabteilung. Der Prüfungsausschuss erhielt hierin regelmäßige Berichte zu laufenden rechtlichen Verfahren, der rechtlichen Risikosituation, dem Compliance Management System sowie Informationen zu eingegangenen internen und externen Hinweisen im konzerneigenen Hinweisgebersystem „SpeakUp“ und den zu ihrer Bearbeitung ergriffenen Maßnahmen. Ein weiterer besonderer Schwerpunkt der Arbeit des Prüfungsausschusses im Geschäftsjahr 2025 war die vorbereitende Befassung mit rechnungslegungsbezogenen Aspekten strategisch bedeutsamer Vorgänge, die dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vorlagen.

In Vorbereitung für die Sitzung des Aufsichtsrats am selben Tage prüfte und erörterte der Prüfungsausschuss in seiner Sitzung am 13. März 2025 intensiv den jeweils mit einem uneingeschränkten

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht, einschließlich der mit einer Limited Assurance (begrenzte Sicherheit) geprüften Konzernnachhaltigkeitserklärung für das Geschäftsjahr 2024, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung sowie den Vergütungsbericht. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten dabei vertieft über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen in diesem Bericht insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, die sogenannten „Key Audit Matters“, und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung einschließlich der jeweils gezogenen Schlussfolgerungen ein und standen dem Ausschuss für Fragen und ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den erteilten Bestätigungsvermerken), zum internen Kontrollsystem sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit den Vertretern des Abschlussprüfers erörtert. Ergänzend befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem. Nach eingehender Prüfung und Erörterung empfahl der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht, die Konzernnachhaltigkeitserklärung, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung zu billigen und damit festzustellen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner seinen in den Bericht des Aufsichtsrats integrierten Bericht über das Geschäftsjahr 2024.

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 2025 sowie für die Zwischenfinanzberichte für das Geschäftsjahr 2026 im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2026. Im Nachgang zur Hauptversammlung am 27. Mai 2025 erteilte der Prüfungsausschuss der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, nach ihrer Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag zur Prüfung des



Jahres- und Konzernabschlusses, der internen Kontrollsysteme sowie zur prüferischen Durchsicht der Zwischenfinanzberichte für das Geschäftsjahr 2025 und ermächtigte Michael Brosnan zur Unterzeichnung der entsprechenden Beauftragungen und der Honorarvereinbarung.

Eine zentrale Rolle für die Arbeit des Prüfungsausschusses im Geschäftsjahr 2025 spielte zudem der Auswahlprozess für einen neuen Abschlussprüfer ab dem Geschäftsjahr 2027. Die Einleitung dieses Prozesses hatte der Prüfungsausschuss noch im Geschäftsjahr 2024 beschlossen, da die Anrechnung der Tätigkeitsdauer des derzeitigen Abschlussprüfers im Konzern der früheren Daimler AG (nunmehr: Mercedes-Benz Group AG) eine Rotation des Abschlussprüfers bei Daimler Truck spätestens für das Geschäftsjahr 2027 erfordert. Unterstützt durch eine vom Prüfungsausschuss eingerichtete interne Expertengruppe befasste sich der Prüfungsausschuss in einem mehrstufigen Verfahren eingehend mit der Auswahl eines geeigneten Abschlussprüfers auf Grundlage von ihm festgelegter umfassender Kriterien. Zum Abschluss dieses Vorganges beschloss der Prüfungsausschuss am 6. November 2025 nach umfassender Erörterung der Ergebnisse des Auswahlverfahrens und der Erfüllung der Auswahlkriterien, dem Aufsichtsrat zu empfehlen und eine entsprechende Präferenz zu erklären, der Hauptversammlung die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, zur Bestellung zum Abschlussprüfer der Gesellschaft ab dem Geschäftsjahr 2027 vorzuschlagen. Der Prüfungsausschuss berichtete dem Aufsichtsrat diesbezüglich umfassend über das Auswahlverfahren und die wichtigsten Gründe, auf die sich seine Empfehlung und Präferenz stützte. Der Aufsichtsrat schloss sich in seiner Sitzung am 5. November 2025 nach eingehender Diskussion der Empfehlung und Präferenz des Prüfungsausschusses an.

Arbeit in den weiteren Ausschüssen

Der **Präsidial- und Vergütungsausschuss** trat im Geschäftsjahr 2025 zu fünf Sitzungen zusammen und fasste zwei Beschlüsse außerhalb einer Sitzung. Gegenstand der Arbeit des Ausschusses waren Themen der Corporate Governance und der Vorstandsvergütung, wobei Letztere einen besonderen Schwerpunkt der Arbeit darstellte. 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).



Joe Kaeser, Vorsitzender, und Michael Brecht, stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler Truck Holding AG



Der **Nominierungsausschuss** trat im Geschäftsjahr 2025 zu vier Sitzungen zusammen und fasste einen Beschluss ohne Abhaltung einer Sitzung. Gegenstand seiner Arbeit war die Vorbereitung für die im Geschäftsjahr 2026 anstehenden Wahlen der Anteilseignervertreter durch die Hauptversammlung und die Befassung mit den bereits genannten unterjährigen Veränderungen auf der Anteilseignerseite. Im Rahmen eines umfassenden Auswahl- und Analyseprozesses unter besonderer Berücksichtigung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Aufsichtsrat befasste sich der Nominierungsausschuss mit den Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die ordentliche Hauptversammlung im Jahr 2026, über die nachfolgend noch berichtet wird.

Im Geschäftsjahr 2025 war kein Grund gegeben, den **Vermittlungsausschuss** einzuberufen.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2025

Der Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG sowie der für die Daimler Truck Holding AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2025 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 2025, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der mit Limited Assurance (begrenzte Sicherheit) geprüften Konzernnachhaltigkeitserklärung für den Daimler Truck-Konzern.

In seiner Sitzung am 11. März 2026 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht und die mit einer Limited Assurance (begrenzte Sicherheit) durch den Abschlussprüfer geprüfte Konzernnachhaltigkeitserklärung für das Geschäftsjahr 2025 für den Daimler Truck-Konzern sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung und den Vergütungsbericht.

Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen im Entwurf zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht, der nach IFRS aufgestellte Konzernabschluss, der zusammen-

gefasste Lagebericht, die durch den Abschlussprüfer mit Limited Assurance (begrenzte Sicherheit) zu prüfende Konzernnachhaltigkeitserklärung für den Daimler Truck-Konzern 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 Konzernnachhaltigkeitserklärung für den Daimler Truck-Konzern. Damit war der Jahresabschluss 2025 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.

Hauptversammlung 2025 und Vorbereitung der Hauptversammlung 2026

Die ordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG fand als virtuelle Hauptversammlung im Sinne der einschlägigen aktienrechtlichen Bestimmungen am 27. Mai 2025 am Sitz der Gesellschaft in Leinfelden-Echterdingen statt.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 13. März 2025 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 Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands für das Geschäftsjahr 2024 sowie eine nach umfassender Prüfung und unter Einbeziehung externer Experten vorgeschlagene Anpassung der Aufsichtsratsvergütung im Interesse einer Anpassung an die Größenplatzierung des Unternehmens im DAX40.

In seiner Sitzung am 11. März 2026 verabschiedete der Aufsichtsrat zudem die Tagesordnung und die Beschlussvorschläge für die ordentliche Hauptversammlung 2026. Hierzu zählte neben der Beschlussfassung über die Änderungen am Vergütungssystem für den Vorstand insbesondere der vom Prüfungsausschuss umfassend vorbereitete Vorschlag an die Hauptversammlung, die PricewaterhouseCooper GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ab dem Geschäftsjahr 2027 zum Abschlussprüfer zu bestellen. Der Aufsichtsrat beschloss im Rahmen der Tagesordnung und Beschlussvorschläge zudem, sich den gemeinsam von der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH auf der Grundlage der mit der Gesellschaft im Jahr 2021 geschlossenen Entkonsolidierungsvereinbarung unterbreiteten Wahlvorschläge für acht Mitglieder des Aufsichtsrats anzuschließen. Der Aufsichtsrat entschied daher, der ordentlichen Hauptversammlung 2026 vorzuschlagen,



- **Michael Brosnan**, Boston, Massachusetts, USA
(bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2027 beschließt),
- **General a.D. Wayne Eyre**, Ontario, Kanada
(bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2028 beschließt),
- **Joe Kaeser**, München, Deutschland
(bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2029 beschließt),
- **Claudia Nemat**, Düsseldorf, Deutschland
(bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2029 beschließt),
- **Britta Seeger**, Stuttgart, Deutschland
(bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2029 beschließt),
- **Kurt Sievers**, Hamburg, Deutschland
(bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2029 beschließt),
- **Vipin Sondhi**, Neu-Delhi, Indien
(bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2027 beschließt),
- **Harald Wilhelm**, Stuttgart, Deutschland
(bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2029 beschließt),

sowie daneben

- **Jan Gurander**, Kungshamn, Schweden
(bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2029 beschließt), und
- **Marie Wieck**, Cold Spring, New York, USA
(bis zur Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2028 beschließt),

für die jeweils angegebenen Amtszeiten in den Aufsichtsrat zu wählen. Die vorstehenden Wahlvorschläge beruhen auf der Empfehlung des Nominierungsausschusses des Aufsichtsrats, der zuvor am 10. März 2026 getagt und der im Vorfeld die bestehenden Überlegungen zur künftigen Zusammensetzung des Aufsichtsrats auch der Mercedes-Benz Group AG übermittelt hatte, und streben die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufichtsrat an.

Leinfelden-Echterdingen, im März 2026

Für den Aufsichtsrat

Joe Kaeser
Vorsitzender

Für den Prüfungsausschuss

Michael Brosnan
Vorsitzender



A.01

Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder der Daimler Truck Holding AG im Geschäftsjahr 2025 - Aufsichtsratsplenium

	Sitzungs- anwesenheit	Anwesenheit (%)
2025		
Aufsichtsratsplenium		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	8/8	100
Michael Brecht (stellv. Vorsitzender)*	8/8	100
Michael Brosnan	8/8	100
Bruno Buschbacher*	8/8	100
Jacques Esculier (bis 30. September 2025)	4/6	67
Akihiro Eto	8/8	100
Jan Gurander (ab 1. Oktober 2025)	2/2	100
Laura Ipsen	6/8	75
Renata Juno Brüngger	8/8	100
Carmen Klitzsch-Müller*	8/8	100
Jörg Köhlinger*	7/8	88
John Krafcik (bis 27. Mai 2025)	1/3	33
Jörg Lorz*	8/8	100
Andrea Reith* (bis 30. Juni 2025)	4/4	100
Udo Roth (ab 1. Juli 2025)*	4/4	100
Barbara Resch (ab 1. Januar 2025)*	7/8	88
Martin H. Richenhagen	7/8	88
Andrea Seidel*	8/8	100
Kurt Sievers (ab 27. Mai 2025)	5/5	100
Shintaro Suzuki*	8/8	100
Marie Wieck	8/8	100
Harald Wilhelm	8/8	100
Thomas Zwick*	8/8	100

* Arbeitnehmervertreter

A.02

Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder der Daimler Truck Holding AG im Geschäftsjahr in 2025 - Ausschüsse des Aufsichtsrats

	Sitzungs- anwesenheit	Anwesenheit (%)
2025		
Präsidial- und Vergütungsausschuss		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	5/5	100
Michael Brecht*	5/5	100
Barbara Resch*	4/5	80
Marie Wieck	5/5	100
Prüfungsausschuss		
Michael Brosnan (Vorsitzender)	6/6	100
Michael Brecht*	6/6	100
Akihiro Eto	6/6	100
Jörg Köhlinger*	6/6	100
Harald Wilhelm	6/6	100
Thomas Zwick*	6/6	100
Nominierungsausschuss		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	4/4	100
Renata Jungo Brüngger	4/4	100
Marie Wieck	4/4	100
Vermittlungsausschuss		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	0/0	/
Michael Brecht*	0/0	/
Barbara Resch*	0/0	/
Marie Wieck	0/0	/

* Arbeitnehmervertreter

A.03

Offenlegung des Sitzungsmodus

	Anzahl der Sitzungen	davon in Präsenz ¹	davon als Video- oder Telefon- konferenz
2025			
Aufsichtsratsplenium	8	4	4
Präsidial- und Vergütungsausschuss	5	3	2
Prüfungsausschuss	6	2	4
Nominierungsausschuss	4	3	1
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 – Arbeitnehmersvertreter.
 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

Arbeitnehmersvertreter.
 Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
 der Daimler Buses GmbH.
 Betriebsratsvorsitzender des Werks Mannheim.



Akihiro Eto

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



Jan Gurander

Anteilseignervertreter.
 Ehemaliger Chief Financial Officer
 und stellvertretender Chief Executive Officer
 der AB Volvo.



Laura Ipsen

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



Renata Jungo Brüngger

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



Carmen Klitzsch-Müller

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



Jörg Köhlinger

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



Jörg Lorz

Arbeitnehmersvertreter.
 Stellvertretender Vorsitzender des
 Konzernbetriebsrats der Daimler Truck AG.
 Betriebsratsvorsitzender des Werks Kassel.



Barbara Resch

Arbeitnehmersvertreterin.
 Mitglied des Präsidial- und
 Vergütungsausschusses
 und des Vermittlungsausschusses.
 Bezirksleiterin Baden-Württemberg der IG Metall.



Martin H. Richenhagen

Anteilseignersvertreter.
 Ehemaliger Chairman, Präsident
 und Vorstandsvorsitzender
 der AGCO Corporation.



Udo Roth

Arbeitnehmersvertreter.
 Stellvertretender Beiratsvorsitzender
 des Mercedes-Benz-Werks Gaggenau.



Andrea Seidel

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



Kurt Sievers

Anteilseignersvertreter.
 Ehemaliger Präsident, Chief Executive Officer und
 Executive Director der NXP Semiconductors N.V.



Shintaro Suzuki

Arbeitnehmersvertreter.
 Präsident der Mitsubishi Fuso Workers' Union.



Marie Wieck

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



Harald Wilhelm

Anteilseignersvertreter.
 Mitglied des Prüfungsausschusses.
 Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG
 und der Mercedes-Benz AG.



Thomas Zwick

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

Andrea Reith schied durch Niederlegung ihres Mandats mit Wirkung zum 30. Juni 2025 aus dem Aufsichtsrat aus.
 John Krafcik schied durch Niederlegung seines Mandats mit Wirkung zum 27. Mai 2025 aus dem Aufsichtsrat aus.
 Jacques Esculier schied durch Niederlegung seines Mandats mit Wirkung zum 30. September 2025 aus dem Aufsichtsrat aus.

Alle Anteilseignersvertreter im Aufsichtsrat, bis auf die gerichtlich bestellten Mitglieder Jan Gurander und Kurt Sievers, sind bis 2026 gewählt.
 Alle Arbeitnehmersvertreter im Aufsichtsrat, bis auf die gerichtlich bestellten Mitglieder Barbara Resch, Shintaro Suzuki und Udo Roth sind bis 2027 gewählt.

Alle derzeit amtierenden Aufsichtsratsmitglieder sind zugleich Mitglieder des Aufsichtsrates der Daimler Truck AG.
 Ausführliche Informationen zu den Aufsichtsratsmitgliedern, ihren Mandaten in weiteren Aufsichtsräten oder 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

Im Jahr 2025 haben wir die Strategie festgelegt, um das beste Lkw- und Busunternehmen zu schaffen – für unsere Kunden, unsere Mitarbeitenden und unsere Aktionäre.

Unser Purpose

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 die Transportunternehmen, 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.

Unsere Ambition

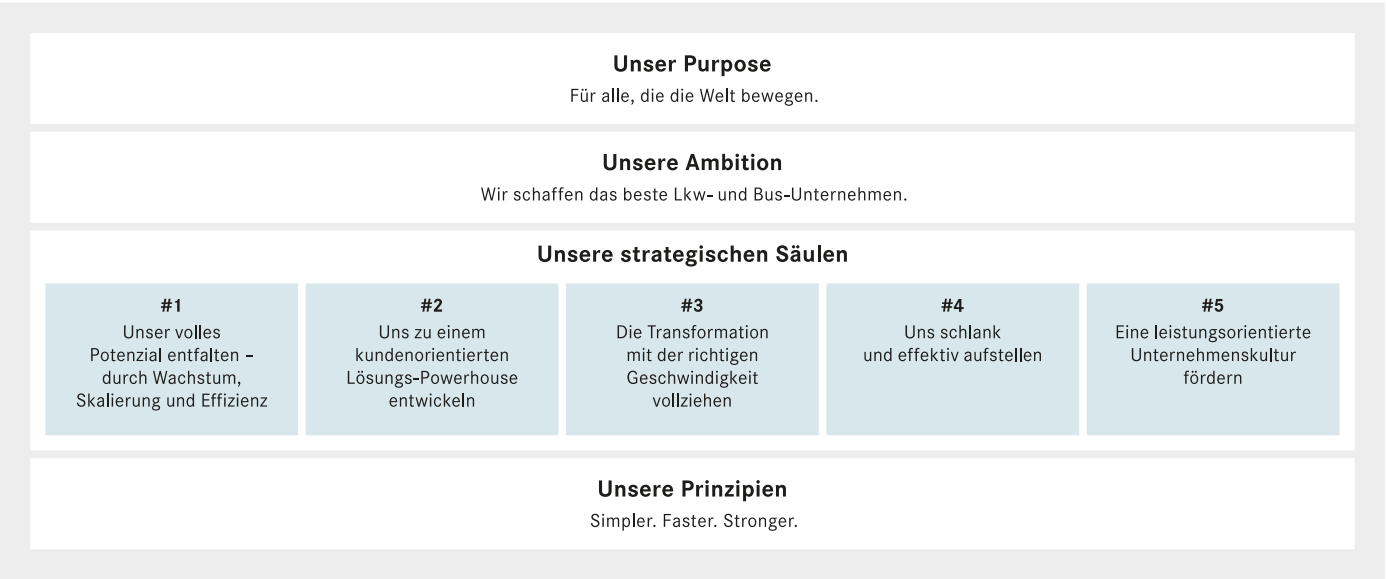
Bei Daimler Truck verfolgen wir ein klares Ziel: Wir wollen das beste Lkw- und Busunternehmen sein – für unsere Kunden, unsere Mitarbeitenden und unsere Aktionäre.

Für unsere Kunden bedeutet das, ihre erste Wahl zu sein. Wir liefern nicht nur sehr gute Fahrzeuge, sondern bieten auch verlässliche Unterstützung, um deren Geschäftserfolg zu sichern. Für unsere Mitarbeitenden wollen wir ein attraktiver Arbeitgeber sein – indem wir Top-Talente gewinnen und fördern, Engagement stärken und unsere Mitarbeitenden befähigen, ihr volles Potenzial auszuschöpfen. Für unsere Aktionäre wollen wir nachhaltigen Wert schaffen, indem wir unsere Resilienz stärken, Volumen- und Umsatzwachstum vorantreiben und branchenführende Margen erreichen.

Für das Jahr 2030 streben wir eine bereinigte Umsatzrendite von über 12 % sowie ein organisches, durchschnittliches jährliches Umsatzwachstum von 3 - 5 % in unserem Industriegeschäft an.

A.04

Unser strategischer Rahmen



**Unsere strategischen Säulen**

Wir setzen unsere Strategie auf der Grundlage von fünf Säulen um.

#1 Unser volles Potenzial entfalten – durch Wachstum, Skalierung und Effizienz

Wir nutzen unsere globale Präsenz und industrielle Stärke, um Wachstum zu generieren und Effizienz zu steigern. Mit unseren Marken belegen wir in allen wichtigen Regionen mitführende Marktpositionen. Wir wollen auf dieser Grundlage aufbauen, indem wir unser Geschäft in den profitabelsten Bereichen ausweiten und unser volles Potenzial durch Wachstum, Skalierung und Effizienz ausschöpfen.

Zu den zentralen Hebeln zählt die Verdopplung unseres Umsatzes im margenstarken Verteidigungsgeschäft, der Ausbau des Bau- und Spezial-Lkw-Geschäfts in Nordamerika sowie die Steigerung des Absatzes lokal CO₂e-freier Fahrzeuge auf jährlich mehr als 25.000 Elektro-Lkw in Europa bis 2030. Wir beschleunigen zudem unser profitables Wachstum in Indien und treiben das autonome Fahren im Fernverkehr in Nordamerika voran. Durch die Kombination unserer eigenen Softwareentwicklung bei Torc Robotics mit einer robusten Fahrzeugplattform und einem etablierten Händlernetz wollen wir autonomes Fahren als skalierbare, zuverlässige Lösung anbieten – mit dem Potenzial, die Gesamtbetriebskosten unserer Kunden um 15–20 % zu senken und signifikante wiederkehrende Einnahmen zu generieren.

Mit der geplanten Integration von Mitsubishi Fuso und Hino Motors in dem neuen Joint Venture ARCHION vollziehen wir einen wichtigen strategischen Schritt, um die Marktpresenz im Segment der leichten und mittelschweren Nutzfahrzeuge auszubauen und gleichzeitig unseren Fokus auf attraktive schwere Nutzfahrzeuge zu stärken. Wir werden eng mit dem neuen Unternehmen zusammenarbeiten und planen, Technologien und Investitionen zu teilen.

#2 Uns zu einem kundenorientierten Lösungs-Powerhouse entwickeln

Der Erfolg unserer Kunden steht im Zentrum unseres Handelns. Unser Ziel ist es, ihre erste Wahl zu sein – nicht nur für den Kauf unserer Lkw und Busse, sondern auch bei ganzheitlichen Lösungen, die hohe Verfügbarkeit, Effizienz und Rentabilität sichern.

Wir treiben diese Entwicklung voran, indem wir unser eigenes Vertriebs- und Servicenetz in Europa erweitern, neue digitale und vernetzte Lösungen anbieten und integrierte Lade- sowie Finanzierungslösungen bereitstellen, die Fahrzeuge, Infrastruktur und digitale Applikationen zu einem nahtlosen Kundenerlebnis verbinden.

Bis 2030 erwarten wir, dass unser Service-Geschäft eine höhere jährliche durchschnittliche Wachstumsrate haben wird als unser Neufahrzeuggeschäft – wodurch ein widerstandsfähigerer, margenstärkerer Geschäftsmix geschaffen wird.

#3 Die Transformation mit der richtigen Geschwindigkeit vollziehen

Der technologische Wandel verändert die Transportbranche. Wir sind entschlossen, diesen Wandel verantwortungsvoll mitzugestalten – indem wir zum richtigen Zeitpunkt die richtigen Investitionen mit den richtigen Partnern tätigen.

Unsere modulare und flexible Technologiestrategie ermöglicht uns, in beiden Welten erfolgreich zu sein: Wir bieten weiterhin beeindruckende Diesel-Effizienz, während wir gleichzeitig lokal CO₂e-freie Lösungen weiterentwickeln. Mit der Einführung einer einheitlichen Nutzfahrzeug-Dieselform und einer gemeinsamen Elektronikarchitektur für alle Marken erhöhen wir Skaleneffekte und Standardisierung. Unsere Leitprinzipien sind klar: pragmatische Entscheidungen zu Eigenfertigung oder Fremdbezug, gemeinsame Investitionen und skalierbare Entwicklung.

Wir setzen auf Partnerschaften, um Risiken zu reduzieren und Investitionen zu teilen. So entwickelt unser Joint Venture Coretura gemeinsam mit der Volvo Group eine standardisierte, softwaredefinierte Fahrzeugplattform für Nutzfahrzeuge und ebnet damit den Weg in die digitale Zukunft.

Dies ermöglicht es uns, uns mit der richtigen Geschwindigkeit zu transformieren und den technologischen Wandel unserer Branche im Einklang mit der Kundennachfrage voranzutreiben.

#4 Uns schlank und effektiv aufstellen

Umsetzungsstärke ist die Basis unseres Erfolgs. Unser Anspruch: schlanker, widerstandsfähiger und fokussierter arbeiten als je zuvor.

Mit „Cost Down Europe“ haben wir ein umfassendes Effizienzprogramm gestartet – mit dem Ziel, bis 2030 mehr als 1 Milliarde Euro jährlich einzusparen. Das Programm beinhaltet die Reduzierung fixer und variabler Kosten entlang der gesamten Wertschöpfungskette, die Steigerung der Flexibilität sowie die Prüfung, welche Aufgaben wir im Unternehmen erbringen, welche wir extern vergeben oder an einen kosteneffizienteren Standort verlagern.

Gleichzeitig vereinfachen wir Prozesse in allen Regionen und Funktionen, optimieren unser Produktionsnetzwerk und stärken lokale Teams. So schaffen wir ein Betriebsmodell, das krisenfest ist und nachhaltiges Wachstum ermöglicht.

#5 Eine leistungsorientierte Unternehmenskultur fördern

Unsere Strategie steht und fällt mit den Menschen, die sie umsetzen – und mit der Art unserer Zusammenarbeit. Wir formen eine Unternehmenskultur, die auf Leistungsbereitschaft und persönlicher Verantwortung basiert – getragen von schlanken Prozessen, schnellen und klaren Entscheidungen sowie dem Anspruch, uns kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Diese kulturelle Transformation stützen wir durch präzisere Leistungs- und Potenzialbewertungen, verschlankte Führungsstrukturen und stärkere Systeme für leistungsorientierte Vergütung.



Unsere Prinzipien

Unsere kulturellen Prinzipien – *Simpler. Faster. Stronger.* – geben vor, wie Daimler Truck in allen Regionen, Funktionen und Marken arbeitet. Sie bauen auf der Leidenschaft und Vielfalt von mehr als 100.000 Mitarbeitenden auf und unterstützen unseren Anspruch, das beste Lkw- und Busunternehmen der Welt zu werden.

Simpler bedeutet, uns auf das zu konzentrieren, was für unsere Kunden und für das Unternehmen echten Wert schafft, Komplexität zu reduzieren und Prioritäten zu schärfen. *Faster* steht für schnellere Entscheidungen und Umsetzung, indem wir Teams befähigen und Verantwortung näher an den Kunden bringen. *Stronger* spiegelt unser Bekenntnis zu Eigenverantwortung, Verantwortlichkeit, Resilienz und kontinuierlicher Verbesserung wider.

2025 haben wir diese unternehmensweite Initiative gestartet und unsere Teams weltweit mobilisiert. Wir beginnen, unsere kulturellen Ziele in den Alltag zu übertragen, indem wir den aktuellen Zustand hinterfragen, Abläufe vereinfachen und gezielte Maßnahmen umsetzen, um zunächst unsere Meetingkultur und unsere Zielsetzung zu verbessern. Moderne digitale Anwendungen unterstützen diesen Wandel, schaffen früh sichtbare Wirkung und legen eine skalierbare Basis für 2026 und die folgenden Jahre.

Gemeinsam stärken diese Elemente unsere Umsetzungskraft, verbessern die Zusammenarbeit und fördern eine Kultur, die langfristige Leistung unterstützt. Wir haben die richtige Strategie, um diesen Wandel mit Überzeugung voranzutreiben – und *Simpler. Faster. Stronger.* entwickelt sich zu einem zentralen Erfolgsfaktor für unsere Kunden, unsere Mitarbeitenden und unsere Aktionäre.

Wie unsere Segmente die Daimler Truck-Strategie umsetzen

Trucks North America kombiniert kurzfristige Ergebnisse mit langfristiger Transformation. Lokal CO₂e-freie Technologien werden mit der richtigen Geschwindigkeit skaliert, während weiterhin in fortschrittliche Diesel-Systeme investiert wird, um CO₂e-Emissionen weiter zu senken. Der Fortschritt hängt wesentlich von externen Faktoren wie Infrastruktur, Energieverfügbarkeit und Kundennachfrage ab, doch die strategische Ausrichtung bleibt klar: die Kraftstoffeffizienz verbessern und lokal CO₂e-freie Lösungen für einen nachhaltigen Transportsektor fördern. Trucks North America behauptet seine Führungsposition im Fernverkehrssegment durch die

Marktführerschaft von Freightliner und baut mit Western Star das Geschäft mit Spezialfahrzeugen aus – ein Bereich, der starkes Wachstum verzeichnet und sich als zentraler Profitabilitätstreiber etabliert hat. Parallel beschleunigt das Segment die Entwicklung autonomen Fahrens durch die Zusammenarbeit mit Torc Robotics – der autonom vorbereitete Freightliner Cascadia wird bereits auf kommerziellen Strecken getestet.

Darüber hinaus wird das digitale Serviceportfolio erweitert und verbessert, um über den gesamten Fahrzeublebenszyklus hinweg einen höheren Kundennutzen zu bieten.

Diese Maßnahmen unterstreichen den doppelten Fokus von Trucks North America: Zukunftstechnologien wie autonomes Fahren voranzutreiben und gleichzeitig das Kerngeschäft im Fernverkehrs- und Spezialfahrzeugsegment zu stärken, um heute und morgen Mehrwert für Kunden zu schaffen.

Mercedes-Benz Trucks trägt zur Dekarbonisierung des Verkehrs bei: Der schwere batterieelektrische Fernverkehrs-Lkw eActros 600 ist seit Ende 2024 in Serienproduktion und ist zwischenzeitlich in über 15 europäischen Ländern im Einsatz. Von europäischen Nutzfahrzeug-Fachjournalisten wurde er zum „International Truck of the Year 2025“ gekürt. Im September des Berichtsjahrs hat Mercedes-Benz Trucks das Nachfolgemodell des eActros 300/400, den neuen eActros 400 auf Basis der Technologie des eActros 600 vorgestellt und zudem sein batterieelektrisches Portfolio für diese beiden Varianten deutlich erweitert.

Unter der Marke TruckCharge sind in Europa alle bestehenden und zukünftigen Angebote rund um E-Infrastruktur und das Laden von Elektro-Lkw zusammengefasst, d.h. Beratung, Infrastruktur und Betrieb. Parallel läuft die Entwicklung des Brennstoffzellen-Lkw GenH2 Truck, dessen Serienproduktion für die frühen 2030er Jahre geplant ist. Im Oktober 2025 startete bereits die zweite Phase der kundennahen Erprobungen mit fünf weiteren Partnerunternehmen, die GenH2 Trucks deutschlandweit auf ihren Logistikrouten einsetzen. Die Erkenntnisse aus dem Praxiseinsatz laufen kontinuierlich in die Weiterentwicklung des Fahrzeugs ein. Mercedes-Benz Trucks arbeitet mit verschiedenen Partnern zusammen, um den Aufbau der Lade- und Tankinfrastruktur für batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge in Europa voranzubringen und zu beschleunigen.

In seinem Portfolio von Verbrenner-Lkw bietet Mercedes-Benz Trucks seinen Kunden effiziente Antriebstechnologien in Verbindung mit hohem Komfort- und Sicherheitsausstattungen. So sorgt das aerodynamische Frontdesign der neuen ProCabin des Mercedes-Benz Actros L, die seit Jahresbeginn 2025 bei Kunden im Einsatz ist, für Kraftstoffeinsparungen bis zu drei Prozent. Der im Sommer des Berichtsjahrs vorgestellte neue Mercedes-Benz Axor für die lateinamerikanischen Märkte ist mit 12-Gang-PowerShift 3 Advanced-Automatikgetriebe effizient im Fahrbetrieb. Im indischen Markt führte die Marke BharatBenz ebenfalls Modelle mit PowerShift 3 Automatikgetriebe ein, die sich in Kundentests mit einer deutlich erhöhten Wirtschaftlichkeit bewährten. Die Marke BharatBenz nutzt das dynamische Infrastrukturwachstum des Landes und hat das landesweite Händlernetz weiter ausgebaut.

Zum 1. Januar 2025 wurde das Geschäft in China und Indien, bis dahin Teil von Trucks Asia, mit Mercedes-Benz Trucks Europa und Lateinamerika zusammengeführt, um Ressourcen und Expertise regionenübergreifend einzusetzen, Marktchancen besser zu nutzen und auf Wettbewerbsdynamik besser reagieren zu können.

Das Segment Mercedes-Benz Trucks verfolgt weiterhin das Ziel, sein Europageschäft effizienter zu gestalten und Kosten nachhaltig zu senken. Im Jahr 2025 wurden mit dem Programm „Cost Down Europe“ verschiedene Effizienzmaßnahmen beschlossen und ihre Umsetzung begonnen.

Trucks Asia nutzt die geplanten Integrationsaktivitäten von Mitsubishi Fuso und Hino Motors mit der Gründung der neuen Holdinggesellschaft ARCHION, um als japanischer Global Champion Skaleneffekte, Wachstumspotenziale und operative Effizienz zu erschließen.

Ein breites Service- und Lösungsportfolio – insbesondere mit dem eCanter-Ökosystem – unterstreicht den klaren Fokus auf Kundenzentrierung. Gleichzeitig beschleunigt Trucks Asia die Transformation mit der richtigen Geschwindigkeit, etwa durch strategische Partnerschaften und die aktive Förderung von Technologien wie H₂ICE und LH₂-Schwerlast-Lkw auf der Japan Mobility Show.



Finanzielle Stärke entsteht durch den Ausbau des nachgelagerten Geschäfts, strikte Kostendisziplin und schlanke Prozesse. Auf der Personalseite stärken Programme wie „Your Leadership Impact“ zentrale Führungsverhaltensweisen und Managementkompetenzen – und fördern so eine Kultur der Exzellenz.

Parallel stärkt Trucks Asia seine Nachhaltigkeitsbemühungen, indem ESG-Aspekte in Produktentwicklung, Lieferketten und verantwortungsvolle Betriebsabläufe einfließen. Mit Initiativen zu Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft unterstützt das Segment den langfristigen Wandel hin zu einem nachhaltigeren gewerblichen Transport.

Daimler Buses treibt den lokal CO₂e-freien Personentransport der Bus-Branche voran. Dafür hat das Segment eine klare E-Roadmap für die Elektrifizierung seiner Fahrzeuge über alle Segmente hinweg. Das Segment setzt analog der Doppelstrategie auf Daimler Truck-Konzernebene sowohl auf batterieelektrische als auch auf wasserstoffbasierte Technologien. Der rein batterieelektrisch angetriebene Stadtbuss Mercedes-Benz eCitaro ist bereits seit 2018 in Serie. Seit 2023 wird das Fahrzeug auch mit einer wasserstoffbasierten Brennstoffzelle als Range Extender angeboten. Ab 2026 soll der batterieelektrisch angetriebene Überlandbus Mercedes-Benz eIntouro folgen. Daimler Buses plant zudem bis zum Ende der Dekade batterieelektrisch angetriebene Reisebusse im Portfolio zu haben, Brennstoffzellen-Reisebusse sollen dann in einem nächsten Schritt in Serie gehen. Damit will Daimler Buses bis zum Jahr 2030 in jedem Segment lokal CO₂e-freie Modelle anbieten. Der Fokus liegt zunächst auf den Kernmärkten, insbesondere in Europa. Bis 2039 sollen im Kernmarkt Europa nur noch lokal CO₂e-freie Neufahrzeuge vertrieben werden. Im Stadtbuss-Segment soll dies bereits ab dem Jahr 2030 in Europa der Fall sein.

Darüber hinaus unterstützt Daimler Buses mit seiner hundertprozentigen Tochtergesellschaft Daimler Buses Solutions GmbH Verkehrsunternehmen beim Umstieg auf elektrisch angetriebene Busse. Das Unternehmen ist auf die Konzeption und den Aufbau schlüsselfertiger E- und H₂-Infrastruktur für Betriebshöfe von Busunternehmen spezialisiert. Das Portfolio soll zudem ab 2026 um eigene öffentliche Ladesäulen für Elektrobusse erweitert werden. Im Fokus stehen hochfrequentierte touristische Standorte in Europa – etwa Busparkplätze bei Freizeitparks oder in Städten.

Daneben plant Daimler Buses weiteres Wachstum im Bereich der E-Mobilität – auch über Fahrzeuge und Infrastruktur hinaus. Dazu führt das Unternehmen neue Services zur Verlängerung der Nutzungsdauer von elektrisch angetriebenen Bussen ein: Beispielsweise bietet Daimler Buses seinen Kunden eine Aufbereitung von Elektrobuss-Batterien an. Zudem erweitert der Hersteller das Angebot 2026 um einen Batterietausch auf die neueste Generation mit mehr Reichweite. Daimler Buses will damit eine möglichst lange Nutzungsdauer seiner elektrifizierten Fahrzeuge ermöglichen. Die beiden Angebote sind Teil einer E-Service-Offensive, die den gesamten Lebenszyklus und die Wirtschaftlichkeit von Elektrobussen und Batterien im Blick hat.

Financial Services leistet einen wesentlichen Beitrag zum Servicewachstum von Daimler Truck. Das Segment verfolgt eine klare Strategie, um im Kerngeschäft mit Leasing und Finanzierung den Anteil bei allen von Daimler Truck verkauften Lkw und Bussen stetig zu erhöhen. Im Rahmen der strategischen Ausrichtung erschließt Financial Services neue Märkte in Osteuropa sowie dem Rest der Welt und erweitert das Produktportfolio gezielt um Versicherungen und zusätzliche Services. Gleichzeitig werden die Kunden mit innovativen Lösungen auf ihrem Weg zu nachhaltigen Transportkonzepten unterstützt. Das Segment stärkt seine Resilienz im Risikomanagement durch digitale Lösungen, um die Stabilität des Geschäfts nachhaltig zu sichern. Es werden Prozesse verbessert, die Effizienz gesteigert und die Kundenerfahrung verbessert.

Was Nachhaltigkeit für uns bedeutet

Unsere Strategie ist eng mit unseren Nachhaltigkeitsschwerpunkten und den entsprechenden Nachhaltigkeitsambitionen verknüpft, die ebenfalls in den Segmentstrategien verankert sind. Unsere Entscheidungen zur Förderung von Wachstum, Innovation und operativer Exzellenz beeinflussen auch unser Vorgehen bei Maßnahmen und Aktivitäten im Bereich Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (ESG). Auf diese Weise positionieren wir unser Unternehmen für eine nachhaltige Transformation und machen Nachhaltigkeit zu einem Treiber für Innovation, Resilienz und langfristigen Geschäftserfolg.

Für einen detaillierten Überblick darüber, wie wir Nachhaltigkeit in unsere Wertschöpfung integrieren – einschließlich Klima- und Umweltschutz, Kreislaufwirtschaft, Verantwortung gegenüber unseren Beschäftigten und der Gesellschaft sowie verantwortungsvolle Unternehmensführung – verweisen wir auf das Kapitel [🔗 Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#).



B

Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen des Konzerns	35
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf	47
Ertrags- Finanz- und Vermögenslage	50
Daimler Truck Holding AG (Jahresabschluss nach HGB)	67
Nachhaltigkeit bei Daimler Truck ^{1,2}	71
Corporate Governance	158
Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen	158
Erklärung zur Unternehmensführung ²	162
Risiko- und Chancenbericht	181
Prognosebericht	193

1 Der Inhalt dieses Abschnitts entspricht unserer Konzernnachhaltigkeitserklärung. Unser Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat eine unabhängige betriebswirtschaftliche Prüfung dieser Konzernnachhaltigkeitserklärung zur Erlangung einer begrenzten Prüfungssicherheit vorgenommen.

2 Der Inhalt dieses Abschnitts war nicht Gegenstand einer inhaltlichen Prüfung im Rahmen der gesetzlichen Abschlussprüfung unseres zusammengefassten Lageberichts.



Grundlagen des Konzerns

Vor rund 130 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 lokal CO₂e-freien Nutzfahrzeugen – 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.

Gegenstand dieses zusammengefassten Lageberichts ist das Geschäftsjahr 2025. Die Lageberichte für die Daimler Truck Holding AG sowie für den Konzern wurden in diesem Bericht zusammengefasst. Der zusammengefasste Lagebericht beinhaltet das Kapitel [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#), welches der Konzernnachhaltigkeitserklärung entspricht, sowie die [Erklärung zur Unternehmensführung](#).

Geschäftsmodell

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

Der Daimler Truck-Konzern vereint acht Fahrzeugmarken unter seinem Dach: Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses, Mercedes-Benz, BharatBenz, FUSO, 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, TruckLive, Mercedes-Benz Uptime, Fleetboard und OMNIplus ON. Hinzu kommt mit Daimler Truck Financial Services eine starke Marke für maßgeschneiderte Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen.

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

Die Berichterstattung basiert auf fünf Segmenten: Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, Trucks Asia, Daimler Buses und Financial Services. Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, 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.

Zum 1. Januar 2025 hat Daimler Truck seine Geschäfte in China und Indien aus dem Segment Trucks Asia in das Segment Mercedes-Benz integriert. Damit wurde ein globales Segment Mercedes-Benz Trucks geformt. Alle weiteren Aktivitäten des Segments Trucks Asia sind nicht von dieser Reorganisation betroffen, ebenso wie die Segmente Trucks North America, Daimler Buses und Financial Services. Die Darstellung für das Geschäftsjahr 2025 sowie der angepasste Vorjahresvergleich erfolgen auf Basis der neuen Segmentzusammensetzung.

Basis für die Berichterstattung ist grundsätzlich die Segmentzusammensetzung und der Konsolidierungskreis zum 31. Dezember 2025. Aufgrund der geplanten Entkonsolidierung der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso) und ihrer vollkonsolidierten Tochtergesellschaften zum 1. April 2026, sofern die erforderlichen Voraussetzungen für den Vollzug der Transaktion rechtzeitig vorliegen, wird das Segment Trucks Asia ab dem 1. Januar 2026 der Überleitung zugeordnet. Daher wird der Fokus auf die fortgeführten Aktivitäten gelegt, sowohl in der internen Steuerung als auch folglich in der externen Berichterstattung.



Tätigkeit der Segmente

Trucks North America ist nach Absatzzahlen der führende Hersteller von schweren Lkw der Klasse 8 für den Fernverkehr in Nordamerika und die Nummer zwei im Vocational-Markt, dem Bereich der Bau- und Spezialfahrzeuge. Trucks North America entwickelt, konstruiert, fertigt und vertreibt mittelschwere und schwere Lkw, Schulbusse, Fahrgestelle und Komponenten unter den Marken Freightliner, Western Star, Thomas Built Buses, Freightliner Custom Chassis Corp. und Detroit. Das Produktionsnetzwerk des Segments (Fahrzeug, Antriebsstrang und Remanufacturing) umfasst 15 Produktionsstandorte, elf in den USA, drei in Mexiko und einen Standort in Südafrika.

Gemeinsam mit Accelera by Cummins und PACCAR arbeitet Trucks North America im Gemeinschaftsunternehmen Amplify Cell Technologies LLC (Amplify) daran, die Batteriezellenproduktion und die Batterielieferkette für batterieelektrische Nutzfahrzeuge in den USA zu beschleunigen und zu lokalisieren. Gleichzeitig arbeitet Trucks North America weiterhin mit Anbietern von Technologien für autonomes Fahren zusammen, um die Serienproduktion von Freightliner Cascadia-Lkw mit SAE-Level-4-Autonomie zu ermöglichen.

Das Segment **Mercedes-Benz Trucks** ist mit seiner Lkw-Marke Mercedes-Benz die absatzstärkste Lkw-Marke in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen). Mercedes-Benz Trucks verantwortet die globalen Aktivitäten der Lkw-Marke Mercedes-Benz und der Marke BharatBenz. Mercedes-Benz Trucks entwickelt, produziert und vertreibt Lkw unter der Marke Mercedes-Benz in Europa, Asien, Afrika und Lateinamerika sowie Lkw und Busse der Marke BharatBenz im indischen Markt. Ebenso ist es für den Vertrieb von Lkw der Marke FUSO in Europa und Lateinamerika verantwortlich. Die Produktpalette umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw, Spezialfahrzeuge sowie Busse für eine Vielzahl an Transportanwendungen. Über sein Händlernetz bietet Mercedes-Benz Trucks seinen Kunden Services wie Wartung, Ersatzteilversorgung, digitale Dienste und Flottenmanagement an. Zudem verkauft Mercedes-Benz Trucks gebrauchte Nutzfahrzeuge über seine TruckStore-Standorte.

Mercedes-Benz Trucks betreibt rund um den Globus verschiedene Produktionsstätten, teils einhergehend mit Test- und

Entwicklungsstandorten. Daneben bestehen weitere Fertigungsstätten, betrieben mit Partnern in diversen Ländern. Das im Juli 2025 eingeweihte Global Parts Center in Halberstadt, Deutschland, steuert zukünftig die gesamte Ersatzteilversorgung für Mercedes-Benz Trucks.

Mercedes-Benz Trucks fördert zusammen mit starken Partnern den Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für lokal CO₂e-freien Transport. Im Rahmen des Joint Ventures Milence hat sich Mercedes-Benz Trucks gemeinsam mit den Partnern Volvo und TRATON das Ziel eines zuverlässigen Ladenetzes für alle batteriebetriebenen Schwerlast-Lkw in Europa gesetzt. Darüber hinaus treibt Mercedes-Benz Trucks mit seinem neuen, halböffentlichen Lade-Netzwerk TruckCharge den Aufbau von Lademöglichkeiten für batterieelektrische Lkw voran. Ende 2025 wurden erste Ladepunkte in Betrieb genommen.

Über Daimler Truck China ist das Segment Mercedes-Benz Trucks in China tätig und vertreibt dort importierte Mercedes-Benz Lkw sowie lokal gefertigte Mercedes-Benz Sattelzugmaschinen. Die Zukunft des China-Geschäfts diskutiert Daimler Truck aktuell mit seinen Partnern.

Trucks Asia repräsentiert als Segment die Geschäftstätigkeit der Tochtergesellschaft Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation mit Sitz in Japan. Mitsubishi Fuso entwickelt, produziert und verkauft Lkw und Busse der Marken FUSO und RIZON. Das Produktionsnetzwerk von Trucks Asia umfasst Standorte in Japan und Portugal. Am 10. Juni 2025 haben die Daimler Truck AG, Mitsubishi Fuso, Hino Motors Ltd. (Hino) und die Toyota Motor Corporation endgültige Vereinbarungen über die geplante Integration von Mitsubishi Fuso und Hino geschlossen. Mit dem beabsichtigten Zusammenschluss von Mitsubishi Fuso und Hino in Japan unter dem Dach der Holding ARCHION Corporation zum 1. April 2026, sofern die erforderlichen Voraussetzungen für den Vollzug der Transaktion rechtzeitig vorliegen, eröffnet sich die Möglichkeit, die Potenziale der beiden Marken zu bündeln, um nachhaltiges Wachstum und langfristige Wertschöpfung für die gesamte Gruppe zu ermöglichen. Im zusammengefassten Lagebericht und im Konzernabschluss werden die Aktivitäten von Mitsubishi Fuso als „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden“ und als „aufgegebene Aktivitäten“ ausgewiesen. Weitere Informationen hierzu sind in [Anmerkung 4. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden](#) des Konzernanhangs enthalten.

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 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 neun Standorte in Europa, Lateinamerika und Nordamerika.

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. Das Unternehmen ist auf die Konzeption und den Aufbau von E- und H₂-Infrastruktur für Busse spezialisiert.

Das Segment **Financial Services** ist einer der weltweit größten Finanzdienstleister im Nutzfahrzeugsegment und unterstützt den Verkauf der Lkw- und Busmarken des Konzerns mit maßgeschneiderten Finanzdienstleistungen. Dazu gehören Miete, Leasing- und Finanzierungsangebote für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur, die Vermittlung von Versicherungen, Zahlungslösungen sowie integrierte Serviceangebote für emissionsfreie Fahrzeuge.

Integrierte Finanzdienstleistungen spielen für die Kunden des Konzerns eine immer wichtigere Rolle, da sie ihnen die Nutzung und Wartung ihrer Fahrzeuge erleichtern und zu planbaren und flexiblen Konditionen ermöglichen. Financial Services hat das klare Ziel, die Kundenbindung zu steigern, die Transformation zum CO₂e-neutralen Transport zu unterstützen und zum finanziellen Erfolg des Konzerns beizutragen.



Konzernweite Joint Ventures und strategische Allianzen

Im Joint Venture cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) mit der Volvo Group sollen Wasserstoff-Brennstoffzellen und -systeme entwickelt, produziert und vermarktet werden. Zudem gründete Daimler Truck im Juni 2025 gemeinsam mit der Volvo Group das Joint Venture Coretura AB mit Hauptsitz in Göteborg, Schweden. Ziel des Unternehmens ist es, eine standardisierte und offene software-definierte Fahrzeugplattform und ein dediziertes Betriebssystem für Nutzfahrzeuge als Industriestandard zu entwickeln. Zu den Aktivitäten von Coretura gehören auch die Spezifikation und Beschaffung zentralisierter Hochleistungssteuergeräte für Nutzfahrzeuge, die große Datenmengen verarbeiten können.

Den Aufbau einer Ladeinfrastruktur unterstützt Daimler Truck mit einer Reihe von strategischen Partnerschaften und Pilotprojekten. Um den Wandel zur CO₂e-Neutralität im Transport weiter zu beschleunigen, sollen in Zukunft zunehmend maßgeschneiderte Finanzdienstleistungen für alternative Antriebstechnologien angeboten werden.

B.01

Konzernstruktur von Daimler Truck¹

DAIMLER TRUCK				
Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services
18,7 ² / 25.261 ³	19,7 ² / 46.812 ³	4,8 ² / 10.782 ³	6,0 ² / 18.247 ³	3,5 ² / 2.025 ³
  	  BHARATBENZ 	  RIZON	 	DAIMLER TRUCK Financial Services

1 Darstellung der wesentlichen Marken je Segment zum 31. Dezember 2025.
2 Umsatz im Jahr 2025 in Mrd. €.
3 Gesamtbelegschaft (Anzahl der Beschäftigten). Stand 31. Dezember 2025.



Wichtige Ereignisse

Mit großem Einsatz hat die weltweite Belegschaft von Daimler Truck auch im Jahr 2025 für alle gearbeitet, die die Welt bewegen. Wir haben auf Basis der aktualisierten Unternehmensstrategie zahlreiche Schritte unternommen, um unser Ziel zu erreichen, das beste Lkw- und Busunternehmen zu werden: für unsere Kunden und Partner, unsere Mitarbeitenden und unsere Aktionärinnen und Aktionäre. Auf den folgenden Seiten lassen wir das vergangene Jahr von Daimler Truck entlang der wichtigsten Meilensteine noch einmal Revue passieren.





Integration der Geschäfte in China und Indien in das Segment Mercedes-Benz Trucks

Zum 1. Januar 2025 hat Daimler Truck seine Geschäfte in China und Indien aus dem Segment Trucks Asia in das Segment Mercedes-Benz Trucks integriert. Durch die Zusammenlegung der Produktionsnetzwerke, die Nutzung der globalen Forschungs- und Entwicklungskapazitäten sowie die Erhöhung der Teilegleichheit strebt das Segment Mercedes-Benz Trucks an, seine überregionalen Ressourcen und Kostenvorteile zu nutzen, um seinen Kunden auf fünf Kontinenten ein attraktives globales Angebot zu machen. Dies soll Daimler Truck ermöglichen, Marktchancen besser zu nutzen, effektiver auf die Wettbewerbsdynamik zu reagieren und damit seine globale Marktposition und letztlich seine Widerstandsfähigkeit zu stärken.

Präsentation der zweiten Generation des batterieelektrischen Schulbusses Jouley

Thomas Built Buses, einer der führenden Hersteller von Schulbussen in Nordamerika und Tochtergesellschaft von Daimler Truck North America, kündigte im Januar 2025 die zweite Generation des batterieelektrischen Schulbusses Saf-T-Liner C2 Jouley an. Der erstmals 2017 vorgestellte ikonische Jouley ist das Elektro-Flaggschiff des Busherstellers, mehr als 2.000 Jouley wurden bisher an Kunden in Nordamerika ausgeliefert. Die zweite Generation des Jouley verfügt über eine neue E-Achse, ist mit einer neuen, kompakteren Radstandsvariante erhältlich und wird seit Februar 2026 produziert.

Integration von CharterWay in Daimler Truck Financial Services

Mit der Integration von CharterWay nutzt Daimler Truck Synergien mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft, um den Kundennutzen zu steigern. Unter der Marke CharterWay bietet der Daimler Truck-Konzern in Deutschland mit Mercedes-Benz und FUSO Lkw-Modellen schnelle und flexible Mietangebote von einem Tag bis zu drei Jahren. Für Daimler Truck Financial Services bedeutet der Wandel zum Komplettanbieter von Dienstleistungen über den gesamten Lebenszyklus zusätzliche Wachstumschancen mit neuen Produkten und Geschäftsmodellen, die über klassisches Leasing und Finanzierung für Lkw und Busse hinausgehen.

Großauftrag für Mercedes-Benz Trucks: Bestellung von über 200 eActros 600 durch Amazon

Amazon hat seine bisher größte Bestellung über mehr als 200 batterieelektrische Lkw getätigt und sich für den eActros 600, das Flaggschiff von Mercedes-Benz Trucks, entschieden. Dies ist zugleich der größte Auftrag für E-Lkw in der Geschichte des Nutzfahrzeugherstellers. Die Fahrzeuge ergänzen Amazons bestehendes Transportnetzwerk seit 2025. Sie sind für den Einsatz in Deutschland und Großbritannien vorgesehen und sollen mehr als 350 Millionen Pakete pro Jahr transportieren.

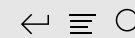
40 Millionen Drehmomentwandler aus dem Mercedes-Benz Werk Gaggenau

Das Werk Gaggenau hat Anfang 2025 ein Produktionsjubiläum gefeiert: Der 40-millionste Drehmomentwandler lief vom Band. Seit 1979 werden die Wandler im Werk Gaggenau gefertigt und sind über die Jahre zu einem wesentlichen Bestandteil des Standorts geworden. Sowohl Beschäftigte aus dem Bereich der Wandlerfertigung als auch ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Führungskräfte, Lieferanten sowie Kundenvertreterinnen und Kundenvertreter begingen das Jubiläum gemeinsam im Rahmen einer Veranstaltung.

30 Jahre Mercedes-Benz und Setra Omnibusse unter einem Dach

Die Daimler Buses GmbH feierte Ende Februar 2025 ihr 30-jähriges Bestehen. Im Jahr 1995 entstand durch den Zusammenschluss der Omnibus-Sparte der Daimler-Benz AG und der Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH die EvoBus GmbH, unter deren Dach die Marken Mercedes-Benz und Setra vereint wurden. 2023 erfolgte die Umfirmierung in Daimler Buses GmbH, ein Tochterunternehmen von Daimler Truck, das für die europäischen Busaktivitäten zuständig und Teil des weltweit aktiven Segments Daimler Buses des Gesamtkonzerns ist. Ein Highlight im vergangenen Jahr war der Besuch des französischen Staatspräsidenten Emmanuel Macron im Daimler Buses-Werk in Ligny-en-Barrois, Frankreich.





Mercedes-Benz Trucks European Testing Tour Winter 2025

Mercedes-Benz Trucks hat erneut seine beiden seriennahen Prototypen des eActros 600 auf Erprobungstour durch Nordeuropa geschickt – diesmal zur kalten Jahreszeit bei teils sehr winterlichen Verhältnissen. Ziel war es, die Praktikabilität des batterieelektrischen eActros 600 in einem repräsentativen Wintereinsatz in Nordeuropa auf unterschiedlichen Strecken und Topografien sowie in verschiedenen Klimazonen unter Beweis zu stellen. Dabei wurden wichtige Erkenntnisse über die Auswirkung der winterlichen Temperaturen und Straßenverhältnisse auf den Energieverbrauch des eActros 600 gewonnen.

Cost Down Europe: Effizienzprogramm in Europa

Im Rahmen der Daimler Truck Jahresergebniskonferenz 2025 wurde ein Effizienzprogramm verkündet, um die Profitabilität des Konzerns zu steigern. Damit sollen die jährlich wiederkehrenden Kosten von Daimler Truck in Europa bis spätestens 2030 um mehr als eine Milliarde Euro gesenkt werden. Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat haben sich im April 2025 auf Eckpunkte zur Effizienzsteigerung geeinigt und auf klare Perspektiven für alle Standorte in Deutschland verständigt. Die geplanten Maßnahmen umfassen Senkungen der Personalkosten, mehr Flexibilität beim Einsatz von Zeitarbeitskräften und eine neue Vereinbarung zur Ergebnisbeteiligung.

Neue Varianten des eCanter für den Einsatz im Baugewerbe und Landschaftsbau

FUSO präsentierte auf der Baumaschinen- & Bergbaumesse bauma 2025 die Einsatzmöglichkeiten und hohe Aufbaufreundlichkeit des Canter und des vollelektrischen eCanter im Baugewerbe. Der eCanter wird seither mit neuen Konfigurationsmöglichkeiten wie einer Anhängerkupplung und einem alternativen Batterie-Layout angeboten, wodurch auch Kran- und Hubsteigeraufbauten möglich sind. Seit Ende 2025 kann der FUSO Canter auch mit Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) als alternativem Kraftstoff anstelle von Dieselmotoren betrieben werden.

Vorstellung des vollelektrischen eArocs 400

Auf der Baumaschinen- & Bergbaumesse bauma 2025 wurde erstmals der vollelektrische eArocs 400 von Mercedes-Benz Trucks vorgestellt. Das Fahrzeug kombiniert eine im Fahrbetrieb CO₂-freie Antriebstechnologie mit einer Leistung von bis zu 450 kW und zwei Batteriepaketen der Lithium-Eisenphosphat-Zelltechnologie mit insgesamt 414 kWh Kapazität. Es ist in den Varianten 32- und 41-Tonner verfügbar und richtet sich vor allem an Anwendungen im straßennahen Bauverkehr, insbesondere in innerstädtischen und lärmsensiblen Bereichen. Mit modernen Sicherheitsassistenzsystemen und einem Multimedia-Cockpit markiert der eArocs 400 einen wichtigen Schritt in der Elektrifizierung schwerer Nutzfahrzeuge für den Bau. Ab 2026 startet die Kleinserie des neuen eArocs 400.

Neuer Standort von Daimler Coaches North America in den USA

Daimler Coaches North America (DCNA) baut seine Präsenz im nordamerikanischen Markt mit einem neuen Liefer- und Servicezentrum in Jacksonville, Florida, USA, weiter aus. Der 4.060 m² große Standort umfasst Wartung, Service, Verwaltung sowie Trainings- und Lieferbereiche und bietet Platz für über 100 Reisebusse. Der Spatenstich für das Projekt erfolgte Ende März 2025. Das neue Headquarter wurde am 10. Februar 2026 eröffnet.

Daimler Truck Holding AG: Ordentliche Hauptversammlung 2025

Im Rahmen der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG wurde die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 1,90 € je Aktie beschlossen und diese im Juni 2025 ausgezahlt. Die Aktionärinnen und Aktionäre haben zudem alle Beschlussvorschläge der Verwaltung mit deutlicher Mehrheit angenommen.





Auslieferung der „autonomous-ready“-Version des neuen Freightliner Cascadia an TORC

Daimler Truck North America hat in den USA die neueste Entwicklungsstufe der „autonomous-ready“-Lkw-Plattform an TORC, eine Tochtergesellschaft von Daimler Truck, ausgeliefert. Sie basiert auf dem neuen Freightliner Cascadia der fünften Generation und beinhaltet doppelt ausgelegte, sogenannte redundante Sicherheitsfeatures für das autonome Fahren. TORC befindet sich derzeit in der Produktvalidierungsphase in Vorbereitung auf die Kommerzialisierung des autonomen Fahrens in den USA.

GUINNESS WORLD RECORDS-Titel für längste Rückwärtsfahrt mit E-Sattelzug durch eActros 600

Mercedes-Benz Trucks hat einen Weltrekord mit seinem batterie-elektrischen Fernverkehrs-Lkw eActros 600 samt Auflieger aufgestellt. Mit 124,7 rückwärts gefahrenen Kilometern hat der Hersteller den bisherigen Weltrekord im ununterbrochen Lkw-Rückwärtsfahren aus dem Jahr 2020, der bei rund 89 Kilometer lag und in den USA mit einem Diesel-Lkw aufgestellt wurde, um rund 36 Kilometer überboten.

Großauftrag für Daimler Truck vom Bundeswehr-Mobilitätsdienstleister BwFuhrparkService

Daimler Truck hat im Rahmen einer Ausschreibung einen Großauftrag der BwFuhrparkService GmbH, dem Mobilitätsdienstleister der Bundeswehr, erhalten. Dieser umfasst die Lieferung einer mittleren dreistelligen Anzahl an Logistikfahrzeugen vom Typ Mercedes-Benz Arocs. Die Lkw sollen gemäß der aktuellen Beschaffungsstrategie der Deutschen Bundesregierung zur Verbesserung der militärischen Transportkapazitäten für die Landes- und Bündnisverteidigung beitragen. Die Auslieferung der Fahrzeuge soll bis Ende Mai 2026 erfolgen.

Neuer Mercedes-Benz Axor für Brasilien

Mercedes-Benz do Brasil, eine brasilianische Tochtergesellschaft von Daimler Truck, hat den neuen Mercedes-Benz Axor in den Modellvarianten 2038 4x2 und 2545 6x2 für den brasilianischen Markt vorgestellt. Die Modelle sind für den Mittel- und Langstrecken-Güterverkehr konzipiert und erweitern das Mercedes-Benz Trucks Portfolio in Südamerika um einen weiteren schweren Lkw. Der neue Mercedes-Benz Axor verfügt über die BlueTec 6-Technologie und ist mit einer zulässigen Gesamtzugmasse von 62 beziehungsweise 68 Tonnen für den Einsatz mit vierachsigen Aufliegern geeignet.

ARCHION: Integration von Mitsubishi Fuso und Hino Motors

Die Daimler Truck AG, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), die Toyota Motor Corporation (Toyota) und die Hino Motors Ltd. (Hino) haben am 10. Juni 2025 endgültige Vereinbarungen über die Integration von Mitsubishi Fuso und Hino geschlossen. Die Aufnahme der Geschäftstätigkeit sowie die erstmalige Notierung der neuen börsennotierten Holdinggesellschaft ARCHION Corporation (ARCHION) werden für den 1. April 2026 angestrebt, sofern die erforderlichen Voraussetzungen für den Vollzug der Transaktion rechtzeitig vorliegen. Der Hauptsitz der Gesellschaft soll in Tokio, Japan, sein und als CEO der neuen Holdinggesellschaft ist Karl Deppen, bis dahin Mitglied des Vorstands der Daimler Truck Holding AG, vorgesehen. Franziska Cusumano ist künftig CEO von Mitsubishi Fuso, Satyakam Arya CEO von Hino.

Coretura: Joint Venture für die digitale Zukunft von Nutzfahrzeugen

Daimler Truck und die Volvo Group haben die Gründung von Coretura bekannt gegeben. Coretura wird künftig Daimler Truck, der Volvo Group sowie weiteren potenziellen Kunden ermöglichen, digitale Fahrzeuganwendungen für ihre Produkte anzubieten. Ziel ist der Aufbau einer standardisierten offenen Plattform für software-definierte Fahrzeuge sowie eines dedizierten Betriebssystems für die Nutzfahrzeugindustrie. Zu den konkreten Aktivitäten von Coretura gehören einerseits die Softwareentwicklung eines dedizierten Betriebssystems für Nutzfahrzeuge, andererseits auch die Spezifikation und Beschaffung zentralisierter Hochleistungs-steuergereäte, die große Datenmengen verarbeiten können.

Kooperation zwischen Daimler Truck und Arquus

Daimler Truck und der französische Militärfahrzeughersteller Arquus gaben am 3. Juli 2025 eine strategische Partnerschaft bekannt. Dies umfasst die gemeinsame Entwicklung, die Produktion, den Vertrieb und den Service im Bereich militärischer Radfahrzeuge. Ziel der beiden Unternehmen ist es, gemeinsam maßgeschneiderte Produkte und Prozesse zu entwickeln, um den Bedürfnissen der Kunden in diesem Bereich noch besser gerecht zu werden. Im Rahmen dessen haben die beiden Unternehmen einen Großauftrag über 7.000 Militärlastwagen für die französische Armee erhalten. Die Fahrzeuge werden über einen Zeitraum von mehr als 10 Jahren produziert und ausgeliefert.





Daimler Truck Kapitalmarkttag 2025

Die Daimler Truck Holding AG veranstaltete am 8. Juli 2025 ihren Kapitalmarkttag im Lkw-Produktionswerk in Cleveland, North Carolina, USA. Unter dem Motto „Stronger 2030“ wurde dort ein umfassender strategischer und finanzieller Ausblick präsentiert. Im Mittelpunkt stand die weiterentwickelte Konzernstrategie, die auf fünf strategischen Säulen basiert und sowohl Profitabilität als auch Widerstandsfähigkeit des Unternehmens steigern soll. Darüber hinaus wurde im Rahmen des Kapitalmarkttagess ein neues Aktienrückkaufprogramm in Höhe von bis zu 2 Mrd. € über zwei Jahre angekündigt.

Neue BharatBenz Modellreihen für den indischen Bau- und Bergbausektor

Daimler India Commercial Vehicles (DICV) bietet seit Anfang August die neue BharatBenz HX-Serie an, die noch gezielter auf die spezifischen Anforderungen der Kunden in Indiens wachsendem Bau- und Bergbausegment zugeschnitten ist. Die Serie umfasst die beiden Schwerlast-Lkw-Modelle 2828C HX und 3532C HX. DICV hat alle neuen Modelle in umfangreichen Kundentests an anspruchsvollen Baustellen und Bergbaustandorten Indiens getestet. Die Tests mit verschiedenen Kunden und mehr als 150 Fahrzeugen zeigten eine deutlich höhere Effizienz im Verbrauch.

Eröffnung Global Parts Center Halberstadt

Das Daimler Truck Global Parts Center in Halberstadt, Deutschland, startete seine stufenweise Inbetriebnahme. Der neue Daimler Truck-Standort im Bundesland Sachsen-Anhalt ist das Herzstück der weltweiten Ersatzteillogistik von Mercedes-Benz Trucks und ermöglicht eine schnelle sowie umfassende Teileversorgung – ein wichtiger Erfolgsfaktor für Daimler Truck. Im Beisein von Dr. Reiner Haseloff, zu diesem Zeitpunkt amtierender Ministerpräsident des Landes Sachsen-Anhalt, fand am 10. Juli 2025, knapp zwei Jahre nach der offiziellen Grundsteinlegung, die feierliche Eröffnung des zentralen Logistikstandorts statt. Von Beginn an wurde das Global Parts Center für einen bilanziell CO₂e-neutralen Betrieb konzipiert.

„H₂ Coach“: Erster Setra Reisebus mit Brennstoffzelle

Anfang September 2025 schickte Daimler Buses seinen ersten Reisebus mit wasserstoffbasiertem Brennstoffzellenantrieb auf Testfahrten. Der Technologieträger „H₂ Coach“ der Marke Setra ebnet neben batterieelektrischen Reisebussen den Weg zur Zukunft von lokal CO₂e-freien längeren Busreisen. Die Technologie des H₂ Coach basiert größtenteils auf den Antriebskomponenten des Mercedes-Benz GenH2 Truck und ermöglicht eine Mindestreichweite von 800 Kilometern mit einer Tankfüllung.

Start des Central Eastern Europe Hubs und des Endkundengeschäfts in Neuseeland

Daimler Truck Financial Services (DTFS) hat seine internationalen Aktivitäten mit dem Start eines Central Eastern Europe Hub mit Sitz in Polen erweitert. DTFS ist in einem ersten Schritt in den polnischen und slowakischen Markt eingestiegen, mit integrierten Leasing-, Finanzierungs- und Serviceprodukten, die auf den Nutzfahrzeugsektor zugeschnitten sind. Parallel dazu hat DTFS gesteuert von seiner australischen Gesellschaft das Endkundengeschäft in Neuseeland eingeführt und damit seine geografische Geschäftsabdeckung im asiatisch-pazifischen Raum erweitert. Diese Initiativen unterstreichen die Strategie, Wachstum durch Hubs und modulare Angebote zu erschließen und gleichzeitig den Zugang zu integrierten Lösungen für Nutzfahrzeugkunden weltweit zu erweitern.

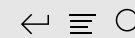
Mehr als 3.000 eCitaro bei europäischen Verkehrsbetrieben im Einsatz

Elektrobusse auf Erfolgskurs: Über 3.000 Mercedes-Benz eCitaro sind mittlerweile seit dem Serienstart Ende 2018 in Mannheim vom Band gelaufen. Diese wurden an Kunden innerhalb Deutschlands und Europas ausgeliefert, darunter Verkehrsbetriebe in Frankreich, Italien und Schweden. Damit erreichte der Mercedes-Benz eCitaro zum Ende des Jahres 2025 einen neuen Meilenstein.

Daimler Truck Brennstoffzellen-Lkw im realen Kundeneinsatz

Im Rahmen erster kundennaher Erprobungen legten fünf Mercedes-Benz GenH2 Trucks für Air Products, Amazon, Holcim, INEOS Inovyn und Wiedmann & Winz mehr als 225.000 Kilometer zurück. Diese Distanz entspricht etwa fünfeinhalb Erdumrundungen am Äquator. Ziel der Erprobungen war es, die Zuverlässigkeit und Effizienz der Fahrzeuge unter realen Bedingungen zu testen und frühzeitig praxisnahe Erfahrungen im Transport mit Brennstoffzellen-Lkw zu sammeln. Seit Mitte November 2025 läuft die zweite Phase der kundennahen Erprobung mit Hornbach, Reber Logistik, Teva Deutschland, Rhenus und DHL Supply Chain. Im nächsten Schritt sollen im Rahmen einer Kleinserienproduktion 100 dieser weiterentwickelten Sattelzugmaschinen im Mercedes-Benz Werk Würth aufgebaut und ab Ende 2026 bei Kunden in den Praxisbetrieb gehen.





Partnerschaft zwischen Daimler Buses und Otokar

Im September 2025 gab Daimler Buses eine Kooperation mit Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş. (Otokar) bekannt. Ab September 2026 wird der türkische Nutzfahrzeughersteller für Daimler Buses den Stadtbus Mercedes-Benz Conecto in seinem Werk in Sakarya, Türkei, produzieren. Hierfür liefert Daimler Buses wesentliche Fahrzeugteile sowie spezielle Produktionsausrüstung an Otokar. Hintergrund der Auftragsfertigung ist die starke Nachfrage nach Bussen der Marken Mercedes-Benz und Setra. Die Fertigung bei Otokar ermöglicht es, die Produktionskapazität in Summe zu erhöhen und trägt positiv zur Profitabilität von Daimler Buses bei.

Vorstellung des eActros 400

Am 30. September 2025 präsentierte Mercedes-Benz Trucks mit dem eActros 400 eine neue Modellvariante, die auf der Technologie des eActros 600 basiert. Mit zahlreichen neuen Kombinationsmöglichkeiten auf Basis beider Modelle erweitert der Hersteller gezielt sein Angebot an batterieelektrischen Lkw, um noch mehr Logistikanforderungen im schweren Fern- und Verteilerverkehr elektrisch erfüllen zu können. Die ersten neuen Modelle sind seit Oktober 2025 bestellbar und werden seit Dezember 2025 im Werk in Würth produziert.

Öffentliche Ladesäulen für Elektrobusse

Am Rande der Omnibus-Fachmesse „Busworld Europe 2025“ in Brüssel, Belgien, Anfang Oktober hat Daimler Buses die Errichtung eigener öffentlicher Ladesäulen für Elektrobusse ab 2026 bekanntgegeben. Im Fokus stehen hochfrequentierte touristische Standorte in Europa – etwa Busparkplätze bei Freizeitparks oder in Städten. Daimler Buses will damit den Ausbau von leistungsstarker Ladeinfrastruktur abseits der Autobahnen in den nächsten Jahren vorantreiben. So werden sich Elektrobusse künftig auch für entlegene Reiseziele einsetzen lassen. Als erster Bushersteller in Europa gab Daimler Buses die Planung einer eigener öffentliche Ladeinfrastruktur bekannt.

Setra TopClass ist „Coach of the Year 2026“

Im Rahmen der europäischen Fachmesse „Busworld Europe 2025“ Anfang Oktober 2025 in Brüssel, Belgien, wurde die Setra TopClass zum „Coach of the Year 2026“ gekürt. Ein S 516 HDH der Premium-Baureihe überzeugte die internationale Jury aus 24 Ländern im Coach Euro Test 2025 durch herausragende Qualität und Innovation. Mit dieser Auszeichnung unterstreicht Daimler Buses die mitführende Rolle der Setra TopClass im Premiumsegment und stärkt die Position der Marke als feste Größe in der Busbranche.

Strategische Partnerschaft zum Aufbau einer Lieferkette für Flüssigwasserstoff in Europa

Daimler Truck, Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) sowie Kawasaki Heavy Industries haben im Rahmen der internationalen Fachmesse „Hydrogen Technology World Expo“ in Hamburg, Deutschland, eine gemeinsame Absichtserklärung unterzeichnet. Ziel der Partnerschaft ist es, den Aufbau einer zuverlässigen und wirtschaftlichen Lieferkette für grünen Flüssigwasserstoff über den Hamburger Hafen nach Deutschland und in das europäische Hinterland zu ermöglichen.

Daimler Truck Cares: Humanitäre Hilfe auf Rädern

2025 setzte Daimler Truck im Rahmen von „Daimler Truck Cares“ ein starkes Zeichen für humanitäre Hilfe: Über das gesamte Jahr brachten 57 Lkw – so viele wie nie zuvor – über 450 Tonnen Hilfsgüter an die ukrainische Grenze. 89 Kolleginnen und Kollegen legten dabei insgesamt 110.000 Kilometer zurück und waren 278 Tage im Einsatz. Neben umfangreichen Sachspenden leistete Daimler Truck weltweit auch Geldspenden.

Vorsitz im ACEA-Nutzfahrzeug-Ausschuss

Karin Rådström, Vorstandsvorsitzende der Daimler Truck Holding AG, wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2026 zur Vorsitzenden des Nutzfahrzeug-Ausschusses des Verbands europäischer Automobilhersteller (ACEA) gewählt. Der Ausschuss vereint die CEOs der führenden europäischen Nutzfahrzeughersteller. Rådström übernahm das Amt von Christian Levin, Vorstandsvorsitzender der TRATON Group sowie CEO von Scania, der den Vorsitz im Jahr 2025 innehatte.



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, einschließlich der Renditeerwartungen der Kapitalgeber.

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 des Konzerns 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 EBIT ermittelt. Das EBIT des Industriegeschäfts beinhaltet zusätzlich noch sonstige Überleitungsposten des Konzerns, die nicht den Segmenten zuzuordnen sind. Das EBIT für Financial Services beinhaltet branchentypisch bereits das operative Zinsergebnis.

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

Ab dem Geschäftsjahr 2026 werden die Bereinigungen ausschließlich in den Kategorien rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Sachverhalte berichtet.

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 wird für das Industriegeschäft und dessen Segmente auch eine bereinigte Umsatzrendite berichtet.

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, schafft Daimler Truck im Industriegeschäft Wert für die Aktionäre. Der Kapitalkostensatz wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Eigen- und Fremdkapitalgeber erwarten. Er betrug für das Geschäftsjahr 2025 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 Überleitungsposten 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. Dieses wird aus dem durchschnittlichen operativen Nettovermögen der Quartale berechnet, auf Basis des Durchschnitts zum Beginn und Ende eines Quartals.

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, im Free Cash Flow des Industriegeschäfts zum Zeitpunkt des erstmaligen Ansatzes berücksichtigt. Dadurch wird auf Ebene des Industriegeschäfts ein Free Cash Flow losgelöst von der Finanzierungsform der Investitionen ausgewiesen. Im Free Cash Flow des Industriegeschäfts sind auch sonstige, nicht den Segmenten zuzuordnende Überleitungsposten enthalten.



Neben der Ableitung auf Grundlage der Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit kann der Free Cash Flow des Industriegeschäfts auch auf Basis des Cash Flows vor Zinsen und Steuern (CFBIT) des Industriegeschäfts abgeleitet werden. Der CFBIT dient zur Steuerung der operativen Zahlungsmittelgenerierung im Industriegeschäft. Dieser leitet sich aus dem EBIT und den Veränderungen des operativen Nettovermögens ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte. Die Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst darüber hinaus die gezahlten Steuern und Zinsen. Die übrigen Überleitungsstellen beinhalten neben den Eliminierungen zwischen den Segmenten die Sachverhalte, die nicht von den Segmenten verantwortet werden.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts wird ein bereinigter CFBIT und ein bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts berichtet. Die Bereinigungen werden analog zu den Bereinigungen im EBIT vorgenommen. Als Verhältnis aus bereinigtem CFBIT und bereinigtem EBIT wird ergänzend die bereinigte Cash Conversion Rate (CCR) berechnet.

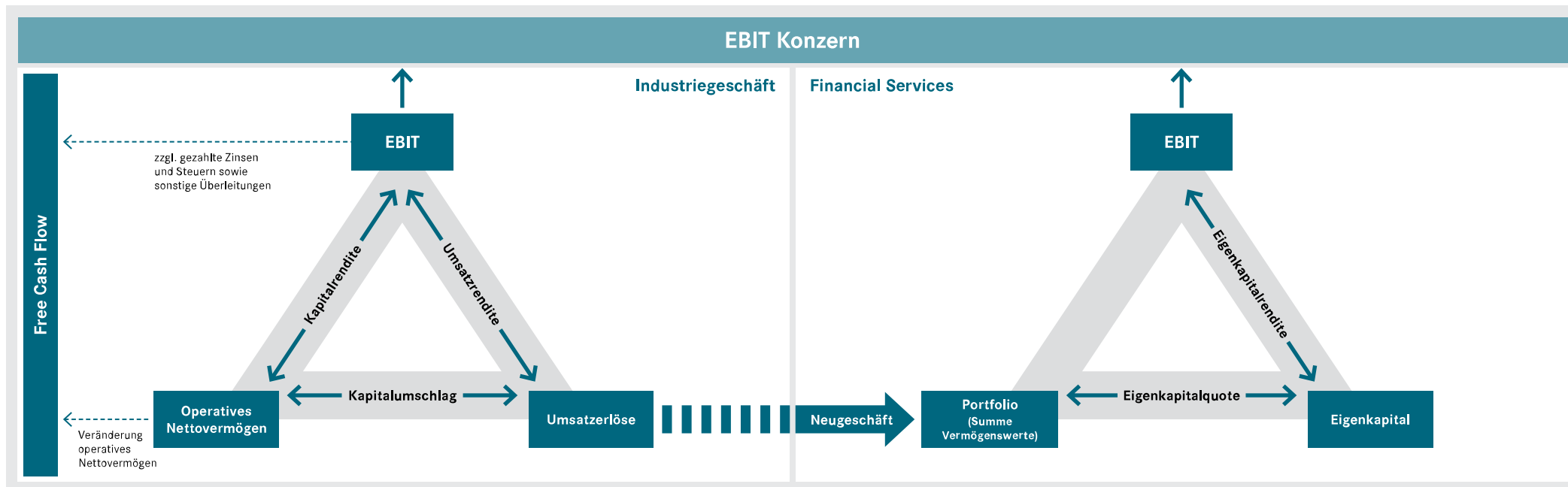
Ab dem Geschäftsjahr 2026 werden der CFBIT, der bereinigte CFBIT und der bereinigte Free Cash Flow sowie die bereinigte Cash Conversion Rate für das Industriegeschäft nicht mehr ausgewiesen. In Konsequenz wird eine Cash Conversion Rate als Verhältnis von Free Cash Flow des Industriegeschäfts und dem Konzernergebnis berichtet.

Netto-Liquidität (Industriegeschäft)

Die Netto-Liquidität zeigt den auf das Industriegeschäft entfallenden Anteil der Liquidität nach Berücksichtigung sämtlicher auf das Industriegeschäft entfallender Finanzverbindlichkeiten. Sie 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 Finanzierungsverbindlichkeiten des Industriegeschäfts abgezogen. Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist die zentrale Einflussgröße auf die Netto-Liquidität.

B.02

Finanzielles Steuerungssystem





Sachinvestitionen

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

Forschungs- und Entwicklungsausgaben

Die Ausgaben des Konzerns für Forschung und Entwicklung stellen eine weitere zentrale Steuerungsgröße zur Erhaltung der 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, wird im Segment Financial Services Wert für die Aktionäre geschaffen. Der Eigenkapitalkostensatz vor Steuern betrug 14 % im Geschäftsjahr 2025. Basierend auf dem bereinigten EBIT wird für Financial Services auch eine bereinigte Eigenkapitalrendite berichtet.

Neugeschäft (Financial Services)

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

Nichtfinanzielle Steuerungsgrößen

Zusätzlich zu den finanziellen Größen werden verschiedene nichtfinanzielle Größen für die Steuerung des Unternehmens genutzt. 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 2025 der Absatz emissionsfreier Fahrzeuge, die Reduktion direkter und indirekter CO₂e-Emissionen von Produktionsstätten (Scope 1 und 2) des Daimler Truck-Konzerns und die Rate der Betriebsunfälle mit Ausfallzeit (LTIR) Berücksichtigung im Vergütungsmodell. Damit wird ein Anreiz zur konsequenten Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie des Daimler Truck-Konzerns geschaffen.

Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Als bedeutsamster Leistungsindikator für den Daimler Truck-Konzern im Sinne des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 20 galt für 2025 als Steuerungsgröße auf Konzernebene das bereinigte EBIT. Für das Industriegeschäft waren der Absatz, die Umsatzerlöse und der Free Cash Flow die bedeutsamsten Leistungsindikatoren. Die bereinigte Eigenkapitalrendite stellte für das Segment Financial Services den bedeutsamsten Leistungsindikator dar.

Eine wesentliche Säule der von Daimler Truck auf dem Kapitalmarkttag 2025 vorgestellten Geschäftsstrategie ist die Zielsetzung für die bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts. Aus diesem Grund wird diese Größe für das Geschäftsjahr 2026 zusätzlich als bedeutsamster Leistungsindikator klassifiziert.

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.



Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Die Daimler Truck AG, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), die Toyota Motor Corporation (Toyota) und die Hino Motors Ltd. (Hino) haben am 10. Juni 2025 endgültige Vereinbarungen über die geplante Integration von Mitsubishi Fuso und Hino geschlossen. Die Kriterien einer Klassifizierung als „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden“ und als „aufgegebene Aktivitäten“ sind seit dem 6. Juni 2025 erfüllt.

In den Erläuterungen zum Geschäftsverlauf werden für die Berichts- und Vorjahreszeiträume die summarischen Mengen und Werte aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt.

Weltwirtschaft

Das Wachstum der Weltwirtschaft lag im Berichtsjahr ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres. Trotz der globalen Unsicherheit und der Belastungen aus der US-amerikanischen Handelspolitik zeigte sich das Wachstum in den wichtigsten Wirtschaftsräumen USA, China und der Eurozone resilient. Das weltweite Bruttoinlandsprodukt (BIP) legte im abgelaufenen Berichtsjahr um rund 3,0 % zu. Die globale Inflation hat sich weiter verringert: Sie betrug im Jahresdurchschnitt 2025 gut 3,0 %.

In den USA wirkte sich der protektionistische Kurs der Handelspolitik nur leicht negativ auf das Wirtschaftswachstum aus. Unterstützt von einem robusten privaten Konsum und Investitionen in künstliche Intelligenz legte die US-amerikanische Volkswirtschaft in 2025 um 2,2 % zu. Bedingt durch zusätzliche Zölle auf Importe verringerte sich die Verbraucherpreisinflation im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig. Diese lag im Jahresdurchschnitt bei 2,7 %.

Allerdings verschlechterte sich die Situation auf dem Arbeitsmarkt im Jahresverlauf. Aus diesem Grund führte die Federal Reserve (Fed), trotz der noch über dem Zielwert liegenden Inflation, den Zinssenkungszyklus fort. Zum Ende des Berichtsjahres lag der Leitzins im Korridor von 3,5 % bis 3,75 %.

Die Gesamtwirtschaft der Eurozone hat sich in 2025 besser entwickelt als ursprünglich erwartet. Trotz handelspolitisch bedingter negativer Effekte auf den Außenbeitrag wuchs die Wirtschaft um 1,5 %. Während die deutsche Volkswirtschaft weiterhin nahezu stagnierte (+0,4 %), konnten Spanien (+2,8 %) und Portugal (+1,9 %) deutliche Zuwächse verzeichnen. Die Volkswirtschaften in Frankreich (+0,9 %) und Italien (+0,7 %) legten nur moderat zu. Die Industrieproduktion in der Eurozone, ein wichtiger Treiber der Frachtnachfrage, stieg in 2025 um 1,6 % gegenüber dem Vorjahr. Die Inflationsrate in der Eurozone hat sich nahe dem Zielwert stabilisiert, sodass die Europäischen Zentralbank (EZB) den im Juni auf 2,0 % gesenkten Leitzins bis zum Jahresende auf diesem Niveau beließ.

Durch die Diversifikation der Exportströme konnte die chinesische Volkswirtschaft trotz hoher US-Zölle ihr Wachstumsziel von 5,0 % in 2025 erreichen. Das BIP in Japan legte um 1,1 % zu. Eine verringerte Inflation und niedrigere Zinsen trieben das Wachstum der indischen Gesamtwirtschaft im Kalenderjahr 2025 auf 7,5 %. Hingegen sorgten hohe Zinsen in Brasilien für geringere Zuwächse der Investitionen und des privaten Konsums, was zu einem im Vergleich zum Vorjahr leicht verringerten BIP-Wachstum von 2,5 % geführt haben dürfte.

In diesem Umfeld zeigten sich die Wechselkurse volatil. Der Kurs des US-Dollars zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 1,02 und 1,18. Zum Jahresende war der Euro gut 13 % stärker als zum Jahresabschluss 2024. Der japanischen Yen schwankte zum Euro im Bereich von 157 bis 185. Im Jahresendvergleich ergab sich eine Aufwertung des Euro um rund 13 %. Gegenüber dem brasilianischen Real lag der Euro zum Jahresende auf nahezu gleichem Niveau.

Der Markt der Nutzfahrzeuge

In diesem, von Unsicherheit geprägten, weltwirtschaftlichen Umfeld entwickelten sich wichtige Lkw-Absatzmärkte rückläufig. In Nordamerika ging der Markt für schwere Lkw (Klasse 8) um 16 % auf 258 Tsd. Einheiten zurück. Ebenso rückläufig zeigten sich die Neuzulassungen von schweren Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen). Das Marktvolumen sank im Berichtsjahr um 6 % auf 296 Tsd. Einheiten. Dabei gingen die Neuzulassungen in Deutschland sogar um 11 % zurück. Der brasilianische Markt für schwere Lkw entwickelte sich in 2025 schwächer und zeigte einen Rückgang von 11 %, während die Märkte in Indien (>9 Tonnen, +7 %) und China (+39 %) Zuwächse verzeichneten. In Japan lag das Marktvolumen von schweren Lkw leicht über dem Vorjahresniveau (+1 %).

Wichtige Absatzmärkte für schwere Busse schlossen im Berichtsjahr erfreulich ab. Mit einem Anstieg von 14 % gegenüber dem Vorjahr lag das Marktvolumen in der Region EU30 wieder oberhalb des Vor-Pandemie-Niveaus. Der brasilianische Markt für schwere Busse setzte 2025 seine Aufwärtsbewegung fort und stieg um 7 %, jedoch verlangsamte sich das Wachstum in der zweiten Jahreshälfte.



Geschäftsentwicklung

Konzernabsatz deutlich unter dem Vorjahresniveau

Im Jahr 2025 hat der Daimler Truck-Konzern (nachfolgend auch „Daimler Truck“ oder „Konzern“ genannt) weltweit 422.510 (2024: 460.409) Fahrzeuge abgesetzt. Der darin enthaltene Absatz von emissionsfreien Fahrzeugen ist auf 6.726 (2024: 4.035) Einheiten deutlich angestiegen. Die Absatzentwicklung ist in Tabelle [7 B.03](#) dargestellt und wird nachfolgend auf Segmentebene erläutert.

Das Segment **Trucks North America** verzeichnete im Jahr 2025 mit 141.814 (2024: 190.727) Fahrzeugen einen deutlichen Absatzrückgang. Die Entwicklung war im Wesentlichen auf schwächere Märkte und anhaltende Unsicherheiten infolge der US-amerikanischen Zollpolitik zurückzuführen. Wir verzeichneten in den USA mit 123.404 Einheiten (-21 %) und in Kanada mit 11.926 Einheiten (-24 %) im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Absatzrückgang. Die negative Absatzentwicklung in Mexiko auf 5.815 Einheiten (-67 %) stand insbesondere im Zusammenhang mit Änderungen der Emissionsgesetzgebung.

Der Absatz des Segments **Mercedes-Benz Trucks** lag im Jahr 2025 mit 159.871 (2024: 159.540) Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Wir verzeichneten in der Region EU30 mit 63.609 (2024: 60.767) Einheiten einen leichten Absatzanstieg um 5 %, was unter anderem auf die Nachfrageerholung im Vereinigten Königreich, Frankreich und Polen nach dem niedrigen Niveau des Vorjahres zurückzuführen war. Im Gegensatz dazu ist der Absatz in Deutschland mit 20.322 (2024: 23.106) um 12 % deutlich gesunken. Der Absatz in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, ist aufgrund eines Rückgangs des Marktes um 4 % auf 26.020 Einheiten leicht gesunken. In Indien ist der Absatz im Vergleich zum Vorjahr mit 22.356 (2024: 21.434) Einheiten leicht angestiegen.

Der Absatz des Segments **Trucks Asia** ist mit 107.055 (2024: 102.870) Fahrzeugen leicht angestiegen. Die positive Absatzentwicklung resultierte im Wesentlichen aus der erhöhten Nachfrage in Indonesien sowie weiteren asiatischen Märkten. Insbesondere die geringeren lokalen Lagerbestände konzernexterner Händler und das erhöhte Flottengeschäft zum Jahresende führten zu einem deutlichen Absatzanstieg auf 23.213 Einheiten (+9 %) in Indonesien. In Japan verzeichneten wir mit 34.689 Einheiten (+1 %) einen Absatz auf Vorjahresniveau.

Der Absatz des Segments **Daimler Buses** lag im Jahr 2025 mit 26.991 Einheiten (+2 %) auf dem Niveau des Vorjahres. Das Segment erreichte in der Region EU30, insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung im Bereich der Reisebusse sowie der lokal CO₂e-freien Stadtbusse, einen deutlichen Absatzanstieg auf 9.051 Einheiten (+16 %). In Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, lag der Absatz mit 9.953 Einheiten (+5 %) leicht über dem Niveau des Vorjahres. Dagegen ist der Absatz in Nordamerika, insbesondere nach der Einführung von Euro VI in Mexiko und aufgrund des wirtschaftlichen Abschwungs, um 45 % auf 2.335 Einheiten deutlich zurückgegangen.

Im Berichtsjahr 2025 hat das Segment **Financial Services** in 20 Märkten fast jedes vierte Neufahrzeug des Daimler Truck-Konzerns verleast oder finanziert. Zum Jahresende 2025 verzeichnete das Segment ein Vertragsvolumen von insgesamt 29,5 Mrd. € (-8 %). Bereinigt um Wechselkursveränderungen entspricht dies einem Rückgang von 1 %, der vor allem auf die erwartete Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung in Nordamerika zurückzuführen ist, zusätzlich zu den bereits genannten negativen Auswirkungen durch Währungseffekte. Financial Services schloss im Jahresverlauf weltweit neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 10,0 Mrd. € (-12 %) ab.

B.03

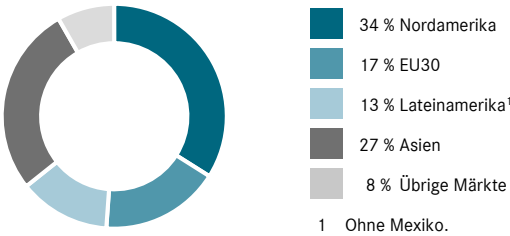
Konzernabsatz

	2025	2024	Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern ¹	422.510	460.409	-8
davon emissionsfreie Fahrzeuge	6.726	4.035	+67
Trucks North America	141.814	190.727	-26
Mercedes-Benz Trucks	159.871	159.540	+0
Trucks Asia	107.055	102.870	+4
Daimler Buses	26.991	26.592	+2

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

B.04

Absatzstruktur Daimler Truck im Berichtsjahr 2025



B.05

Marktanteile

	2025	2024	2025/2024
			Veränd. in Prozentpunkte
in %			
Trucks North America			
North America ¹ Klasse 8	39,6	39,8	-0,2
North America ¹ Klasse 6-7	30,6	34,1	-3,5
North America ¹ Klasse 6-8	36,6	38,0	-1,4
Mercedes-Benz Trucks			
EU30 ² HDT	17,1	16,9	+0,2
EU30 ² MDT	23,0	24,6	-1,6
EU30 ² HDT/MDT	17,7	17,8	-0,1

1 USA, Kanada und Mexiko.
2 Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen.



Auftragslage

Die Fahrzeugsegmente fertigen sowohl standardisierte, herstellereitig vorkonfigurierte Fahrzeuge als auch individuell nach Kundenwunsch ausgestattete Varianten. Dabei passen wir die Kapazitäten einzelner Modelle flexibel an die sich verändernde Nachfrage an.

Die Auftragseingänge blieben im Geschäftsjahr 2025 auf dem Niveau des Vorjahres. Auf Segmentebene verzeichnete Trucks North America aufgrund der anhaltenden Unsicherheiten infolge der US-amerikanischen Zollpolitik einen deutlichen Rückgang. Gegenläufig stiegen die Auftragseingänge im vierten Quartal 2025 im Vergleich zum Vorjahresquartal wieder an. Im Segment Mercedes-Benz Trucks erhöhten sich die Auftragseingänge aufgrund der verbesserten Nachfrage in Europa. Auch das Segment Trucks Asia verzeichnete einen deutlichen Anstieg, insbesondere aufgrund der gestiegenen Nachfrage in Japan und Indonesien.

Investitions- und Forschungstätigkeit

Sachinvestitionen

Die Investitionen in Sachanlagen des Daimler Truck-Konzerns betrugen 1.117 Mio. € im Jahr 2025 und lagen damit deutlich unter Vorjahresniveau (2024: 1.417 Mio. €). Der Schwerpunkt lag auf dem Ausbau und der Modernisierung von Produktions- und Logistikstandorten sowie der Unterstützung der technologischen Transformation. Diese Maßnahmen umfassen Investitionen in neue Technologien, E-Mobilität, Digitalisierung und die Verbesserung der Infrastruktur.

Die Sachinvestitionen des Segments **Trucks North America** betrugen 285 Mio. € und lagen somit deutlich unter Vorjahresniveau (2024: 363 Mio. €). Sie waren geprägt durch Investitionen in die Produktionsstandorte, um beispielsweise die Effizienz nachhaltig zu erhöhen.

Das Segment **Mercedes-Benz Trucks** hat in die Fertigstellung des neuen Logistikstandorts in Halberstadt, Deutschland investiert. Des Weiteren wurden die Produktionsstandorte auf die nächste Fahrzeuggenerationen vorbereitet, beispielsweise im Hinblick auf das neue Fahrerhaus. Insgesamt beliefen sich die Sachinvestitionen bis Jahresende 2025 auf 580 Mio. € und lagen somit deutlich unter dem Vorjahr (2024: 822 Mio. €).

Die Sachinvestitionen des Segments **Trucks Asia** beliefen sich im Jahr 2025 auf 85 Mio. € und sind somit leicht unter im Vergleich zum Vorjahr ausgefallen (2024: 98 Mio. €), maßgeblich beeinflusst durch Investitionen in neue Technologien, E-Mobilität und Digitalisierung sowie in den Ausbau und die Verbesserung der Infrastruktur. Diese Investitionen unterstützten die Transformation zu neuen Technologien sowie die Aufstellung eines nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Produktportfolios.

Die Sachinvestitionen des Segments **Daimler Buses** lagen mit 152 Mio. € deutlich über dem Vorjahr (2024: 125 Mio. €). Die Schwerpunkte im Jahr 2025 lagen auf dem Ausbau der Produktionsstandorte in Holysov (Tschechien), Hosdere (Türkei) und Ligny (Frankreich).

Forschung und Entwicklung

Daimler Truck investiert auch künftig in Forschung und Entwicklung flexibel, modular und partnerschaftlich, um die technologische Transformation der Branche kundenorientiert, effizient und global skalierbar voranzutreiben. Im Jahr 2025 lag der Fokus auf emissionsfreien Fahrzeugen und automatisiertem Fahren. So wurde beispielsweise die Entwicklung des autonomen Fahrens zur Steigerung des Kundennutzens vorangetrieben, da es ein höheres Maß an Sicherheit und Effizienzpotenzialen bietet und zudem dem wachsenden Fahrermangel entgegenwirken kann. Darüber hinaus wurde in die Steigerung der Treibstoffeffizienz und die Verbesserung des bestehenden Produktportfolios investiert. Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben beliefen sich auf 2.272 Mio. € (inkl. Aktivierungen) und lagen somit auf dem Vorjahresniveau (2024: 2.174 Mio. €). Diese wurden um einen Sondereffekt i.H.v. 218 Mio. € bereinigt, der aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, resultierte. Der Großteil der Forschungs- und Entwicklungsausgaben des Daimler-Truck-Konzerns ist in den Segmenten enthalten, die Geschäftsaktivitäten im Zusammenhang mit dem autonomen Fahren sind in der Überleitung ausgewiesen.

Von den Entwicklungsausgaben wurden 265 Mio. € (2024: 398 Mio. €) aktiviert, das entspricht einer Aktivierungsquote von 12 % (2024: 18 %). Die laufenden Abschreibungen auf in Vorjahren aktivierte Entwicklungskosten erreichten im Berichtsjahr 87 Mio. € (2024: 79 Mio. €).

Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben beim Segment **Trucks North America** beliefen sich auf 643 Mio. € und lagen leicht unter dem Vorjahr (2024: 737 Mio. €). Im Mittelpunkt standen Investitionen in die Verbesserung der Treibstoffeffizienz sowie der Leistungsfähigkeit bestehender Produkte.

Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben im Segment **Mercedes-Benz Trucks** beliefen sich im Jahr 2025 auf 1.006 Mio. € und lagen somit deutlich über dem Vorjahr (2024: 813 Mio. €). Wesentliche Treiber hierfür waren insbesondere die Ausweitung der Entwicklungsaktivitäten im Zusammenhang mit dem neuen Fahrerhaus sowie der dritten Generation des eActros.

Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben des Segments **Trucks Asia** in Höhe von 148 Mio. € lagen auf dem Vorjahresniveau (2024: 142 Mio. €). Die Schwerpunkte lagen auf der Weiterentwicklung des bestehenden Portfolios an Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und vollelektrischen Fahrzeugen sowie auf dem Ausbau digitaler Services.

Im Segment **Daimler Buses** wurden 218 Mio. € für Forschung und Entwicklung investiert (2024: 192 Mio. €). Somit lagen die Ausgaben leicht über dem Vorjahr. Im Jahr 2025 setzte sich die Verschiebung in Richtung CO₂-freier Antriebe für Integralbusse und Chassis fort. Zudem wurden weitere Investitionen in die Vorbereitung des Reisebus-Portfolios zur Erfüllung der Abgasnorm Euro VII getätigt.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Integration von Mitsubishi Fuso und Hino Motors

Die Daimler Truck AG, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), die Toyota Motor Corporation (Toyota) und die Hino Motors Ltd. (Hino) haben am 10. Juni 2025 endgültige Vereinbarungen über die geplante Integration von Mitsubishi Fuso und Hino geschlossen. Die Kriterien einer Klassifizierung als „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden“ und als „aufgegebene Aktivitäten“ sind seit dem 6. Juni 2025 erfüllt.

In der verkürzten Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden fortgeführte und aufgegebene Aktivitäten getrennt ausgewiesen; die Vorjahreswerte wurden angepasst. Da die Segmentberichterstattung entsprechend der internen Steuerung und Berichterstattung unabhängig von dieser Klassifizierung und damit unverändert erfolgt, wird das Konzern-EBIT aus fortgeführten Aktivitäten auf die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten übergeleitet. Um die Vergleichbarkeit des EBIT auf Segmentebene mit dem Vorjahr zu gewährleisten, werden die seit dem 6. Juni 2025 aus Konzernsicht nicht mehr zu erfassenden planmäßigen Abschreibungen in der Überleitung ausgewiesen. In der verkürzten Konzern-Kapitalflussrechnung sowie beim Ausweis der Netto-Liquidität und Netto-Verschuldung werden fortgeführte und aufgegebene Aktivitäten konsolidiert dargestellt. In der verkürzten Konzernbilanz werden Vermögenswerte und Schulden von Mitsubishi Fuso zum 31. Dezember 2025 als zur Veräußerung gehalten ausgewiesen.

Weitere ausführliche Informationen sind in [Anmerkung 4. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden](#) des Konzernanhangs enthalten.

Weitere Hinweise

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. Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, 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.

Zum 1. Januar 2025 hat Daimler Truck seine Geschäfte in China und Indien in das Segment Mercedes-Benz Trucks integriert. Die Darstellung für das Geschäftsjahr 2025 sowie der angepasste Vorjahresvergleich erfolgen auf Basis der neuen Segmentzusammensetzung.

Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden auch die Werte der Vergleichsperiode angepasst. Weitere Informationen sind in [Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) dargestellt.

Zur Erhöhung der Transparenz werden Erträge aus weiterverrechneten Kosten zwischen den Segmenten nicht mehr brutto ausgewiesen. Stattdessen erfolgt eine Saldierung mit den zugehörigen Funktionskosten innerhalb des jeweiligen Segments – ohne Auswirkung auf das EBIT. Auf Konzernebene bleibt die neue Vorgehensweise ohne Einfluss. Die Vorperiodenwerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

Die folgenden Kapitel erläutern die Veränderungen in der Berichtsperiode im Vergleich zum Vorjahr und berücksichtigen alle aus Daimler Truck-Konzernsicht wesentlichen Effekte.

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.

Weitergehende Informationen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns können der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung [7 C.01](#), der Konzern-Gesamtergebnisrechnung [7 C.02](#), der Konzernbilanz [7 C.03](#), der Konzernkapitalflussrechnung [7 C.04](#), der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [7 C.05](#) sowie den jeweiligen Erläuterungen im Anhang zum Konzernabschluss entnommen werden.



Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns

Der **Umsatz** des Daimler Truck-Konzerns lag im Jahr 2025 mit 45,5 Mrd. € rund 9 % deutlich unter dem Vorjahresniveau von 50,2 Mrd. €. Im Industriegeschäft ist der Umsatz um 10 % auf 42,1 Mrd. € deutlich gesunken (2024: 46,8 Mrd. €). Der Umsatzrückgang resultierte im Wesentlichen aus einer rückläufigen Entwicklung des Konzernabsatzes infolge des von Unsicherheit geprägten Umfelds, insbesondere auf dem nordamerikanischen Markt. Darüber hinaus hatten Wechselkurseffekte, insbesondere aus der Umrechnung des brasilianischen Reals, einen zusätzlichen negativen Einfluss. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzrückgang auf Konzernebene 8 % und im Industriegeschäft 9 %. Gegenläufig wirkte sich im Umsatz eine verbesserte Preisdurchsetzung aus, im Wesentlichen auf dem nordamerikanischen Markt.

B.06

Umsatz nach Segmenten und Regionen

	2025	2024	25/24
in Millionen €			Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	45.530	50.173	-9
davon Industriegeschäft	42.054	46.839	-10
Segmente			
Trucks North America	18.723	23.784	-21
Mercedes-Benz Trucks	19.738	20.568	-4
Daimler Buses	5.963	5.215	+14
Financial Services	3.476	3.334	+4
Überleitung	-2.370	-2.728	-13
Regionen			
Europa	17.376	16.160	+8
davon Deutschland	6.189	6.072	+2
Nordamerika	20.296	25.548	-21
davon USA	17.094	20.407	-16
Asien	2.477	2.448	+1
davon Japan	675	583	+16
Lateinamerika ¹	4.075	4.121	-1
Übrige Märkte	1.307	1.897	-31

1 Ohne Mexiko.

Die **Umsatzkosten** betrugen im Berichtsjahr 36,9 Mrd. € und verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 8 %. Der Rückgang der Umsatzkosten resultierte im Wesentlichen aus der Absatzveränderung sowie aus Wechselkurseffekten. Gegenläufig wirkten höhere Herstellungskosten je Einheit, insbesondere infolge eines Kostenanstiegs im Zusammenhang mit zusätzlichen Zöllen.

Insgesamt verringerte sich das **Bruttoergebnis vom Umsatz** auf 8,6 Mrd. € (2024: 10,1 Mrd. €) sowie im Verhältnis zum Umsatz von 20,0 % auf 19,0 %.

Die **Vertriebskosten** lagen mit 2,5 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres. Die Relation der Vertriebskosten zu den Umsatzerlösen verringerte sich von 5,7 % auf 5,5 %. Im Vorjahr war ein Sondereffekt i.H.v. 169 Mio. € aus der Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten, der sich aufgrund der weiterhin andauernden Gespräche zur Zukunft des China-Geschäfts ergab.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr verringerten sich die **allgemeinen Verwaltungskosten** von 1,9 Mrd. € auf 1,6 Mrd. €, insbesondere aufgrund geringerer Personalaufwendungen und niedrigerer IT-Kosten. Im Verhältnis zu den Umsatzerlösen sanken die allgemeinen Verwaltungskosten von 3,8 % auf 3,6 %.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** lagen im Geschäftsjahr 2025 mit 2,1 Mrd. € deutlich über dem Vorjahresniveau (2024: 1,7 Mrd. €). Diese Entwicklung ist auf höhere Ausgaben für das Produktportfolio sowie auf eine geringere Aktivierungsquote zurückzuführen. Darüber hinaus enthält die Berichtsperiode einen Sondereffekt i.H.v. 218 Mio. €, der aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, resultierte. Weitere Informationen hierzu können im Abschnitt Investitions- und Forschungstätigkeit des Kapitels [Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf](#) des zusammengefassten Lageberichts entnommen werden.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag mit 438 Mio. € (2024: 372 Mio. €) deutlich über dem Vorjahresniveau, insbesondere aufgrund von geringeren Aufwendungen im Zusammenhang mit Haftungs- und Prozessrisiken.

Im Jahr 2025 lag das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** mit -157 Mio. € (2024: -612 Mio. €) deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Der negative Ergebnisbeitrag des Gemeinschaftsunternehmens cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) hat sich auf -120 Mio. € (2024: -404 Mio. €) verbessert. Der Vorjahreswert enthielt eine nicht zahlungswirksame Wertberichtigung i.H.v. -281 Mio. €. Dieser Sondereffekt stand im Zusammenhang mit der verzögerten Entwicklung der Infrastruktur für grünen Wasserstoff in den Kernregionen Europa und USA sowie der Unsicherheit hinsichtlich der Rahmenbedingungen in den USA. Zudem wurde das At-equity-Ergebnis im Vorjahr wesentlich durch Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) mit -178 Mio. € (2025: 0 Mio. €) beeinflusst. Darin war ein Sondereffekt i.H.v. -120 Mio. € aus der vollständigen nicht zahlungswirksamen Wertberichtigung des Buchwerts enthalten, resultierend aus den negativen Auswirkungen der Markt- und Wirtschaftslage in China.

Das **übrige Finanzergebnis** verbesserte sich auf -18 Mio. € (2024: -25 Mio. €).

Das **Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)** lag im Geschäftsjahr 2025 mit 2,6 Mrd. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahreswerts von 3,4 Mrd. €, im Wesentlichen aufgrund des geringeren Absatzvolumens.

Das **Zinsergebnis** sank von 222 Mio. € auf 72 Mio. €. Der Zinsaufwand erhöhte sich im Berichtszeitraum im Wesentlichen aufgrund eines höheren durchschnittlichen Finanzierungsvolumens.

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand erhöhte sich von 684 Mio. € auf 873 Mio. €. Die höhere Steuerquote von 32,3 % im Geschäftsjahr 2025 (2024: 19,1 %) ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr Steuererträge aus der Aktivierung zuvor nicht bilanzierter latenter Steueransprüche erfasst wurden. Darüber hinaus wirkten sich im Berichtsjahr nicht abziehbare Betriebsausgaben erhöhend auf die Steuerquote aus, da diese im Verhältnis zum Vorsteuerergebnis höher ausfielen als im Vorjahr.



Das **Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten nach Steuern** belief sich im Geschäftsjahr 2025 auf 1.829 Mio. € (2024: 2.901 Mio. €) und das **Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern** betrug 205 Mio. € (2024: 165 Mio. €).

Das **Konzernergebnis** lag mit 2.033 Mio. € (2024: 3.066 Mio. €) deutlich unter dem Ergebnis des Vorjahres. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Ergebnis von 63 Mio. € (2024: 166 Mio. €).

Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 1.970 Mio. € (2024: 2.900 Mio. €). Davon entfielen 1.792 Mio. € (2024: 2.759 Mio. €) auf **fortgeführten** und 178 Mio. € (2024: 141 Mio. €) auf **aufgegebene Aktivitäten**.

Das **Ergebnis je Aktie** betrug 2,56 € (2024: 3,64 €), davon 2,33 € (2024: 3,47 €) aus **fortgeführten** und 0,23 € (2024: 0,18 €) aus **aufgegebenen Aktivitäten**.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 769 Mio. (2024: 796 Mio.) Stück zugrunde gelegt.

Tabelle [7 B.07](#) zeigt die verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Financial Services für das Berichtsjahr 2025 sowie für das Vorjahr.

Tabelle [7 B.08](#) zeigt die Überleitung des EBIT des Daimler Truck-Konzerns aus fortgeführten Aktivitäten auf die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten für das Geschäftsjahr 2025. Darüber hinaus wird die Summe dieser Aktivitäten als Grundlage für die Segmentberichterstattung in das Industriegeschäft und Financial Services unterteilt.

Tabelle [7 B.09](#) zeigt die Zusammensetzung des EBIT des Industriegeschäfts für das Geschäftsjahr 2025.

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

B.07

Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
in Millionen €						
Umsatzerlöse	45.530	50.173	42.054	46.839	3.476	3.334
Umsatzkosten	-36.890	-40.118	-33.886	-37.242	-3.004	-2.876
Bruttoergebnis vom Umsatz	8.640	10.056	8.168	9.597	472	459
Vertriebskosten	-2.517	-2.846	-2.384	-2.707	-133	-140
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.642	-1.917	-1.429	-1.701	-213	-216
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-2.115	-1.664	-2.115	-1.664	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	438	372	410	367	28	5
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-157	-612	-164	-613	7	1
Übriges Finanzergebnis	-18	-25	-14	-22	-4	-3
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	2.630	3.363	2.472	3.257	157	106
Zinsergebnis	72	222	74	224	-2	-2
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern	2.702	3.584	2.547	3.481	155	103
Ertragsteuern	-873	-684	-808	-643	-65	-41
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern	1.829	2.901	1.738	2.838	91	63
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	205	165				
Konzernergebnis	2.033	3.066				
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	63	166				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	1.970	2.900				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	1.792	2.759				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	178	141				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG						
Unverwässert und verwässert	2,56	3,64				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	2,33	3,47				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	0,23	0,18				

**B.08****EBIT Daimler Truck Konzern¹**

	Fortgeführte Aktivitäten		Aufgegebene Aktivitäten		Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten		davon Industriegeschäft ²		davon Financial Services ²	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
in Millionen €										
Umsatzerlöse	45.530	50.173	3.857	3.904	49.387	54.077	45.911	50.743	3.476	3.334
Umsatzkosten	-36.890	-40.118	-2.872	-2.923	-39.761	-43.041	-36.757	-40.165	-3.004	-2.876
Bruttoergebnis vom Umsatz	8.640	10.056	985	980	9.625	11.036	9.153	10.577	472	459
Vertriebskosten	-2.517	-2.846	-397	-465	-2.914	-3.312	-2.781	-3.172	-133	-140
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.642	-1.917	-75	-95	-1.717	-2.013	-1.504	-1.797	-213	-216
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-2.115	-1.664	-109	-111	-2.224	-1.776	-2.224	-1.776	-	-
Übrige Erträge/ Aufwendungen	263	-264	-89	-79	174	-343	143	-346	31	3
EBIT	2.630	3.363	316	230	2.945	3.592	2.788	3.487	157	106

1 Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden auch die Werte der Vergleichsperiode angepasst. Weitere Informationen sind in [Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) dargestellt.

2 Zur Erhöhung der Transparenz werden Erträge aus weiterverrechneten Kosten zwischen den Segmenten nicht mehr brutto ausgewiesen. Stattdessen erfolgt eine Saldierung mit den zugehörigen Funktionskosten innerhalb des jeweiligen Segments – ohne Auswirkung auf das EBIT. Auf Konzernebene bleibt die neue Vorgehensweise ohne Einfluss. Die Vorperiodenwerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

B.09**EBIT des Industriegeschäfts^{1,2}**

	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz Trucks ³		Trucks Asia		Daimler Buses		Überleitung	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
in Millionen €												
Umsatzerlöse	45.911	50.743	18.723	23.784	19.738	20.568	4.818	4.984	5.963	5.215	-3.331	-3.808
Umsatzkosten	-36.757	-40.165	-15.409	-19.247	-15.907	-16.275	-3.892	-3.989	-4.732	-4.222	3.183	3.568
Bruttoergebnis vom Umsatz	9.153	10.577	3.314	4.537	3.831	4.293	926	995	1.231	992	-148	-240
Vertriebskosten	-2.781	-3.172	-393	-458	-1.802	-2.021	-448	-491	-307	-282	168	79
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.504	-1.797	-375	-457	-733	-843	-163	-174	-185	-193	-48	-130
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-2.224	-1.776	-746	-653	-886	-610	-148	-137	-187	-173	-257	-203
Übrige Erträge/ Aufwendungen	143	-346	30	36	288	103	39	31	42	81	-255	-597
EBIT	2.788	3.487	1.831	3.005	698	922	206	225	594	425	-541	-1.091
davon aus aufgegebenen Aktivitäten ⁴	316	230	-	-	-	-	253	268	-	-	63	-38

1 Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden auch die Werte der Vergleichsperiode angepasst. Weitere Informationen sind in [Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) dargestellt.

2 Zur Erhöhung der Transparenz werden Erträge aus weiterverrechneten Kosten zwischen den Segmenten nicht mehr brutto ausgewiesen. Stattdessen erfolgt eine Saldierung mit den zugehörigen Funktionskosten innerhalb des jeweiligen Segments – ohne Auswirkung auf das EBIT. Auf Konzernebene bleibt die neue Vorgehensweise ohne Einfluss. Die Vorperiodenwerte wurden zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

3 Das Segmentergebnis wurde wesentlich beeinflusst durch einen nicht bereinigten Sondereffekt i.H.v. -120 Mio. € aus der vollständigen Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) im zweiten Quartal 2024.

4 Das EBIT des Segments Trucks Asia entspricht nicht dem EBIT aus aufgegebenen Aktivitäten, da Allokationen außerhalb von Mitsubishi Fuso und deren vollkonsolidierten Tochtergesellschaften erfolgen (z.B. Allokationen im Zusammenhang mit Konzernfunktionen).



EBIT und Profitabilität der Segmente im Jahresvergleich

Im Segment **Trucks North America** sank das Bruttoergebnis vom Umsatz von 19,1 % im Vorjahr auf 17,7 % im Jahr 2025. Diese Entwicklung wurde im Wesentlichen durch den deutlichen Absatzrückgang infolge schwächerer Märkte sowie durch höhere Herstellungskosten je Einheit verursacht; beide Effekte stehen im Zusammenhang mit den Auswirkungen der US-amerikanischen Zollpolitik. Zudem wirkten sich Wechselkurseffekte negativ aus. Dem entgegen wirkte eine verbesserte Preisdurchsetzung: Zum einen ergaben sich positive Effekte aus der Aktualisierung der Produktpalette, zum anderen konnten Kostensteigerungen teilweise weitergegeben werden.

Das EBIT des Segments ging auf 1.831 Mio. € (2024: 3.005 Mio. €) zurück; das bereinigte EBIT betrug 1.998 Mio. € (2024: 3.057 Mio. €). Bei einem Umsatz von 18.723 Mio. € (2024: 23.784 Mio. €) lag die bereinigte Umsatzrendite mit 10,7 % unter dem bereinigten Vorjahreswert von 12,9 %.

Die EBIT-Bereinigungen enthielten im Vorjahr Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 30 Mio. € (2025: 0 Mio. €). Im Berichtsjahr fielen zudem Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG in Höhe von 20 Mio. € (2024: 23 Mio. €, M&A-Sachverhalte) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der nicht zahlungswirksamen Ausbuchung zuvor aktivierter Entwicklungskosten in Höhe von 148 Mio. € (2024: 0 Mio. €, Sonstige) an.

Das Bruttoergebnis im Segment **Mercedes-Benz Trucks** sank von 20,9 % auf 19,4 %. Die Restrukturierungsaufwendungen für das Programm „Cost Down Europe“ in Höhe von insgesamt 331 Mio. Euro über alle Funktionsbereiche hinweg, hatten einen deutlichen Einfluss auf die Umsatzkosten im Berichtsjahr. Zudem wirkten sich höhere Produktionskosten, insbesondere im Zusammenhang mit dem Hochlauf neuer Produkte, sowie Belastungen aus der Preisdurchsetzung negativ auf den Bruttogewinn aus. Diese Effekte wurden teilweise durch einen positiven Beitrag der Absatzstruktur kompensiert, der auf den gestiegenen Absatz in der Region EU30 zurückzuführen war. Die Vertriebskosten wurden positiv beeinflusst durch den Wegfall der im Vorjahr erfassten Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit

dem China-Geschäft. Der Rückgang der allgemeinen Verwaltungskosten resultierte unter anderem aus geringeren Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG. Die Forschungs- und Entwicklungskosten stiegen aufgrund höherer Ausgaben für das Produktportfolio, einer niedrigeren Aktivierungsquote und der Ausbuchung zuvor aktivierter Entwicklungskosten.

Das EBIT belief sich auf 698 Mio. € (2024: 922 Mio. €), das bereinigte EBIT auf 1.230 Mio. € (2024: 1.319 Mio. €). Bei einem Umsatz von 19.738 Mio. € (2024: 20.568 Mio. €) lag die bereinigte Umsatzrendite mit 6,2 % leicht unter dem Vorjahreswert von 6,4 %.

Die Bereinigungen enthielten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 100 Mio. € (2024: 204 Mio. €, M&A-Sachverhalte), Wertberichtigungen im Zusammenhang mit dem China-Geschäft i.H.v. 30 Mio. € (2024: 189 Mio. €, M&A-Sachverhalte), Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen aus dem „Cost Down Europe“ Programm i.H.v. 331 Mio. € (2024: 4 Mio. € für ein Personalkostenoptimierungsprogramm im Vertrieb) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der nicht zahlungswirksamen Ausbuchung zuvor aktivierter Entwicklungskosten i.H.v. 70 Mio. € (2024: 0 Mio. €, Sonstige).

Das Bruttoergebnis vom Umsatz des Segments **Trucks Asia** sank von 20,0 % im Vorjahr auf 19,2 % im Berichtsjahr und wurde negativ beeinflusst durch die Wechselkursentwicklung sowie durch Effekte aus der Absatzstruktur. Gegenläufig wirkten eine verbesserte Preisdurchsetzung sowie der leichte Anstieg des Absatzvolumens. Darüber hinaus hatten geringere allgemeine Verwaltungs- und Vertriebskosten einen positiven Effekt im Jahresvergleich.

Das EBIT belief sich auf 206 Mio. € (2024: 225 Mio. €), das bereinigte EBIT auf 212 Mio. € (2024: 231 Mio. €). Bei einem Umsatz von 4.818 Mio. € (2024: 4.984 Mio. €) lag die bereinigte Umsatzrendite mit 4,4 % leicht unter dem bereinigten Vorjahreswert von 4,6 %.

Die Bereinigungen enthielten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 7 Mio. € (2024: 6 Mio. €, M&A-Sachverhalte).

Das Bruttoergebnis vom Umsatz im Segment **Daimler Buses** wurde durch die verbesserte Preisdurchsetzung, die Absatzstruktur und das Absatzvolumen sowie durch Wechselkurseffekte positiv beeinflusst und stieg von 19,0 % im Vorjahr auf 20,6 % im Berichtsjahr.

Gegenläufig wirkte sich im Jahresvergleich ein inflationsbedingter Kostenanstieg aus. Der Rückgang in der Summenposition der übrigen Erträge/ Aufwendungen resultierte insbesondere aus einem positiven Sondereffekt im Vorjahr, der aus der Neubewertung und dem Verkauf von Anteilen an einer nicht zum Kerngeschäft gehörenden Beteiligung entstand.

Das EBIT belief sich auf 594 Mio. € (2024: 425 Mio. €) und das bereinigte EBIT auf 599 Mio. € (2024: 432 Mio. €). Bei einem Umsatzzanstieg um 14 % auf 5.963 Mio. € (2024: 5.215 Mio. €) erhöhte sich die bereinigte Umsatzrendite auf 10,0 % und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert von 8,3 %.

Die Bereinigungen umfassten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. von 5 Mio. € (2024: 7 Mio. €, M&A-Sachverhalte).

Das Bruttoergebnis vom Umsatz verringerte sich im Segment **Financial Services** geringfügig von 13,8 % auf 13,6 %. Dieser Rückgang wurde im Wesentlichen durch die Wechselkursentwicklung und die Risikokosten beeinflusst. Gegenläufig führte die positive Entwicklung der Zinsmarge zu einem deutlichen Anstieg des operativen Ergebnisanteils aus dem Leasing- und Finanzierungsgeschäft.

Das EBIT belief sich auf 157 Mio. € (2024: 106 Mio. €). Das bereinigte EBIT lag mit 181 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau (2024: 133 Mio. €). Die sich daraus ergebende Eigenkapitalrendite betrug 5,3 % (2024: 3,9 %) sowie die entsprechende bereinigte Eigenkapitalrendite 6,1 % (2024: 5,0 %). Der Umsatz belief sich auf 3.476 Mio. € (2024: 3.334 Mio. €).

Die Bereinigungen in 2025 enthielten Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Transformations- und Restrukturierungsprogramm in Nordamerika i.H.v. 18 Mio. € (2024: 22 Mio. €) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 6 Mio. € (2024: 5 Mio. €, M&A-Sachverhalte).



Das EBIT der **Überleitung** von den operativen Ergebnissen der Segmente auf das EBIT des Konzerns betrug -541 Mio. € (2024: -1.091 Mio.€). Es umfasst Aufwendungen aus zentral verantworteten Sachverhalten i.H.v. 536 Mio. € (2024: 1.003 Mio. €) sowie Aufwendungen aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten i.H.v. 5 Mio. € (2024: 88 Mio. €).

Die Bereinigungen umfassten Aufwendungen für rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen) i.H.v. 76 Mio. € (2024: 152 Mio. €). Darüber hinaus umfassten die Bereinigungen für M&A-Sachverhalte i.H.v. 22 Mio. € (2024: 433 Mio.)

Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG sowie Aufwendungen aufgrund der beabsichtigten Integration von Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation und Hino Motors. Darin enthalten sind auch gegenläufige Effekte aus der Einstellung der planmäßigen Abschreibungen auf aufgegebenen Aktivitäten nach IFRS 5, um die gem. Segmentberichterstattung im Segment Trucks Asia weiterhin enthaltenen Abschreibungen im bereinigten EBIT zu berücksichtigen. Der Vorjahreswert enthielt zudem Aufwendungen im Zusammenhang mit der Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts an cellcentric i.H.v. 281 Mio. €.

Das **bereinigte EBIT** des Industriegeschäfts aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten wird aus der Kennzahl auf Konzernebene i.H.v. 3.778 Mio. € (2024: 4.667 Mio. €) abzüglich des Segments Financial Services i.H.v. 181 Mio. € (2024: 133 Mio. €) ermittelt. Somit beträgt diese Kennzahl für das Geschäftsjahr 2025 3.596 Mio. € (2024: 4.534 Mio. €).

B.10

Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT¹

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks ²	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck-Konzern
in Millionen €							
2025							
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	1.831	698	206	594	157	-541	2.945
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	76	76
Restrukturierungsmaßnahmen	-	331	-	-	18	-	349
M&A-Sachverhalte	20	131	7	5	6	22	190
Sonstige	148	70	-	-	-	-	218
Bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	1.998	1.230	212	599	181	-443	3.778
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	9,8	3,5	4,3	10,0	5,3	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)²	10,7	6,2	4,4	10,0	6,1	-	-
2024							
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	3.005	922	225	425	106	-1.091	3.592
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	152	152
Restrukturierungsmaßnahmen	30	4	-	-	22	-	55
M&A-Sachverhalte	23	393	6	7	5	433	867
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	3.057	1.319	231	432	133	-505	4.667
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	12,6	4,5	4,5	8,2	3,9	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)³	12,9	6,4	4,6	8,3	5,0	-	-

1 Die jeweiligen Inhalte der EBIT-Bereinigungen je Segment und Kategorie sind im Text dieses Kapitels angeführt.

2 Das Segmentergebnis wurde wesentlich beeinflusst durch einen nicht bereinigten Sondereffekt i.H.v. -120 Mio. € aus der vollständigen Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) im zweiten Quartal 2024.

3 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 2025

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 [Steuerungssystem](#) des zusammengefassten Lageberichts zu finden.

Die Kapitalrendite des Industriegeschäfts betrug in 2025 26,3 % (2024: 31,1 %). Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultierte aus dem deutlich niedrigeren EBIT; gegenläufig wirkte das leicht gesunkene durchschnittliche operative Nettovermögen.

Die Zusammensetzung der Kapitalrendite des Industriegeschäfts wird in der folgenden Tabelle dargestellt.

Weitere Informationen hierzu sind in der [Anmerkung 36. Kapitalmanagement](#) des Konzernanhangs enthalten.

B.11

Kapitalrendite des Industriegeschäfts

	2025	2024	Veränd. in %
in Millionen €			
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	2.788	3.487	-20
Immaterielle Vermögenswerte	3.015	3.156	-4
Sachanlagen	8.218	8.356	-2
Vorräte	8.134	8.899	-9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.844	3.770	+2
Übrige Vermögenswerte	4.610	4.826	-4
Operative Vermögenswerte^{1,2}	27.821	29.007	-4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.341	-4.529	-4
Übrige Verbindlichkeiten	-13.449	-14.383	-6
Operative Schulden^{1,2}	-17.791	-18.912	-6
Operatives Nettovermögen^{1,2}	10.030	10.095	-1
Durchschnittliches operatives Nettovermögen^{1,2}	10.608	11.198	-5
Kapitalrendite (in %)	26,3	31,1	-

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.

2 Inklusive zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden.



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. Es operiert 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 der Daimler Truck Holding AG und ihrer Tochtergesellschaften. Die Kapitalausstattung der Finanzdienstleistungs-, Produktions-, Vertriebs- oder Finanzierungsgesellschaften von Daimler Truck wird nach den Grundsätzen kosten- und risikooptimierter 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 kostenoptimiert 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 und eine vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinie (Revolving Credit Facility).

Im **Cash Management** werden Zahlungsmittelbedarfe und -überschüsse zentral ermittelt. Dabei werden täglich die liquiden Mittel so weit wie möglich zusammengeführt, u.a. durch die Nutzung von Cash-Pooling-Verfahren. 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 Vertragshändlern und Generalvertretern, sonstigen Firmenkunden sowie Privatkunden. Das Kreditrisikomanagement erfolgt auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses. In Abhängigkeit des identifizierten Risikos werden Kreditsicherheiten angefordert. Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft steuert Financial Services auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses. In diesem Prozess werden Mindestanforderungen an das Kredit- und Leasinggeschäft definiert und Standards für die Kreditprozesse sowie für das Identifizieren, Messen und Steuern von Risiken gesetzt. Wesentliche Elemente für die Steuerung der Kreditrisiken sind eine sachgerechte Kreditbeurteilung, die durch statistische Risikoklassifizierungsverfahren unterstützt wird, sowie eine strukturierte Portfolioanalyse und -überwachung.

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

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



Cash Flow

Aus dem **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** [↗ B. 12](#) ergab sich 2025 ein Mittelzufluss von 4,3 Mrd. € (2024: 1,6 Mrd. €). Obwohl der Cash Flow des Industriegeschäfts im Vergleich zum Vorjahr schwächer ausfiel, blieb dieser für den Konzern der wichtigste Treiber, während der Cash Flow im Segment Financial Services gegenüber dem Vorjahr eine signifikante Verbesserung verzeichnete.

Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag unter dem Vorjahr, vorwiegend aufgrund des geringeren Absatzvolumens.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit wurde im Jahr 2025 durch die Entwicklung im Working Capital i.H.v. 0,2 Mrd. € (2024: 0,6 Mrd. €) positiv beeinflusst. Das Working Capital entspricht der Summe aus Vorräten, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die Verringerung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, vor allem bedingt durch die erwartete Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung in Nordamerika, führte zu einem positiven Effekt auf den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit.

Die Veränderungen bei den sonstigen betrieblichen Vermögenswerten und Schulden enthalten negative Effekte insbesondere aus den Veränderungen der passiven Rechnungsabgrenzungsposten aus Mietvorauszahlungen sowie aus der Verminderung der Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien resultierend infolge von Rückkaufvereinbarungen.

B. 12

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung¹

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	6.553	7.067	6.363	6.722	190	345
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	3.008	3.802	2.853	3.699	155	103
Abschreibungen/Wertminderungen	1.075	1.153	1.054	1.129	22	24
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	328	637	325	599	3	39
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden						
Vorräte	194	179	154	161	40	19
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-153	870	-271	1.203	118	-333
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	165	-464	136	-467	28	3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	828	-2.770	5	17	823	-2.787
Vermietete Gegenstände	14	141	379	1.063	-365	-921
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-321	-398	-207	-580	-114	183
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	6	11	6	11	-	-
Gezahlte/Erstattete Ertragsteuern	-808	-1.607	-723	-1.567	-86	-41
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.336	1.555	3.712	5.268	624	-3.713
Zugänge zu Sachanlagen	-1.117	-1.417	-1.106	-1.407	-11	-10
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-358	-459	-347	-446	-11	-13
Erwerb und Erlöse aus dem Kauf/Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	-313	-325	-313	-325	-	-
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-559	-308	-553	-303	-6	-5
Sonstige Ein- und Auszahlungen	205	-44	195	-49	10	5
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.142	-2.552	-2.124	-2.529	-18	-23
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	2.673	2.909	2.393	2.111	280	797
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	-1.462	-1.528	-1.462	-1.528	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-191	-128	-191	-128	-	-
Erwerb eigener Aktien	-616	-850	-616	-850	-	-
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	767	-2.788	-767	2.788
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	403	403	891	-3.182	-488	3.585
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-502	80	-494	84	-8	-5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	8.648	6.553	8.348	6.363	300	190

¹ In der Konzern-Kapitalflussrechnung werden die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt. Die Cash Flows der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten sind in Anmerkung 4 des Konzernanhangs ersichtlich. Eine Überleitung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten ist ebenfalls in Anmerkung 4 des Konzernanhangs enthalten.



Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [↗ B.12](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 2,1 Mrd. € (2024: 2,6 Mrd. €). Der Mittelabfluss ist maßgeblich auf Zugänge bei Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, den Erwerb von Publikumsfonds sowie den Erwerb von Anteilbesitz zurückzuführen.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** [↗ B.12](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 0,4 Mrd. € (2024: 0,4 Mrd. €). Die Mittelzuflüsse resultierten hauptsächlich aus der Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten und aus der Ausgabe von Asset-Backed-Securities (ABS). Die Emission von Benchmark Anleihen im Gesamtwert von 5,4 Mrd. € erfolgte in den USA, den Niederlanden und Kanada. Darüber hinaus resultierten die Mittelabflüsse im Wesentlichen aus Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, aus dem am 10. Juli 2023 beschlossenen Aktienrückkaufprogramm i.H.v. 0,6 Mrd. € sowie aus den Rückzahlungen von Finanzierungsverbindlichkeiten i.H.v. 12,4 Mrd. €.

Im Jahr 2025 haben sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 2,1 Mrd. € erhöht.

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

Der wesentliche Indikator für die Finanzkraft des Daimler Truck-Konzerns ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts**, dargestellt in Tabelle [↗ B.13](#). Detaillierte Erläuterungen zu dieser und weiteren Kennzahlen unseres Steuerungssystems sind im Kapitel [↗ Steuerungssystem](#) des zusammengefassten Lageberichts zu finden.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** belief sich im Jahr 2025 auf 1,8 Mrd. € (2024: 3,2 Mrd. €).

Der Rückgang des Free Cash Flows im Industriegeschäft um 1,3 Mrd. € auf 1,8 Mrd. € resultierte im Wesentlichen aus dem deutlich geringeren Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit, der um 1,6 Mrd. € zurückging. Gegenläufig hatte der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit im Jahresvergleich einen positiven Effekt von 0,4 Mrd. €.

Im Cash Flow aus Geschäftstätigkeit wirkte insbesondere das um 0,8 Mrd. € deutlich niedrigere Ergebnis vor Ertragsteuern wesentlich infolge des gesunkenen Absatzes auf dem nordamerikanischen Markt.

Nach einer deutlichen Reduzierung des Working Capital im Vorjahr hat es sich im Berichtsjahr 2025 geringfügig reduziert. Ein moderater Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Berichtsjahr i.H.v. 0,3 Mrd. € stellt im Vergleich zu einem starken Rückgang im Vorjahr i.H.v. 1,2 Mrd. € eine Normalisierung dar. Der Rückgang des Vorjahres war im Wesentlichen auf einen positiven Effekt aus zeitpunktbezogenen Kundenzahlungen in 2024 zurückzuführen. Gegenläufig wirkte ein positiver Cash-Effekt aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 0,1 Mrd. €.

Die im Vergleich zum Vorjahr um 0,8 Mrd. € geringeren Ertragsteuerzahlungen wirkten sich positiv aus.

Die Factoring-Aktivitäten mit externen Banken und Finanzinstituten betrugen 25 Mio. € (2024: 160 Mio. €).

Der Cashflow aus Investitionstätigkeit wurde im Wesentlichen durch geringere Investitionen in das Sachanlagevermögen in Höhe von 0,3 Mrd. € beeinflusst. Der Rückgang resultierte insbesondere aus geringeren Investitionen in Infrastrukturprojekte, darunter das neue, fertiggestellte Logistikzentrum in Halberstadt, Deutschland.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir einen **bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ B.13](#). Der um Restrukturierungsmaßnahmen, rechtliche Verfahren und M&A-Sachverhalte bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 2,2 Mrd. € (2024: 3,7 Mrd. €).

B.13			
Free Cash Flow des Industriegeschäfts			
	2025	2024	25/24
in Millionen €			Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.712	5.268	-1.556
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.124	-2.529	+405
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	553	303	+250
Nutzungsrechte	-237	-121	-116
Übrige Anpassungen	-80	230	-310
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	1.824	3.152	-1.328
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	84	108	-24
Restrukturierungsmaßnahmen	28	16	+11
M&A-Sachverhalte	246	406	-160
Sonstige	-	-	-
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.182	3.682	-1.500



Die Überleitung vom Cash Flow vor Zinsen und Steuer (CFBIT) zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist in der Tabelle [↗ B.14](#) dargestellt.

B.14		
Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts		
	2025	2024
in Millionen €		
CFBIT des Industriegeschäfts	2.480	4.358
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-723	-1.567
Gezahlte/erhaltene Zinsen	138	293
Übrige Überleitungsposten	-72	67
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	1.824	3.152

Die Tabelle [↗ B.15](#) zeigt die Zusammensetzung des CFBIT für das Industriegeschäft. In der Tabelle [↗ B.16](#) 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. Sie liegt damit unter dem Vorjahreswert von 1,1, was vor allem auf den geringeren Beitrag des Working Capital zur Cash-Generierung im Berichtszeitraum zurückzuführen ist.

B.15		
CFBIT des Industriegeschäfts		
	2025	2024
in Millionen €		
EBIT	2.788	3.487
Veränderung im Working Capital	20	897
Nettofinanzinvestitionen	-314	-325
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.554	-1.520
Abschreibungen/Wertminderungen	1.054	1.129
Übrige	487	690
CFBIT	2.480	4.358

B.16		
Überleitung zum bereinigten CFBIT		
	2025	2024
in Millionen €		
CFBIT	2.480	4.358
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	84	108
Restrukturierungsmaßnahmen	28	16
M&A-Sachverhalte	246	406
Sonstige	-	-
Bereinigter CFBIT	2.838	4.888
Bereinigtes EBIT	3.596	4.534
Bereinigte Cash Conversion Rate ¹	0,8	1,1

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

Seit dem 31. Dezember 2024 verringerte sich die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [↗ B.17](#) um 0,9 Mrd. € auf 7,7 Mrd. €. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die im zweiten Quartal gezahlte Dividende an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, die Auszahlungen im Rahmen des ersten Aktienrückkaufprogramms i.H.v. 0,6 Mrd. € (inklusive Aufwendungen für die Durchführung des Aktienrückkaufprogramms), negative Währungseffekte i.H.v. 0,4 Mrd. € sowie Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile i.H.v. 0,2 Mrd. € zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der positive Free Cash Flow des Industriegeschäfts i.H.v. 1,8 Mrd. €.

Der Anstieg der Brutto-Liquidität und der Anstieg der Finanzierungsverbindlichkeiten des Industriegeschäfts resultierten im Wesentlichen aus Anleiheemissionen in den USA, Kanada und in den Niederlanden.

B.17			
Netto-Liquidität des Industriegeschäfts			
	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024	25/24
in Millionen €			
			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.348	6.363	+1.984
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.679	2.235	+444
Brutto-Liquidität	11.026	8.598	+2.428
Finanzierungsforderungen/-verbindlichkeiten	-3.245	271	-3.515
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-111	-311	+200
Finanzierungsforderungen/-verbindlichkeiten (nominal)	-3.356	-41	-3.315
Netto-Liquidität	7.670	8.558	-887



Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende **Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns** hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2024 um 1,7 Mrd. € auf 18,5 Mrd. € verringert. ➔ **B. 18**

B. 18			
Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns			
	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024	25/24
in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.648	6.553	+2.095
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.725	2.276	+449
Brutto-Liquidität	11.373	8.829	+2.544
Finanzierungsverbindlichkeiten	-29.749	-28.666	-1.083
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-112	-312	+200
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-29.860	-28.977	-883
Netto-Verschuldung	-18.488	-20.149	+1.661

Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2025 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 0,7 Mrd. € (2024: 0,6 Mrd. €). Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem **sonstige finanzielle Verpflichtungen** von 1,0 Mrd. € (2024: 1,3 Mrd. €¹) eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen.

Sowohl zum 31. Dezember 2025 als auch zum 31. Dezember 2024 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 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 2025 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, Geldmarktgeschäfte, Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten im Kapitalmarkt, sowie die Verbriefung von Kundenforderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset-Backed-Securities).

Zinssenkungen der meisten Zentralbanken im Jahr 2025 kombiniert mit stabilen Kreditspreads, haben insgesamt zu leicht gesunkenen Refinanzierungskosten geführt. Im Berichtszeitraum deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf im Wesentlichen durch die Emission von **Anleihen** und **Asset-Backed-Securities** (ABS) Transaktionen. In den USA, Europa und Kanada erfolgt dies in Form von sogenannten Benchmark-Emissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen), dargestellt in der Tabelle ➔ **B. 19**, durch die Daimler Truck Finance North America LLC, die Daimler Truck International Finance B.V. sowie die Daimler Truck Finance Canada Inc.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren im Jahr 2025 **Bankkredite** insbesondere für die Währungsräume brasilianischer Real, mexikanischer Pesos, australischer Dollar, kanadischer Dollar, Euro und japanischer Yen. Diese Kredite wurden sowohl von global agierenden als auch von national operierenden Banken bereitgestellt. Kreditgeber waren daneben staatliche Finanzierungsinstitutionen (beispielsweise die brasilianische Entwicklungsbank).

Im März 2024 wurde mit einem Konsortium internationaler Banken eine syndizierte **Kreditlinie** i.H.v. 5,0 Mrd. € mit einer ursprünglichen Laufzeit von fünf Jahren mit zwei Verlängerungsoptionen um ein Jahr abgeschlossen. Im ersten Quartal 2025 wurde die erste Verlängerungsoption ausgeübt, so dass die Kreditlinie eine Laufzeit bis März 2030 aufweist. Daimler Truck beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

B. 19			
Benchmark-Emissionen			
Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Truck Finance North America LLC	700 Mio. USD	01.2025	01.2028
Daimler Truck Finance North America LLC	300 Mio. USD	01.2025	01.2028
Daimler Truck Finance North America LLC	800 Mio. USD	01.2025	01.2030
Daimler Truck Finance North America LLC	500 Mio. USD	01.2025	01.2032
Daimler Truck Finance North America LLC	600 Mio. USD	01.2025	01.2035
Daimler Truck International Finance B.V.	350 Mio. EUR	05.2025	05.2027
Daimler Truck International Finance B.V.	650 Mio. EUR	05.2025	11.2029
Daimler Truck Finance North America LLC	550 Mio. USD	08.2025	08.2027
Daimler Truck Finance North America LLC	750 Mio. USD	08.2025	10.2030
Daimler Truck Finance North America LLC	600 Mio. USD	08.2025	10.2032
Daimler Truck Finance Canada Inc.	250 Mio. CAD	08.2025	10.2028
Daimler Truck Finance Canada Inc.	175 Mio. CHF	09.2025	09.2031

1 Vorjahr aufgrund eines unwesentlichen Fehlers angepasst.



Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittzinssätze sind in Tabelle [7 B.20](#) dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2025 überwiegend auf die folgenden Währungen: 46 % auf US-Dollar, 22 % auf Euro, 8 % auf brasilianische Real und 4 % auf kanadische Dollar.

Zum 31. Dezember 2025 betrugen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 29,2 Mrd. € (31. Dezember 2024: 28,7 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.

B.20				
Refinanzierungsinstrumente				
	Durchschnittsinssätze		Buchwerte	
	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
	in %		in Millionen €	
Anleihen	4,94	5,04	18.567	17.161
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	4,95	5,36	1.044	1.646
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6,57	8,53	8.194	7.499

Rating

Das Kreditrating blieb im Geschäftsjahr 2025 unverändert. Damit hat Daimler Truck weiterhin ein solides Investment Grade Rating, wie in der Tabelle [7 B.21](#) dargestellt, von den Ratingagenturen S&P Global Ratings und Moody's erhalten.

Das A-/A-2 (lang- und kurzfristig) Rating von **S&P Global Ratings** trägt der Einschätzung der Agentur Rechnung, dass Daimler Truck eine führende Marktposition in Nordamerika und eine solide Position in den fragmentierten Märkten in Europa und Lateinamerika innehat. Das stabile Service- und Ersatzteilgeschäft und die defensive Bilanzstruktur trage zu einer erhöhten Resilienz in volatilen Marktphasen bei.

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 und seine starken Marktpositionen in USA und Europa wider. Moody's verwies zudem auf die konservative Finanzpolitik von Daimler Truck gepaart mit einer starken Liquidität und einer niedrigen Verschuldung, was die Widerstandsfähigkeit des Konzerns sicherstellt.

B.21	
Rating	
Ende 2025	
Langfristiges Rating	
S&P	A-
Moody's	A3
Kurzfristiges Rating	
S&P	A-2
Moody's	P-2



Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** ist im Vergleich zum 31. Dezember 2024 von 73,9 Mrd. € auf 72,5 Mrd. € gesunken. Im Rückgang sind 5,0 Mrd. € negative Wechselkurseffekte enthalten; währungsbereinigt war ein Anstieg von 3,6 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 30,9 Mrd. € (2024: 33,5 Mrd. €) auf Financial Services; dies entsprach 42,6 % aller Vermögenswerte im Daimler Truck-Konzern (2024: 45,4 %).

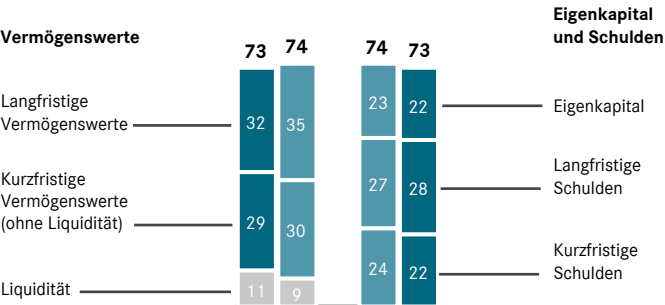
Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 56,0 % auf dem Niveau des Vorjahres (2024: 52,1 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 30,5 % ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres (2024: 32,0 %). Tabelle [↗ B.22](#) zeigt die Bilanzstruktur nach Fristigkeiten.

Tabelle [↗ B.23](#) zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler Truck-Konzerns, des Industriegeschäfts sowie von Financial Services.

B.22

Bilanzstruktur Daimler Truck-Konzern

2025 2024



B.23

Verkürzte Konzernbilanz

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
in Millionen €						
Vermögenswerte						
Immaterielle Vermögenswerte	2.771	3.209	2.720	3.156	51	53
Sachanlagen	6.991	8.413	6.939	8.356	52	57
Vermietete Gegenstände	4.117	4.381	2.902	3.103	1.215	1.278
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26.109	28.893	-10	-8	26.119	28.900
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	896	812	888	811	9	1
Vorräte	7.209	9.012	7.136	8.899	73	113
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.652	4.325	3.248	3.770	404	555
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.550	6.553	8.249	6.363	300	190
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.725	2.276	2.679	2.235	46	41
davon kurzfristig	2.630	2.185	2.630	2.185	-	-
davon langfristig	95	91	49	50	46	41
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.733	1.420	455	261	1.278	1.159
Sonstige Vermögenswerte	4.299	4.560	2.961	3.363	1.338	1.197
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3.478	-	3.478	-	-	-
Bilanzsumme	72.530	73.854	41.646	40.310	30.884	33.543
Eigenkapital und Schulden						
Eigenkapital	22.068	22.850	19.103	19.823	2.965	3.027
Rückstellungen	5.984	6.667	5.835	6.507	148	160
Finanzierungsverbindlichkeiten	29.194	28.666	2.690	-271	26.504	28.937
davon kurzfristig	8.767	10.293	-5.988	-5.708	14.755	16.001
davon langfristig	20.426	18.373	8.677	5.437	11.749	12.936
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.794	4.629	3.671	4.529	122	99
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	3.797	4.405	3.044	3.570	753	835
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	4.015	4.326	4.014	4.324	1	2
Sonstige Schulden	2.079	2.310	1.688	1.827	390	483
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	1.600	-	1.600	-	-	-
Bilanzsumme	72.530	73.854	41.646	40.310	30.884	33.543



Die Effekte auf die Bilanzpositionen infolge der Umgliederungen in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden sind in [7 B.24](#) bzw. der [Anmerkung 4. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden](#) dargestellt.

B.24

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

	31. Dezember 2025
	Zur Veräußerung gehalten
in Millionen €	
Immaterielle Vermögenswerte	295
Sachanlagen	1.280
davon Nutzungsrechte	401
Vermietete Gegenstände	148
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	111
Vorräte	998
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	596
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	98
Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹	-135
Übrige Vermögenswerte	88
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3.478
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11
Rückstellung für sonstige Risiken	156
Finanzierungsverbindlichkeiten	555
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	670
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	48
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	82
Übrige Schulden	78
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	1.600

1 Die Eliminierung konzerninterner Sachverhalte innerhalb der als zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte führte zu einem negativen Ausweis in den übrigen finanziellen Vermögenswerten.

Neben den Effekten aus den zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten und Schulden haben sich in den Bilanzpositionen folgende weitere Veränderungen ergeben:

In den Vermögenswerten war ein Anstieg der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu verzeichnen. Gegenläufig wirkte der Rückgang der Forderungen aus Finanzdienstleistungen sowie Vorräte.

Die **immateriellen Vermögenswerte** von 2,8 Mrd. € (31. Dezember 2024: 3,2 Mrd. €) beinhalteten 0,6 Mrd. € (31. Dezember 2024: 0,7 Mrd. €) Geschäfts- oder Firmenwerte, 1,0 Mrd. € (31. Dezember 2024: 1,2 Mrd. €) aktivierte Entwicklungskosten und 1,2 Mrd. € (31. Dezember 2024: 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 (inklusive aktivierten Fremdkapitalkosten) lagen bei 274 Mio. € (31. Dezember 2024: 404 Mio. €) und entsprachen einem Anteil von 11,5 % (2024: 20,6 %) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsausgaben des Konzerns.

Die Zugänge zu den aktivierte Entwicklungskosten resultierten im Wesentlichen aus mehreren Produkt- und Technologieprojekten im Bereich des lokal CO₂e-freien Transports. Im zweiten Quartal 2025 wurden aktivierte Entwicklungskosten i.H.v. 218 Mio. € infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, nicht zahlungswirksam ausgebucht.

Die **Sachanlagen** (einschließlich Nutzungsrechte) beliefen sich zum 31. Dezember 2025 auf 7,0 Mrd. € (31. Dezember 2024: 8,4 Mrd. €). Dabei reduzierten sich die Investitionen in Sachanlagen des Daimler Truck-Konzerns von 1.417 Mio. € auf 1.057 Mio. €. Der Schwerpunkt lag auf dem Ausbau und der Modernisierung von Produktions- und Logistikstandorten, der Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios sowie der Unterstützung der technologischen Transformation. Diese Maßnahmen umfassen Investitionen in neue Technologien, E-Mobilität, Digitalisierung und die Verbesserung der Infrastruktur. Die Sachinvestitionen an deutschen Standorten betrugen 471 Mio. € (2024: 666 Mio. €).

Die **vermieteten Gegenstände** als auch die **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** lagen leicht unter Vorjahresniveau. Der Rückgang der Forderungen aus Finanzdienstleistungen resultierte im Wesentlichen aus negativen Währungseffekten sowie aus der erwarteten Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung in Nordamerika. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag bei 41,7 % (2024: 45,1 %).

Die **at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** lagen zum 31. Dezember 2025 mit 0,9 Mrd. € leicht über dem Vorjahreswert von 0,8 Mrd. €, hauptsächlich infolge von Kapitaleinlagen in die Gemeinschaftsunternehmen Amplify Cell Technologies LLC (Amplify) und Coretura AB.

Der Rückgang der **Vorräte** in 2025 resultierte im Wesentlichen aus Wechselkurseffekten sowie dem gesunkenen Produktions- und Absatzvolumen, der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 9,9 % auch leicht unter dem Vorjahresniveau (2024: 12,2 %).

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** lagen mit 3,7 Mrd. € auf dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 4,3 Mrd. €).

Die **Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente** beliefen sich zum 31. Dezember 2025 auf 8,5 Mrd. € und lagen über dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2024: 6,6 Mrd. €). Der Anstieg war im Wesentlichen auf die positiven Mittelzuflüsse aus der Geschäftstätigkeit sowie die Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten zurückzuführen. Demgegenüber wirkten sich die Dividendenausschüttung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG, Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit, die Effekte aus dem ersten Aktienrückkaufprogramm, beschlossen am 10. Juli 2023, sowie die Rückzahlungen externer Finanzierungsverbindlichkeiten – insbesondere von Anleihen – mindernd aus.

Die **verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen** mit einem Buchwert von 2,7 Mrd. € lagen deutlich über dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 2,3 Mrd. €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Zunahme von Geldmarktfonds zurückzuführen, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.



Auf der Passivseite der Bilanz war insbesondere beim Eigenkapital, den Rückstellungen und den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten ein Rückgang zu verzeichnen, der durch einen Anstieg der Finanzverbindlichkeiten teilweise kompensiert wurde.

Das **Eigenkapital** des Konzerns betrug 22,1 Mrd. € zum 31. Dezember 2025 (31. Dezember 2024: 22,9 Mrd. €). Wesentliche positive Einflüsse auf die Entwicklung des Eigenkapitals resultierten aus dem Konzernergebnis von 2,0 Mrd. €. Gegenläufig wirkten sich insbesondere die Dividendenausschüttung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, der Erwerb von 16.173.237 Aktien im Rahmen des ersten Aktienrückkaufprogramms i.H.v. 0,6 Mrd. € (inklusive Aufwendungen für die Durchführung des Aktienrückkaufprogramms) sowie negative Effekte aus der Währungsumrechnung von 1,2 Mrd. € aus. Das den Aktionären der Daimler Truck Holding AG zustehende Eigenkapital beträgt zum 31. Dezember 2025 21,6 Mrd. € (31. Dezember 2024: 22,2 Mrd. €).

Das vom Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG am 10. Juli 2023 beschlossene Aktienrückkaufprogramm hinsichtlich des Erwerbs eigener Aktien im Wert von bis zu 2 Mrd. € (ohne Erwerbsnebenkosten) wurde am 1. August 2025 beendet. Der Erwerb der eigenen Aktien erfolgte über die Börse in zwei Tranchen. Insgesamt wurden im Zeitraum vom 2. August 2023 bis zum 1. August 2025 57.351.483 eigene Aktien im Gesamtwert von 2,0 Mrd. € zurückgekauft. Davon entfielen auf den Berichtszeitraum 16.173.237 eigene Aktien zu einem Erwerbspreis von 616 Mio. € (inklusive Aufwendungen für die Durchführung des Aktienrückkaufprogramms).

Der Vorstand der Daimler Truck Holding AG hat am 4. November 2025 beschlossen 26.267.890 Stück eigene Aktien einzuziehen und das Grundkapital der Gesellschaft entsprechend um 26.267.890 € herabzusetzen. Daher beträgt das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG nach der Einziehung nunmehr 765.600.399 € (2024: 791.868.289 €).

Vor dem Hintergrund der robusten Liquiditätssituation und des im Jahr 2025 vorgestellten Rahmens zur Kapitalallokation haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG am 7. Juli 2025 die Durchführung eines zweiten Aktienrückkaufprogramms beschlossen. Auf dieser Grundlage sollen eigene Aktien im Wert von bis zu 2,0 Mrd. € (ohne Erwerbsnebenkosten) über einen Zeitraum

von bis zu 24 Monaten über die Börse erworben werden. Im Rahmen dieses am 7. Juli 2025 angekündigten Programms erfolgten im Berichtsjahr 2025 noch keine Erwerbe eigener Aktien. Nähere Informationen zum Aktienrückkauf finden sich in [Anmerkung 21. Eigenkapital](#) des Konzernanhangs und unter www.daimlertruck.com/investoren/aktie/aktienrueckkauf.

Bei der Bilanzsumme war ein Rückgang um 1,8 % zu verzeichnen, ebenso reduzierte sich das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 3,4 %. Die **Eigenkapitalquote** des Konzerns lag mit 30,4 % auf dem Vorjahresniveau (2024: 30,9 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 45,9 % (2024: 49,2 %).

Die **Rückstellungen** lagen mit 6,0 Mrd. € leicht unter dem Vorjahreswert (31. Dezember 2024: 6,7 Mrd. €), der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 8,2 % auf dem Niveau des Vorjahres (2024: 9,0 %). Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen lagen mit 0,9 Mrd. € unter Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 1,1 Mrd. €). Dem Rückgang des Barwerts der Pensionsverpflichtungen auf 5,4 Mrd. € (31. Dezember 2024: 6,5 Mrd. €), stand ein Marktwert der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 5,3 Mrd. € (31. Dezember 2024: 5,9 Mrd. €) gegenüber. Diese Veränderungen resultieren im Wesentlichen aus Pensionsabfindungen in den USA.

Darüber hinaus beinhalteten die Rückstellungen für sonstige Risiken Verpflichtungen für Produktgarantien in Höhe von 2,1 Mrd. € (31. Dezember 2024: 2,5 Mrd. €), für den Personal- und Sozialbereich von 1,6 Mrd. € (31. Dezember 2024: 1,6 Mrd. €), für Haftungs- und Prozessrisiken und behördliche Verfahren von 0,9 Mrd. € (31. Dezember 2024: 1,0 Mrd. €) sowie übrige Rückstellungen von 0,4 Mrd. € (31. Dezember 2024: 0,4 Mrd. €).

Die Verringerung der Rückstellungen für Produktgarantien ist im Wesentlichen auf positive Währungseffekte zurückzuführen. Die Personalrückstellungen lagen auf Vorjahresniveau. Zum 31. Dezember 2025 beliefen sich die Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen des Programms „Cost Down Europe“ auf 324 Mio. €. Sie wurden weitgehend durch geringere Rückstellungen für variable Vergütung und Bonuszahlungen an Führungskräfte und Mitarbeitende ausgeglichen, die infolge geringerer Neubildungen und positiver Währungseffekte zurückgingen.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 29,2 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2024: 28,7 Mrd. €). In 2025 wurden Anleihen i.H.v. 6,4 Mrd. € an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten emittiert. Zudem stiegen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 0,7 Mrd. € und Asset-Backed-Securities (ABS) wurden im Gegenwert von 0,6 Mrd. € begeben. Gegenläufig wirkt die Rückzahlung von Anleihen in Höhe von 3,9 Mrd. € und Asset-Backed-Securities sowie positive Währungseffekte. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfielen 63,6 % auf Anleihen, 28,1 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 3,6 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen, 1,9 % auf Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen sowie 0,9 % auf Darlehen und übrige Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** lagen unter dem Vorjahresniveau, hauptsächlich aufgrund des geringeren Produktionsvolumens.

Der Rückgang der **übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** resultierte im Wesentlichen aus derivativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sowie aus gesunkenen Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien resultierend aus Rückkaufvereinbarungen.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz [7 C.03](#), der Entwicklung des Konzerneigenkapitals [7 C.05](#) sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang entnommen werden.



Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Das abgelaufene Geschäftsjahr 2025 war geprägt von anhaltender Unsicherheit. Dennoch lag das Wachstum der Weltwirtschaft ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres, da insbesondere die großen Wirtschaftsräume ein resilientes Wachstum aufwiesen. Wichtige Zentralbanken reduzierten die Leitzinsen und sorgten so für ein weniger restriktives geldpolitisches Umfeld. Eingeführte Zölle sorgten allerdings für deutliche Verschiebungen in den Handelsströmen, mit teils negativen Auswirkungen auf die von Unsicherheit geprägte Industrie und den zugehörigen Investitionen.

Infolge der Unsicherheiten auf dem nordamerikanischen Markt verringerte sich der Absatz des Segments Trucks North America im Jahr 2025 um 26 % auf 141.814 Einheiten. Die weiteren Segmente des Industriegeschäfts konnten ihr Absatzniveau gegenüber dem Vorjahr halten oder sogar leicht steigern. Insgesamt sank der Konzernabsatz im Vergleich zum Vorjahr um 8 % auf 422.510 Einheiten.

Das bereinigte EBIT des Konzerns aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten reduzierte sich um 19 % auf 3,8 Mrd. €, was im Wesentlichen auf die rückläufigen Ergebnisse im profitablen Nordamerikageschäft zurückzuführen ist. In diesem herausfordernden Umfeld erreichte Daimler Truck im Geschäftsjahr 2025 die im Zwischenbericht Q2 2025 aktualisierte Prognose für Absatz, Umsatz und Ergebnis – sowohl auf Konzernebene als auch im Industriegeschäft. Die bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten lag bei 7,8 % (Vorjahr: 8,9 %). Das Segment Financial Services konnte bei einem rückläufigen Vertragsvolumen die bereinigte Eigenkapitalrendite auf 6,1 % (Vorjahr: 5,0 %) steigern.

Ein Kennzahlenvergleich der abgegebenen Prognose mit der tatsächlichen Entwicklung im Geschäftsjahr 2025 sowie die Prognose für das Geschäftsjahr 2026 ist in Tabelle [7 B.116](#) 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 2024 ausgewiesen.

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

Der Jahresabschluss 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.



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 3.501 Mio. € (2024: 1.558 Mio. €).

Die **allgemeinen Verwaltungskosten** lagen bei 70 Mio. € (2024: 68 Mio. €). Hierin enthalten waren im Wesentlichen Personalaufwendungen in Höhe von 16 Mio. € (2024: 23 Mio. €) und sonstige nicht fertigungsbezogene Fremdleistungen in Höhe von 16 Mio. € (2024: 16 Mio. €). Der Anstieg der allgemeinen Verwaltungskosten im Vergleich zum Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus höheren Kosten der sonstigen Fremdleistungen.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sind im Vergleich zum Vorjahr um 8 Mio. € auf 15 Mio. € gesunken und enthielten im Wesentlichen die Weiterberechnung von erbrachten Managementdienstleistungen an die Daimler Truck AG in Höhe von 12 Mio. €. Ursächlich für den Rückgang im Vergleich zum Vorjahr war im Wesentlichen die Reduzierung der weiterbelasteten Kosten.

Das **Zinsergebnis** reduzierte sich um 93 Mio. € auf 77 Mio. €. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf einen niedrigeren Zinsertrag aus der Verzinsung des Cashpool-Guthabens zurückzuführen.

Der Ertrag aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** belief sich auf 34 Mio. € (2024: Aufwand 40 Mio. €) und resultiert im Wesentlichen aus periodenfremden laufenden Steuern.

Der **Jahresüberschuss** der Daimler Truck Holding AG betrug 3.557 Mio. € (2024: 1.643 Mio. €) und entspricht damit der im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartung eines deutlichen Anstiegs des Jahresüberschusses. Die Gesellschaft weist für das Geschäftsjahr 2025 einen Bilanzgewinn in Höhe von 4.406 Mio. € (2024: 2.338 Mio. €) aus. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2025 der Daimler Truck Holding AG insgesamt 1.455 Mio. € (1,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten und von dem nach der Ausschüttung verbleibenden Bilanzgewinn 2.000 Mio. € in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen und 951 Mio. € auf neue Rechnung vorzutragen. Bei der angegebenen Ausschüttungssumme sind die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses vorhandenen 765.600.399 dividendenberechtigten Stückaktien berücksichtigt. Die Gesellschaft hielt zu diesem Zeitpunkt keine eigenen Aktien. Sofern sich bis zum Tag der Hauptversammlung die Anzahl der dividendenberechtigten Stückaktien verändern sollte, wird in der Hauptversammlung ein entsprechend angepasster Beschlussvorschlag zur Abstimmung gestellt, der unverändert eine Dividende von 1,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie und daher entsprechend angepasste Beträge für die Ausschüttungssumme und den Gewinnvortrag vorsehen wird.

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.25

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler Truck Holding AG

	2025	2024
in Mio. €		
Allgemeine Verwaltungskosten	-70	-68
Sonstige betriebliche Erträge	15	23
Operatives Ergebnis	-55	-45
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags erhaltene Gewinne	3.501	1.558
Zinsergebnis	77	170
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	34	-40
Jahresüberschuss	3.557	1.643
Gewinnvortrag	875	726
Ertrag aus der Kapitalherabsetzung aufgrund des Erwerbs eigener Aktien	26	31
Aufwand aus dem Erwerb eigener Aktien	-26	-31
Einstellung in die Kapitalrücklage nach den Vorschriften über die vereinfachte Kapitalherabsetzung	-26	-31
Bilanzgewinn	4.406	2.338



Finanz- und Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** lag mit 22.344 Mio. € um 1.463 Mio. € über dem Vorjahresniveau.

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

Die **Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände** sind im Vergleich zum Vorjahr um 1.470 Mio. € auf 7.244 Mio. € gestiegen und beinhalteten im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 7.089 Mio. €. Diese resultierten im Wesentlichen in Höhe von 3.535 Mio. € aus Forderungen des konzerninternen Verrechnungsverkehrs im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagement und in Höhe von 3.501 Mio. € aus dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der Daimler Truck AG. Aufgrund der Cash-Management-Struktur wird das operative Bankkonto der Daimler Truck Holding AG täglich ausgeglichen.

Der aktive **Rechnungsabgrenzungsposten** reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 6 Mio. € auf 1 Mio. € und beinhaltet im Wesentlichen Vorauszahlungen für Ratingdienstleistungen.

Der **Cash Flow aus der operativen Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2025 auf 111 Mio. € (2024: -70 Mio. €). Im Wesentlichen wirkten sich die im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Steuererstattungen positiv auf den Cash Flow aus der operativen Geschäftstätigkeit aus.

Der **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** betrug im Geschäftsjahr 2025 1.558 Mio. € (2024: 5.511 Mio. €) und resultierte aus der Ergebnisabführung der Daimler Truck AG.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** des Geschäftsjahres 2025 in Höhe von -2.071 Mio. € (2024: -2.378 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 1.468 Mio. € auf 22.054 Mio. €. Das Eigenkapital erhöhte sich im Wesentlichen durch den Bilanzgewinn in Höhe von 4.406 Mio. € (31. Dezember 2024: 2.338 Mio. €) und reduzierte sich auf Grund der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG in Höhe von 1.462 Mio. € (31. Dezember 2024: 1.528 Mio. €), sowie durch den Erwerb eigener Anteile im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms. Zum 31. Dezember 2025 befanden sich keine eigenen Aktien (31. Dezember 2024: 10 Mio. €) im Bestand der Daimler Truck Holding AG. Im Berichtsjahr wurde das Grundkapital mit Wirkung vom 4. November 2025 durch die Einziehung eigener Aktien von 791.868.289 € auf 765.600.399 € herabgesetzt. Nähere Informationen zum Aktienrückkaufprogramm finden sich in [Anmerkung 21. Eigenkapital](#) des Konzernanhangs.

Die **Rückstellungen** sind um 20 Mio. € auf 120 Mio. € gesunken und resultierten im Wesentlichen aus Steuerrückstellungen, Personalarückstellungen, sonstigen gesetzlichen Verpflichtungen sowie der Verpflichtung zur Jahresabschlusserstellung und -prüfung.

Die **Verbindlichkeiten** sind um 3 Mio. € auf 170 Mio. € gesunken und beinhalteten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft (154 Mio. €).

B.26

Verkürzte Bilanz der Daimler Truck Holding AG

	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
in Mio. €		
Aktiva		
Finanzanlagen	15.100	15.100
Anlagevermögen	15.100	15.100
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	7.244	5.774
Umlaufvermögen	7.244	5.774
Rechnungsabgrenzungsposten	1	7
	22.344	20.881
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	766	792
Eigene Anteile	0	-10
Kapitalrücklage	14.334	14.308
Gewinnrücklagen	2.548	3.140
Bilanzgewinn	4.406	2.338
Eigenkapital	22.054	20.568
Steuerrückstellungen	97	115
Sonstige Rückstellungen	23	25
Rückstellungen	120	140
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	159	157
Sonstige Verbindlichkeiten	11	16
Verbindlichkeiten	170	173
	22.344	20.881

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 dargestellten aggregierten Risiken und Chancen wird die Gesamtrisiko- und Chancensituation im Vergleich zum Vorjahr als weitgehend unverändert eingeschätzt. Die Risiken verbleiben weiterhin auf einem hohen Niveau, während sich vereinzelt auch zusätzliche Chancen ergeben. Das Gesamtrisiko- und Chancenprofil verbleibt im Berichtszeitraum insgesamt anspruchsvoll.

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 Geschäftsjahr 2026 erwarten wir bei der Daimler Truck Holding AG einen Jahresüberschuss zwischen 3.000 Mio. € und 3.400 Mio. €. Wir rechnen insbesondere mit einer Reduzierung 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 Truck¹

Allgemeine Informationen

Zusammenfassender Überblick	73
Nachhaltigkeitsgovernance	77
Doppelte Wesentlichkeitsanalyse	82

Umwelt

Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel	87
Vermeidung von Umweltverschmutzung	99
Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft	100
EU-Taxonomie	107

Soziales

Unser Team	115
Menschenrechte in der Wertschöpfungskette	132
Verkehrssicherheit	138

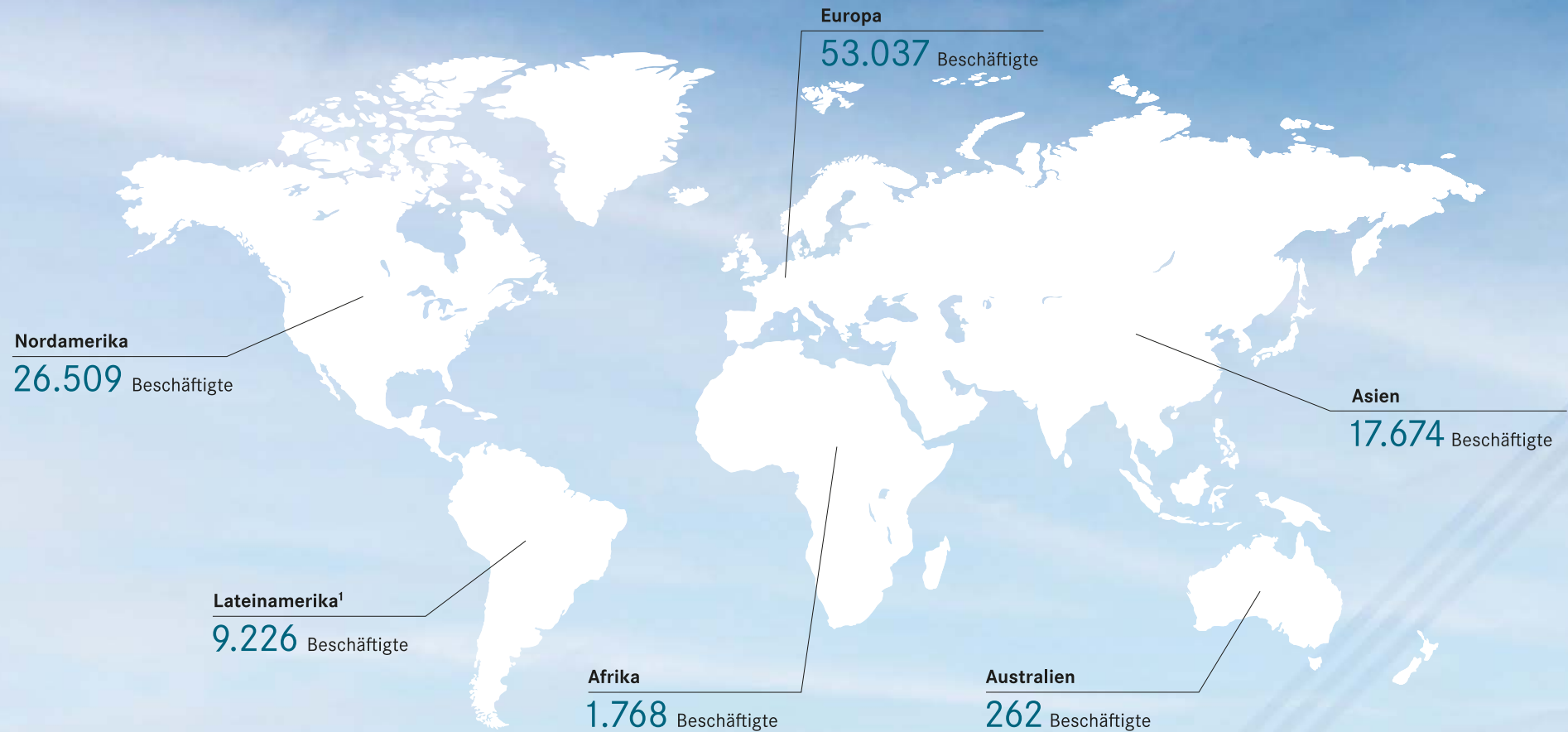
Unternehmensführung

Verantwortungsvolle Unternehmenskultur	144

Anhang zum Kapitel Nachhaltigkeit bei Daimler Truck	150

¹ Diese Inhalte sind nicht Bestandteil der gesetzlichen Abschlussprüfung, sondern Teil einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung mit begrenzter Sicherheit.





1 Ohne Mexiko.

Allgemeine Informationen





Zusammenfassender Überblick (ESRS 2)

Allgemeine Grundlagen zur Erstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung

Berichtsprofil

Unsere nichtfinanzielle Konzernklärung gemäß § 315b Handelsgesetzbuch (HGB) sowie § 315c i.V.m. §§ 289c bis 289e HGB enthält die wesentlichen Informationen zu Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelangen, Bekämpfung von Korruption und Bestechung, sowie Achtung der Menschenrechte. Die in den Konzernlagebericht integrierte Konzernnachhaltigkeitserklärung wurde im Hinblick auf die Einhaltung der EU-Gesetzgebung zur Nachhaltigkeitsberichterstattung, insbesondere der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) und den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (European Sustainability Reporting Standards - ESRS), strukturiert.

Im aktuellen Berichtsjahr haben wir – nach der erstmaligen Einführung im Vorjahr – unsere Berichterstattung erneut in Übereinstimmung mit den ESRS in der korrigierten deutschen Fassung der Verordnung (EU) 2024/90457 (inklusive Aktualisierung nach Verordnung (EU) 2025/90005) sowie der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 zur Einführung der sogenannten Quick-Fix-Regelung erstellt. Die folgenden Inhalte wurden auf Basis der nach ESRS durchgeführten doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifiziert und hinsichtlich wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen dargestellt.

Die Konzernnachhaltigkeitserklärung wurde einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterzogen. Es hat keine zusätzliche externe Validierung der Kennzahlen stattgefunden, sofern dies nicht explizit bei der Angabe vermerkt ist. Grundlage der Konzernnachhaltigkeitserklärung ist der Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses (dargestellt im Konzernanhang unter [☞ Anmerkung 42. Zusätzliche Angaben](#)). Über die im Konzernabschluss konsolidierten Gesellschaften hinaus wurden im Berichtsjahr keine weiteren Gesellschaften außerhalb des finanziellen Konsolidierungskreises in die Nachhaltigkeitsberichterstattung einbezogen.

Für das Berichtsjahr 2025 haben wir auf die Möglichkeit verzichtet, bestimmte Informationen auszulassen, die sich auf geistiges Eigentum, Wissen oder die Ergebnisse von Innovationen beziehen. Die Ausnahmeregelung nach § 289e HGB zur Nicht-Offenlegung unmittelbar bevorstehender Entwicklungen oder in Verhandlung befindlicher Angelegenheiten haben wir nicht in Anspruch genommen.

Unsere Prozesse zur Allokation von Ressourcen, z.B. die Freigabe von Investitionen, ermöglichen es uns noch nicht, unsere aktuellen und zukünftigen Investitionen und Betriebsausgaben den berichteten (Einzel-)Maßnahmen zuzuordnen – mit Ausnahme der aggregierten Investitionen und Betriebsausgaben in Zusammenhang mit Forschung und Entwicklung für die Maßnahmen im Kapitel [☞ Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#). Im Berichtsjahr haben wir erste Maßnahmen identifiziert und arbeiten weiterhin daran, unsere Prozesse zu aktualisieren, um die Zuordnung zu ermöglichen und künftig Investitionen sowie Betriebsausgaben für die Durchführung der Maßnahmen berichten zu können.

Den ESRS-Index sowie eine Übersicht der mittels Verweis aufgenommen Informationen sind im [☞ Anhang zum Kapitel Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) enthalten. Auf unserer Internetseite www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit verweisen wir außerdem auf die Sustainable Development Goals (SDGs) und heben insbesondere jene hervor, die für unsere Aktivitäten besonders relevant sind. Unternehmen, die gemäß den Artikeln 19a oder 29a der EU-Bilanzrichtlinie sowie nach § 289b Abs. 1 oder § 315b Abs. 1 HGB zur Erstellung einer nichtfinanziellen Erklärung verpflichtet sind, müssen die Taxonomie-Verordnung (Taxonomie-VO) anwenden. Auch Daimler Truck unterliegt dieser Verpflichtung. Ausführliche Informationen und Tabellen finden sich im Kapitel [☞ EU-Taxonomie](#).

Begriffsbezeichnungen

Dieses Dokument enthält Bezeichnungen wie „emissionsfreies (schweres) Nutzfahrzeug“ (abgekürzt „ZEV“, „emissionsfreies Fahrzeug“), „CO₂e“, „CO₂e-neutral“, „bilanziell CO₂e-neutral“ und „lokal CO₂e-frei“ bzw. „im Fahrbetrieb CO₂e-frei“.

Ein „emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug“ ist nach Artikel 3 Nr. 11 lit. a der Verordnung (EU) 2024/1610 ein schweres Kraftfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor mit Emissionen von nicht mehr als 3 g CO₂/(tkm) oder 1 g CO₂/(pkm). „CO₂e“ steht für Kohlendioxid-Äquivalent und bezieht sich auf die Gesamtmenge an Treibhausgasen, die durch eine bestimmte Aktivität oder einen bestimmten Prozess freigesetzt werden. Es berücksichtigt nicht nur Kohlendioxid, sondern auch andere Treibhausgase wie Methan (CH₄), Lachgas (N₂O) und Ozon (O₃), indem es ihre Klimawirksamkeit in Relation zu CO₂ setzt. Da diese Gase unterschiedliche Auswirkungen auf das Klima haben, ermöglicht CO₂e einen ganzheitlichen Blick auf den Klimaeffekt einer bestimmten Aktivität. „CO₂e-neutral“ bedeutet, dass CO₂e-Emissionen, die durch die Aktivitäten eines Unternehmens in die Atmosphäre freigesetzt werden durch eine entsprechende Menge CO₂e auszugleichen sind. Der Ausgleich kann durch verschiedene Maßnahmen erfolgen: Reduktion von Emissionen Verringerung des Energieverbrauchs, Umstellung auf erneuerbare Energien o.Ä. oder durch CO₂-Speicherung oder Absorption. „Bilanziell CO₂e-neutral“ bedeutet, dass freigesetzte CO₂e-Emissionen, durch Kompensationszertifikate und damit zusammenhängenden Projekten ausgeglichen werden. „Lokal CO₂e-frei“ bzw. „im Fahrbetrieb CO₂e-frei“ bedeutet, dass während der Fahrt kein Kohlenstoff oder Kohlendioxidäquivalente (CO₂e) vom Fahrzeug in die unmittelbare Umgebung ausgestoßen wird. Sofern nicht anders gekennzeichnet, wird im Rahmen des gesamten Dokuments jeweils dasselbe Begriffsverständnis zugrunde gelegt.

Definitionen von Zeithorizonten

Der Berichtszeitraum für die Konzernnachhaltigkeitserklärung entspricht unserem Geschäftsjahr, das vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 reicht. Für die Nachhaltigkeitsberichterstattung legen wir die relevanten Zeithorizonte wie folgt fest: Unser kurzfristiger Zeithorizont bezieht sich auf eine Berichtsperiode, die eine Dauer von einem Jahr umfasst. Der mittelfristige Zeithorizont schließt unmittelbar an den kurzfristigen an und deckt bis zu sieben Jahre ab. Der langfristige Zeithorizont bezieht sich auf Zeiträume von mehr als sieben Jahren.



Im Berichtsjahr werden erstmals Vorjahreswerte gemäß ESRS ausgewiesen. Die Vergleichbarkeit der Daten des Jahres 2024 mit den Angaben des aktuellen Berichtsjahres ist grundsätzlich gegeben. Signifikante Änderungen im Berichtsjahr werden an den entsprechenden Stellen erläutert. Für Kennzahlen, die im Berichtsjahr erstmals nach ESRS berichtet werden, werden keine Vorjahreswerte angegeben.

Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheit

Bei der Erhebung der Nachhaltigkeitsinformationen wurden überwiegend Primär- und Sekundärdaten, in Einzelfällen auch Schätzungen verwendet. Sofern einzelne Kennzahlen Messunsicherheiten unterliegen oder auf indirekten Quellen bzw. Schätzungen beruhen, werden die entsprechenden Angaben in den jeweiligen Themenkapiteln offengelegt.

Detailliertere Methodenbeschreibungen, detaillierte Herleitung von Kennzahlen und die zugrunde liegenden Annahmen können den Kapiteln [Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#), [Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft](#) und [Unser Team](#) entnommen werden.

Messunsicherheiten bzw. Schätzungen bestehen insbesondere bei folgenden Kennzahlen:

- Scope-3-Emissionen (Erworbene Waren und Dienstleistungen, Verwendung verkaufter Produkte)
- Gewicht der eingesetzten Materialien und Sekundärmaterialien
- Recyclingfähigkeit der Produkte (theoretische Berechnung nach ISO 22628)
- Abfallkennzahlen (Zuordnung zu Verwertungs- und Beseitigungsverfahren)
- Haltbarkeit der Fahrzeuge

Unser Geschäftsmodell und unsere Wertschöpfungskette

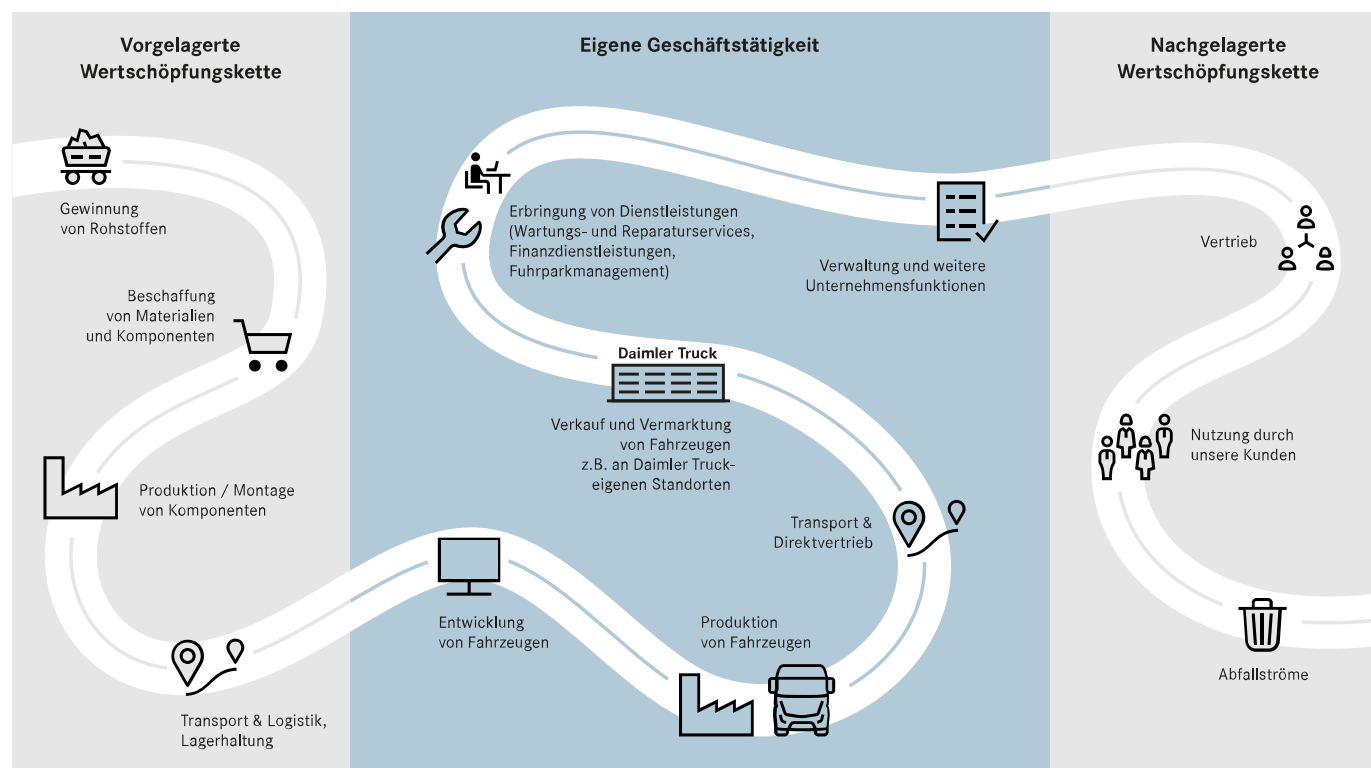
Als global tätiges Unternehmen der Nutzfahrzeugindustrie mit über 40 Produktionsstandorten und mehr als 100.000 Beschäftigten entwickeln wir Transportlösungen für den Güter- und Personenverkehr. Wir betrachten Nachhaltigkeit als Bestandteil unseres Kerngeschäfts und berücksichtigen entsprechende Aspekte in relevanten Entscheidungen entlang der Wertschöpfungskette. Wir wollen Verantwortung gegenüber unseren Beschäftigten, der Umwelt und der Gesellschaft übernehmen.

Die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) der Vereinten Nationen bieten uns dabei eine Orientierung. Unsere Nachhaltigkeitsstrategie richtet sich nach drei zentralen Handlungsfeldern aus: Umwelt, Soziales und verantwortungsvolle Unternehmensführung (Environmental, Social, Governance – ESG), die wir auch unter den Bereichen „Planet“, „Menschen“ und „Performance“ zusammenfassen und kommunizieren. Diese strukturieren unsere Nachhaltigkeitsfokusthemen und bilden den Rahmen für deren Umsetzung.

Unsere **Wertschöpfungskette** umfasst sämtliche Prozesse von der Rohstoffgewinnung bis zum Endverbraucher.

B.27

Unsere Wertschöpfungskette





Die **vorgelagerte Wertschöpfungskette** beinhaltet die Beschaffung von Rohstoffen und Bauteilen aus unserem globalen Lieferantennetzwerk sowie deren Transport und Logistik. Zu den wichtigsten Materialien, die für die Produktion unserer Lkw und Busse zählen, gehören Eisen, Stahl und Aluminium. Unser Ansatz zur Sicherung dieser Materialien umfasst langfristige Lieferantenbeziehungen, regelmäßige Audits sowie die Sicherstellung von Qualität und Verfügbarkeit der Materialien.

In unserer **eigenen Geschäftstätigkeit** konzentrieren wir uns auf die Fahrzeugentwicklung, die Produktion, den Direktvertrieb und ergänzende Dienstleistungen wie Wartung, Reparatur und Finanzdienstleistungen.

Die **nachgelagerte Wertschöpfungskette** schließt den Vertrieb, die Nutzung unserer Produkte durch Endkunden und das Recycling am Ende des Fahrzeuglebenszyklus ein. Weitere Informationen zu unserem Geschäftsmodell und der Wertschöpfungskette können dem Kapitel [Geschäftsmodell](#) des zusammengefassten Lageberichts entnommen werden.

Unsere Geschäftsstrategie basiert auf fünf strategischen Säulen, die die Transformation der Transportindustrie gleichermaßen vorantreiben:

1. Volles Potenzial entfalten - Wachstum, Skalierung und

Effizienz: Wir stärken unsere Position in etablierten Märkten und erschließen neue Geschäftsfelder – u. a. durch den Ausbau lokal CO₂e-freier Fahrzeugportfolios, die Expansion in Indien, die Weiterentwicklung des Bau- und Verteidigungsgeschäfts, die Einführung autonomer Lkw sowie das neue Joint Venture ARCHION in Japan, um Skaleneffekte und Wachstumspotenziale zu nutzen und den Ressourceneinsatz effizient zu gestalten.

2. Kundenorientiertes Lösungs-Powerhouse: Wir entwickeln uns zu einem umfassenden Lösungsanbieter für maximale Fahrzeugverfügbarkeit, Effizienz und Wirtschaftlichkeit. Dazu investieren wir in Service-Infrastruktur, bauen das globale Ersatzteilgeschäft aus und erweitern Financial Services in neue Märkte. So schaffen wir robuste, margenstarke und wiederkehrende Geschäftsmodelle.

3. Transformation mit der richtigen Geschwindigkeit: Mit einem modularen Technologieansatz balancieren wir Investitionen in lokal CO₂e-freie und konventionelle Antriebe. Gemeinsame Plattformen, gemeinsame Architektur und Partnerschaften reduzieren Komplexität, bündeln Ressourcen und ermöglichen eine flexible, marktorientierte Transformation entlang der Kundenbedarfe.

4. Schlanke und effektive Organisation: Durch optimierte Strukturen und Prozesse sowie ein neues Betriebsmodell erhöhen wir unsere Resilienz. Effizienzprogramme wie „Cost Down Europe“ stärken unsere Kostenposition nachhaltig und schaffen Freiräume für strategische Investitionen.

5. Leistungsorientierte Unternehmenskultur: Wir fördern eine Kultur, die auf Verantwortung, Zusammenarbeit und kontinuierlicher Verbesserung basiert. Die Prinzipien „Simpler. Faster. Stronger.“ prägen unser tägliches Handeln: klare Prioritäten, schnelle Entscheidungen und starke Umsetzungskraft – getragen von engagierten Mitarbeitenden weltweit.

Unsere Geschäftsstrategie ist eng mit den definierten Nachhaltigkeitsschwerpunkten und den darin festgelegten Ambitionen verknüpft. Auf diese Weise positionieren wir unser Unternehmen für eine nachhaltige Transformation und verankern Nachhaltigkeit als Treiber für Innovation, Resilienz und langfristigen Geschäftserfolg. Weitere Informationen zur Geschäftsstrategie befinden sich im Kapitel [Ziele und Strategie](#).

Wir bekennen uns zum Pariser Klimaabkommen und arbeiten daran, den Transport und die Personenbeförderung lokal CO₂e-frei zu gestalten. Im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsfokusthemas **Klimaschutz** streben wir an, mit unseren neuen Lkw und Bussen bis 2039 in Europa, den USA und Japan lokal CO₂e-frei unterwegs zu sein – und dies bis 2050 weltweit zu erreichen. Dabei setzen wir insbesondere auf batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Lkw und Busse, die im Fahrbetrieb („Tank-to-Wheel“) keine CO₂e-Emissionen verursachen.

Zudem arbeiten wir beim Fokusthema **Umweltschutz** daran, weitere Luftschadstoffemissionen unserer Fahrzeuge zu reduzieren. Darüber hinaus verfolgen wir das Ziel, unsere Produktion zunehmend ressourcenschonend sowie klima- und umweltverträglich zu gestalten. Dazu arbeiten wir kontinuierlich daran, die CO₂e-Emissionen in der Produktion zu senken, den Einsatz erneuerbarer Energien auszubauen und die Energieeffizienz weiter zu verbessern. An unseren weltweiten Produktionsstandorten streben wir bis 2039 eine bilanzielle CO₂e-Neutralität an. Eine wachsende Weltwirtschaft und die steigende Nachfrage nach Güter- und Personentransport lassen auch den Ressourcenverbrauch steigen.

Deshalb richten wir unser Geschäft an den Prinzipien der **Kreislaufwirtschaft** aus. In diesem Sinne streben wir danach, unsere Wertschöpfung zirkulär und regenerativ zu gestalten – indem wir Materialien weiterverwenden, Ressourcen schonen und Abfall reduzieren.

Unsere Beschäftigten stehen im Mittelpunkt unseres Handelns. Unser Ziel ist es, ein attraktiver Arbeitgeber zu sein. Gemeinsam wollen wir ein inklusives Arbeitsumfeld schaffen – für ein starkes Zugehörigkeitsgefühl auf allen Ebenen und in allen Regionen.

Wir setzen uns dafür ein, die **Menschenrechte** weltweit zu achten und zu wahren, erwarten dies auch von unseren Lieferanten und berücksichtigen Nachhaltigkeit entlang unserer Lieferkette.

Darüber hinaus setzen wir für die **Verkehrssicherheit** auf eine kontinuierliche Weiterentwicklung unserer Sicherheits- und Assistenzsysteme, um die Straßen für alle Beteiligten sicherer zu machen. Unsere Verantwortung gegenüber Umwelt und Gesellschaft unterstreichen wir durch eine **verantwortungsvolle Unternehmensführung**.

Nachhaltigkeit ist ein Bestandteil der Segmentstrategien von Daimler Truck. Entsprechende Aktivitäten und Zielsetzungen sind in allen Segmentstrategien integriert und tragen somit zur übergeordneten Nachhaltigkeitsstrategie von Daimler Truck bei.

Einbindung unserer Interessengruppen

Der regelmäßige Austausch mit unseren Interessengruppen ist ein zentraler Bestandteil unseres Nachhaltigkeitsmanagements. Ziel des Austauschs ist es, Expertise und unterschiedliche Perspektiven in unsere Entscheidungen einzubinden sowie ein Verständnis für die Anliegen und Standpunkte unserer Interessengruppen zu entwickeln. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse fließen u.a. in die doppelte Wesentlichkeitsanalyse, in das IRO-Management (Impacts, Risks and Opportunities - Auswirkungen, Risiken und Chancen), unsere Strategieentwicklung und die operativen Prozesse ein. Zudem werden die Erkenntnisse in unsere Sorgfaltspflichten-Prozesse einbezogen. Auf diese Weise entwickeln wir unsere Nachhaltigkeitsstrategie und Initiativen kontinuierlich weiter und verankern sie in den Geschäftsstrategien des Daimler Truck-Konzerns und seiner Segmente.

B.28

Stakeholdergrafik



Die Standpunkte unserer **wichtigsten Interessengruppen** im Zusammenhang mit unserer Strategie und unserem Geschäftsmodell haben wir im Rahmen unserer doppelten Wesentlichkeitsanalyse berücksichtigt. Zu den am häufigsten genannten Themen zählen die Herausforderungen des Klimaschutzes sowie faire Arbeitsbedingungen und die Wahrung und Achtung der Menschenrechte.

Zu unseren wichtigsten Interessengruppen zählen dabei unsere **Kunden, Lieferanten, Beschäftigten und Investoren**. Innerhalb unserer Belegschaft nehmen der Betriebsrat und die Gewerkschaften eine zentrale Rolle in unserem Nachhaltigkeitsmanagement ein, da sie die Belange unserer Belegschaft vertreten und fördern. Weitere Informationen zu unserem Betriebsrat befinden sich im Kapitel [Unser Team](#).

Zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung engagieren wir uns außerdem in **Verbänden und Initiativen** wie econsense, dem UN Global Compact und Hydrogen Europe. Über diese Plattformen tauschen wir uns u.a. mit Vertretern der Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Politik aus und setzen uns für innovative Technologien wie Wasserstoffantriebe ein.

Zudem sind wir Mitglied in **Industrieverbänden** wie dem Verband der Automobilindustrie (VDA) und der Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA), um die Interessen der Automobilindustrie zu vertreten. Vielfalt und Inklusion sind uns wichtig, weshalb wir uns in der Charta der Vielfalt und im European Women's Management Development Network engagieren. Wir beteiligen uns aktiv an Arbeitsgruppen der genannten Verbände und Initiativen, die für unser Kerngeschäft von Bedeutung sind.



Nachhaltigkeitsgovernance

Unsere Management- und Organisationsstrukturen sind darauf ausgerichtet, die strategische Förderung unserer Nachhaltigkeitsziele zu unterstützen. Um nachhaltige Prinzipien stärker in unseren Geschäftsbereichen zu verankern, entwickeln wir unsere Governance-Struktur im Bereich Nachhaltigkeit kontinuierlich weiter. Die übergeordnete Verantwortung liegt bei den Vorstandsmitgliedern, die regelmäßig - mindestens zweimal im Jahr - als Corporate Sustainability Board (CSB) tagen. Unterstützt werden sie von verschiedenen Arbeitsgruppen, die sich auf strategische Nachhaltigkeitsthemen wie Klima- und Umweltschutz, Kreislaufwirtschaft, Belegschaft, Menschenrechte, Verkehrssicherheit und Compliance konzentrieren.

Zusammensetzung und Kenntnisse von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Mitglieder des Vorstands verfügen über verschiedene Kompetenzen in den Nachhaltigkeitsbereichen Umwelt, Soziales und verantwortungsvolle Unternehmensführung. In ihrer Funktion sind sie verpflichtet, im Rahmen der Unternehmensführung und im Interesse des Unternehmens zu handeln sowie eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts anzustreben. Dabei berücksichtigt der Vorstand - soweit möglich - die Interessen der Aktionäre, der Beschäftigten und weiterer Interessenträger. Zum 31. Dezember 2025 setzte sich der aus sieben Mitgliedern bestehende Vorstand aus fünf Männern und zwei Frauen zusammen. Damit lag der Frauenanteil im Vorstand bei 28,6 % (2024: 25 %).

Die 20 Aufsichtsratsmitglieder werden jeweils zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung und von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt. Zum 31. Dezember 2025 waren sowohl unter den Anteilseignervertretern als auch unter den Arbeitnehmervertretern jeweils drei Frauen vertreten. Dies entspricht unverändert einem Frauenanteil von 30 % auf beiden Seiten und im Gesamtaufichtsrat.

Nach den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex ist die Beurteilung der Unabhängigkeit nur für Anteilseignervertreter, nicht aber für die nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz in den Aufsichtsrat gewählten Arbeitnehmervertreter, vorzunehmen. Alle zum 31. Dezember 2025 amtierenden Anteilseignervertreter, mit Ausnahme von Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm, werden als unabhängig eingestuft. Zum Zwecke der Berichterstattung nach den ESRS wurde zudem die Unabhängigkeit der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat bewertet. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats sind im Berichtsjahr alle Arbeitnehmervertreter - mit Ausnahme von Barbara Resch - als unabhängig einzustufen. Der Gesamtaufichtsrat besteht mithin zu 85 % aus unabhängigen Mitgliedern¹.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats bringen unterschiedliche Perspektiven und Fachkenntnisse ein, die für die Beratung und Überwachung des Vorstands sowie für die Abstimmung der Unternehmensstrategie essenziell sind. Die erforderliche Expertise im Bereich Nachhaltigkeit ist in den vom Aufsichtsrat formulierten Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat definiert und steht im Einklang mit den Ergebnissen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse. Die Einschätzung der Erfüllung erfolgt durch das Unternehmen in Abstimmung mit den Gremienmitgliedern. Der Aufsichtsrat bestätigt die Erfüllung der Anforderungsprofile für Vorstand und Aufsichtsrat.

B.29

Unsere Nachhaltigkeitsgovernance



1 Nähere Ausführungen hierzu finden sich im Kapitel [Erklärung zur Unternehmensführung](#) in dem Abschnitt [Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat inklusive Qualifikationsmatrix](#).



Die für ihre Aufgaben erforderlichen Weiterqualifizierungs- und Fortbildungsmaßnahmen, insbesondere zu Nachhaltigkeitsthemen, nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr. Im Rahmen seiner Sitzungen befasst sich der Aufsichtsrat regelmäßig mit für Daimler Truck relevanten strategischen, wirtschaftlichen und nachhaltigkeitsbezogenen Themen. Die Erweiterung der Kenntnisse und Kompetenzen wird dabei durch den Austausch mit Fachexperten unterstützt, die in den Sitzungen Einblicke zu wesentlichen Nachhaltigkeitsfragen geben. Unsere Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder verfügen über umfassende internationale Erfahrung aus den für uns relevanten geografischen Märkten Nordamerika, Europa und Asien, insbesondere in den Bereichen Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen, und tragen so zur Weiterentwicklung unserer internationalen Wettbewerbsfähigkeit bei.

Ausführliche Informationen zu den Qualifikationen und Erfahrungen unserer Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sowie zu den gesamthaften Anforderungsprofilen und deren Umsetzungsstand, auch in Bezug auf die Nachhaltigkeitsexpertise, finden sich im Kapitel

🔗 [Erklärung zur Unternehmensführung](#) in dem Abschnitt

🔗 [Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat inklusive Qualifikationsmatrix](#). Die Lebensläufe der Vorstände finden sich unter

🌐 www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/vorstand, die der Aufsichtsratsmitglieder unter

🌐 www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat.

Rolle von Vorstand und Aufsichtsrat im Nachhaltigkeitsmanagement

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat - üblicherweise einmal pro Quartal - über Aspekte der strategischen Ausrichtung des Daimler Truck-Konzerns und seiner Segmente. Dabei werden neben den langfristigen wirtschaftlichen Zielen auch ökologische und soziale Ziele berücksichtigt und gemeinsam abgestimmt. Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand, wobei auch Nachhaltigkeitsfragen diskutiert werden. Dazu gehören u.a. Nachhaltigkeitsaspekte der Unternehmensstrategie, der Unternehmensplanung, der Vorstandsvergütung und die Nachhaltigkeitsberichterstattung. Dieser kontinuierliche Prozess steht im Einklang mit unseren Unternehmensinteressen und wird fortlaufend weiterentwickelt.

Vorstand und Aufsichtsrat haben bei der Entwicklung der fünf strategischen Säulen auch Nachhaltigkeitsaspekte und deren Auswirkungen, Risiken und Chancen berücksichtigt. Die Beratungen umfassten unter anderem die Dekarbonisierung des Produktportfolios, die Weiterentwicklung lokal CO₂e-freier Lösungen, Effizienz und Standardisierung in Entwicklung und Produktion sowie die Ausgestaltung verantwortungsvoller Partnerschaften und kundenorientierter Services. Bei wesentlichen Investitions- und Kooperationsentscheidungen - etwa zu Technologieplattformen, Joint Ventures und autonomem Fahren - wurden neben Marktreife, Kundennutzen und Wirtschaftlichkeit auch Klima- und Umweltauswirkungen sowie relevante soziale und Governance-Aspekte berücksichtigt.

Im Rahmen der Berichterstattung an den Aufsichtsrat werden neben wirtschaftlichen und strategischen Themen auch die Umsetzung der Sorgfaltspflicht sowie die Ergebnisse und Wirksamkeit der beschlossenen Richtlinien, Maßnahmen, Kennzahlen und Ziele behandelt. Details zu den wichtigsten Aspekten zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht des Konzerns sind in der Erklärung zur Sorgfaltspflicht des Konzerns [7 B.101](#) im Kapitel [🔗 Anhang zum Kapitel Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) dargestellt.

Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme

Das Vergütungssystem für unsere Vorstandsmitglieder besteht aus erfolgsunabhängigen festen und erfolgsabhängigen variablen Vergütungsbestandteilen unter Heranziehung qualifizierter und anspruchsvoller Leistungskriterien, die zusammen die Gesamtvergütung des Vorstands ergeben. Die erfolgsabhängige variable Vergütung setzt sich wiederum aus einer kurzfristigen variablen Vergütung (Jahresbonus) und einer langfristigen variablen Vergütung (Virtual Share-based Equity Plan - VSEP) zusammen. Die fixe Grundvergütung (einschließlich Versorgungszusage und Nebenleistungen) macht etwa 30-33 % der Ziel-Gesamtvergütung aus. Der Jahresbonus (inklusive des Anteils der Versorgungszusage) trägt rund 29-30 % bei. Der variable Vergütungsbestandteil mit langfristiger Anreizwirkung (VSEP) liegt bei etwa 37-41 %. Die Gewichtung variiert je nach Funktion - Vorstandsvorsitzende, Finanzvorständin oder ordentliches Vorstandsmitglied.

Neben Anreizen für eine finanzielle Performance des Vorstands und der leitenden Führungskräfte in der kurz- und langfristigen variablen Vergütung sind auch nichtfinanzielle Leistungskriterien in Bezug auf Nachhaltigkeit in unserem Vergütungssystem verankert.

Für die variable Vergütung legt der Aufsichtsrat im Voraus Leistungskriterien und Ziele fest, die sich aus unserer Unternehmensstrategie ableiten. Eine nachträgliche Änderung der Leistungskriterien und Ziele ist nicht möglich. Die finanziellen Leistungskriterien orientieren sich am EBIT von Daimler Truck (Konzern-EBIT) und am Free Cash Flow des Industriegeschäfts (FCF IB). Die Gewichtungen der beiden finanziellen Leistungsindikatoren EBIT bzw. FCF IB betragen jeweils 50 %. Für Vorstandsmitglieder mit Segmentverantwortung hat der Aufsichtsrat neben dem Konzern-EBIT auch das Segment-EBIT als Leistungskriterium implementiert. Hierbei erfolgt eine Gewichtung von jeweils 50 % zwischen dem Konzern-EBIT und dem Segment-EBIT. Diese Kriterien sind mit 75 % im Jahresbonus gewichtet und setzen Anreize für eine starke finanzielle Performance von Daimler Truck.

Um die Belange aller Interessengruppen zu berücksichtigen, werden im Jahresbonus zudem Nachhaltigkeitsziele festgelegt, die sich am Rahmenwerk ESG ausrichten. Sie unterstreichen die wachsende Bedeutung eines nachhaltigen Wirtschaftens.

Die nichtfinanziellen Leistungskriterien werden mit 25 % im Jahresbonus gewichtet. In der variablen kurzfristigen Vorstandsvergütung wurden im Geschäftsjahr 2025 die Themen „Konzernabsatz von lokal CO₂e-freien Fahrzeugen“ und „Arbeitsunfälle nach Lost Time Injury Rate (LTIR)“ berücksichtigt. Diese Ziele mit einer Gewichtung von insgesamt 25 % wurden mit einer Einzelgewichtung von 20 % für lokal CO₂e-freie Fahrzeuge und 5 % für LTIR im Vergütungssystem verankert.

Für die VSEP-Tranche 2025 wird als finanzielles Leistungskriterium die relative Aktienkursentwicklung inklusive Dividende (Total Shareholder Return) im Verhältnis zum MSCI World Industrials Index herangezogen. Als nichtfinanzielles Leistungskriterium wird die Reduktion der CO₂e-Emissionen, ab 2025 ergänzend zu Scope 2 (indirekte Emissionen aus der Erzeugung von eingekaufter Energie) auch Scope 1 (direkte Emissionen aus unternehmenseigenen Emissionsquellen) des Daimler Truck-Konzerns herangezogen.



Das finanzielle Leistungskriterium ist mit 75 % und das nichtfinanzielle Leistungskriterium ist mit 25 % gewichtet. Der prozentuale Anteil der variablen Zielvergütung, der von nachhaltigkeitsbezogenen Zielen abhängt, liegt unverändert bei 25 %. Der Anteil der Zielgesamtvergütung, der an klimabezogene Faktoren geknüpft ist, lag im laufenden Geschäftsjahr bei 16 % (2024: 12 %). Die Vergütung ist in diesem Zusammenhang in Verbindung mit unserem strategischen Ziel der Dekarbonisierung zu betrachten. Die entsprechenden Ziele finden sich im Kapitel [Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#).

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

Grundlagen unserer nachhaltigen Unternehmensführung

Unsere Unternehmensgrundsätze und Leitlinien

Nachhaltiger Erfolg basiert auf verantwortungsvollem Handeln. Ob in der Produktion oder in der Verwaltung – in allen Bereichen setzen wir uns das Ziel unabhängig vom Aufgabenbereich oder der Hierarchieebene, verantwortungsvoll zu handeln.

Unsere wichtigsten Grundsätze haben wir in der Verhaltensrichtlinie Daimler Truck Code of Conduct definiert. Sie bietet allen Beschäftigten des Daimler Truck-Konzerns Orientierung und unterstützt sie dabei, auch in schwierigen Geschäftssituationen die richtigen Entscheidungen zu treffen.

Im Berichtsjahr 2025 wurde der Daimler Truck Code of Conduct überarbeitet. Er bildet weiterhin die Grundlage für ethisch und rechtlich verantwortungsvolles Handeln im gesamten Konzern. Unser Ziel ist es, dass alle Beschäftigten die konzernweit gültige Verhaltensrichtlinie kennen, einhalten und sich verantwortungsvoll, integer und regelkonform verhalten.

Der Daimler Truck Code of Conduct dient uns als allgemeiner Wertmaßstab und legt die Leitlinien unseres Handelns fest. Die

Richtlinie gilt für alle Beschäftigten der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG sowie für die kontrollierten Daimler Truck-Konzerngesellschaften. Sie ist in zwölf Sprachen verfügbar und über unsere zentrale Richtlinien-Plattform jederzeit zugänglich. Der Kern unseres Daimler Truck Code of Conduct sind unsere vier Leitprinzipien – die vier „Purpose Principles“. Mit diesen haben wir 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

Unsere Führungskräfte kommunizieren die Daimler Truck Compliance-Werte regelmäßig und schaffen ein Bewusstsein für regelkonformes Verhalten. Mit diesen Compliance-Aktivitäten möchte das Management erreichen, dass alle Beschäftigten verantwortungsbewusst, integer und regelkonform handeln. Ein zentraler Verhaltensgrundsatz unseres Unternehmens ist die Achtung und Wahrung der Menschenrechte. Ergänzend dazu bekräftigen wir unser Engagement für Menschenrechte in unserer Grundsatzerklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten. Sie beschreibt unseren Ansatz sowie die Prozesse zur Achtung der Menschenrechte bei Daimler Truck, nimmt die Grundsätze des Code of Conduct auf und konkretisiert diese. Die Grundsatzerklärung bildet die Basis für die Wahrnehmung unserer sozialen Verantwortung und ist ein wesentlicher Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung. Weitere Informationen zur Grundsatzerklärung finden sich im Kapitel [Unser Team](#).

Risiko- und Chancenmanagement

Unter konzernweites Risiko- und Chancenmanagementsystem ist in unsere Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesse integriert. Dieses System soll die nachhaltige Verwirklichung der Unternehmensziele fördern und das Bewusstsein im Unternehmen schärfen. Dabei werden potenzielle Risiken und Chancen systematisch identifiziert, bewertet und entsprechend behandelt. Um unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und aktiv zu steuern, werden Steuerungs- und Kontrollsysteme eingesetzt, die in unserem Risiko- und Chancenmanagementsystem gebündelt sind.

Die Nachhaltigkeitsaspekte sind grundsätzlich in unseren konzernweiten Risikomanagementprozess integriert. Für die Zwecke der Nachhaltigkeitsberichterstattung werden teilweise andere Zeithorizonte zugrunde gelegt, die über die im Risiko- und Chancenmanagementsystem verwendeten Betrachtungszeiträume hinausgehen. Dazu zählen Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung, deren Eintreten sich tatsächlich oder potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie die Reputation des Daimler Truck-Konzerns auswirken kann. Die wesentlichen Risiken und Chancen, die aus der doppelten Wesentlichkeitsanalyse resultieren, wurden mit unserem Risiko- und Chancenmanagement abgeglichen. Für die kontinuierliche Weiterentwicklung und die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit unseres Risikomanagementsystems ist das Group Risk Management Committee (GRMC) zuständig. Weitere Details zum Risiko- und Chancenmanagement bei Daimler Truck finden sich im Kapitel [Risiko- und Chancenbericht](#) im Abschnitt [Internes Kontrollsystem im weiteren Sinne](#).

Compliance Management System

Die Compliance-Organisation bei Daimler Truck ist sowohl regional als auch entlang der Funktionen (Center of Competences) strukturiert. Durch Vorgaben und Beratung wird das Management der Konzerngesellschaften dabei unterstützt, das Compliance-Programm vor Ort anzuwenden. Unsere Compliance-Richtlinie regelt die Einhaltung der geltenden gesetzlichen und behördlichen Anforderungen und bildet die Grundlage für die Implementierung des Compliance-Programms vor Ort. Weitere Informationen zur Compliance-Richtlinie finden sich in Tabelle [B.32](#) am Ende dieses Kapitels.

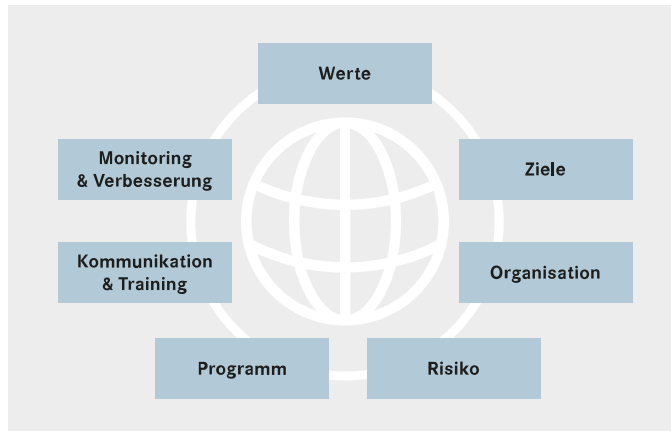
Das Compliance Board, bestehend aus Vertretern des Compliance- und Rechtsbereichs und geleitet vom Chief Legal and Compliance Officer, ist für die übergreifende Compliance-Strategie zuständig. Das Gremium überprüft die Angemessenheit und Wirksamkeit des Compliance Management Systems (CMS), reagiert auf Veränderungen in unseren Geschäftsmodellen und auf regulatorische Entwicklungen und entwickelt das CMS kontinuierlich weiter. Mit unserem CMS wollen wir die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen fördern und regelkonformes Verhalten unterstützen.



Entsprechende Maßnahmen werden von unserer Compliance- und Rechtsorganisation festgelegt und sollen den Geschäfts-erfordernissen sowie der entsprechenden Risikosituation in angemessener Weise Rechnung tragen. Das System bietet uns einen strukturierten Rahmen, um regelkonformes Verhalten in den relevanten Compliance-Bereichen zu fördern und Compliance-Risiken zu minimieren. Unser CMS orientiert sich an nationalen und internationalen Standards und wird weltweit angewandt.

B.30

Das Daimler Truck Compliance Management System



Die 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 und Informationssicherheit
- Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung
- Einhaltung von Sanktions- und Exportkontrollrecht
- Einhaltung von Vorgaben zur Beförderung von Gefahrgütern
- Einhaltung von steuer- und zollrelevanten Pflichten
- Regelkonforme Personalarbeit und angemessene Arbeits- und Sozialstandards (HR Compliance)

- Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben zur künstlichen Intelligenz (KI)

Um Compliance-Risiken zu minimieren, bewerten wir unsere kontrollierten Konzerngesellschaften und Zentralbereiche regelmäßig und systematisch. Die dafür benötigten Informationen werden in den betroffenen Einheiten erhoben, sofern sie nicht zentral verfügbar sind. Die daraus erstellten Profile bilden die Basis unseres Compliance-Risikomanagements. Sie helfen uns dabei, zielgerichtet risikomindernde Maßnahmen in den jeweiligen Einheiten umzusetzen.

Im Rahmen des Risikomanagementzyklus 2025 haben wir eine Analyse über alle relevanten Einheiten und ausgewählte Compliance-Felder durchgeführt. Dabei wurden auch bestehende Profile aus dem Zyklus 2024 aktualisiert. Die Profile basieren auf den Antworten auf die Fragebögen des Risk Assessments sowie auf Indikatoren zum jeweiligen Risikoumfeld der Einheiten. Auf Grundlage der Profile werden für jedes Compliance-Feld spezifische, risikomindernde Maßnahmen zugewiesen und ein individuelles Risikoring festgelegt. Die individuellen Maßnahmen und ihre Umsetzung werden in den Einheiten nachverfolgt und je Einheit wird eine Aussage zur Effektivität der Maßnahmen erzeugt. Die Ergebnisse werden anschließend an die jeweiligen Leiter der Gesellschaften bzw. der Zentraleinheiten berichtet. Dieser Risikomanagementansatz dient als Rahmenwerk für alle Compliance-Felder, die im Fokus unserer zentralen Compliance-Organisation stehen.

Interne Kontrollsysteme

Unser internes Kontrollsystem (IKS) hat das Ziel, die Angemessenheit und Wirksamkeit der rechnungslegungsbezogenen Berichterstattung sicherzustellen. Ausführliche Informationen zum IKS finden sich in den Kapiteln [Internes Kontrollsystem im weiteren Sinne](#) und [Erklärung zur Unternehmensführung](#).

Im Rahmen der Risikobewertung für die Konzernnachhaltigkeitserklärung wurde das übergreifende Risiko ermittelt, dass fehlerhafte, unvollständige, ungenaue oder nicht verständliche nichtfinanzielle Daten berichtet werden. Aus diesem Grund fand kein umfassendes Risikomapping und keine separate Risikobewertung der nichtfinanziellen Berichterstattung statt. Dieses Risiko wird durch unseren bereits implementierten Berichtsprozess und unsere langjährige Erfahrung in der integrierten Berichterstattung gemindert.

Bereits 2024 wurde der Datenerhebungs- und -freigabeprozess für die Konzernnachhaltigkeitserklärung um ESRS-Datenpunkte erweitert und in Zusammenarbeit mit internen Experten, Prüfern und externen Beratern definiert und ermittelt.

Unser bestehendes finanzielles Kontrollsystem berücksichtigt bereits Nachhaltigkeitsaspekte wie HR-Compliance sowie die unternehmensweite Kommunikation des Code of Conduct. Darüber hinaus sind auch Kontrollen im Zusammenhang mit der EU-Taxonomie – insbesondere zur Erfassung und Berechnung von Investitions- und Betriebsausgaben (CapEx und OpEx) im Zusammenhang mit nachhaltigkeitsbezogenen Aktivitäten – bereits implementiert.

Im Jahr 2024 entwickelten wir für unser nichtfinanzielles IKS ein Konzept, das in Einklang mit dem finanziellen IKS steht. Die Integration von CSRD-Anforderungen in unseren Kontrollrahmen schafft eine stabile Grundlage für umfassende Managementkontrollen und trägt dazu bei, Risiken in nichtfinanziellen Themenbereichen zu minimieren.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben wir den Kontrollumfang für die wesentlichen Datenpunkte unserer nichtfinanziellen Berichterstattung ermittelt. Auf dieser Basis führten wir im Berichtsjahr zentrale Managementkontrollen ein, die wesentliche quantitative Datenpunkte und Steuerungskennzahlen umfassen. Sie dienen dazu, den operativen Kontrollprozess zu bewerten und die Datensicherheit sowie die Qualität unserer Berichterstattung weiter zu erhöhen. Fachfunktionen wie z.B. Personalwesen, Umweltmanagement, Entwicklung oder unser Einkauf sind für die Implementierung der Kontrollen für die ermittelten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen verantwortlich. Zudem wurden im Jahr 2025 die Ergebnisse der Managementkontrollen des nichtfinanziellen IKS an die relevanten Governance-Gremien – einschließlich Vorstand Aufsichtsrat – berichtet.

**B.31****Daimler Truck Code of Conduct / Verhaltensrichtlinie**

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Unsere Verhaltensrichtlinie regelt die wesentlichen Grundsätze für das Handeln im Daimler Truck-Konzern. Sie umfasst u.a. folgenden Themen: Umweltschutz, Achtung der Menschenrechte, Einhaltung von Gesetzen und internen Regelungen, angemessenes Verhalten innerhalb des Daimler Truck-Konzerns sowie gegenüber Behörden, Amtsträgern, Geschäftspartnern und Kunden, Umgang mit Interessenkonflikten, Untersagung von Korruption in jeglicher Form, Schutz des Unternehmensvermögens, Wahrnehmung unserer gesellschaftlichen und sozialen Verantwortung, Umgang mit Daten.
Allgemeine Ziele	Der Daimler Truck Code of Conduct definiert, welche Regeln für uns alle gelten und nach welchen Prinzipien wir arbeiten.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Der Daimler Truck Code of Conduct bildet das Rückgrat unserer Unternehmenskultur und unterstützt dabei, die Förderung ethischer Geschäftspraktiken innerhalb des Konzerns in den Vordergrund zu stellen.
Überwachungsprozess	Die Überwachung der Einhaltung unserer Verhaltensgrundsätze erfolgt im Rahmen von Regelprozessen insbesondere durch die Führungskräfte sowie u.a. durch die Bereiche Compliance und Corporate Audit.
Anwendungsbereich	Diese Richtlinie gilt für alle Beschäftigten und Mitglieder geschäftsführender Organe der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG sowie für die kontrollierten Daimler Truck-Konzerngesellschaften. Auch von unseren Geschäftspartnern erwarten wir, dass sie diese Richtlinie kennen und sich daran halten.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Compliance Abteilung unter der Leitung des Chief Legal and Compliance Officer in direkter Berichtslinie an die Vorstandsvorsitzende.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	Wir achten die international anerkannten Menschenrechte und orientieren uns bei unserem Handeln an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte. Wir messen den Rechten der internationalen Menschenrechtscharta der Vereinten Nationen und den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation eine besondere Bedeutung bei.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	Wir wollen mit allen Beschäftigten, (betrieblichen) Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften respekt- und vertrauensvoll zusammenarbeiten. Dabei streben wir einen fairen Ausgleich zwischen den wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens und den Interessen der Beschäftigten an.
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Die Verhaltensrichtlinie ist über die Internetseite www.daimlertruck.com/unternehmen/compliance/daimler-truck-code-of-conduct öffentlich abrufbar und über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar.

B.32**Compliance Leitrichtlinie**

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Die Richtlinie regelt die Umsetzung der geltenden gesetzlichen und behördlichen Anforderungen und Vorschriften innerhalb der Daimler Truck Holding AG und ihrer direkt oder indirekt kontrollierten Gesellschaften.
Allgemeine Ziele	Das Ziel ist es, Compliance- und Reputationsrisiken sowie Schäden für Daimler Truck und dessen Beschäftigten zu verhindern oder zu minimieren.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Das CMS bietet einen strukturierten Rahmen, um regelkonformes Verhalten in allen relevanten Compliance-Bereichen zu fördern und Compliance-Risiken zu minimieren.
Überwachungsprozess	Die zentrale Compliance-Abteilung überprüft für alle festgelegten Compliance Felder und Programmelemente die Prozesse und Maßnahmen anhand eines jährlichen Compliance-Monitoring-Prozesses auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit. Die interne Revision überprüft unabhängig und risikobasiert ausgewählte Compliance-Felder und Programmelemente und deren Umsetzung in den kontrollierten Konzerngesellschaften.
Anwendungsbereich	Diese Richtlinie gilt weltweit für alle Beschäftigten und Mitglieder geschäftsführender Organe der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG sowie für die kontrollierten Daimler Truck-Konzerngesellschaften.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Compliance Abteilung unter der Leitung des Chief Legal and Compliance Officer in direkter Berichtslinie an die Vorstandsvorsitzende.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	Das Design des CMS basiert auf dem anerkannten Prüfungsstandard IDW PS 980, der detailliert durch andere anerkannte internationale Standards wie beispielsweise dem ISO 37301 und Best Practices ergänzt wird.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	Bei der Erstellung der Richtlinie wurden die Interessen der Beschäftigten, Kunden, Geschäftspartner und Investoren berücksichtigt.
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Die Richtlinie ist über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar.



Doppelte Wesentlichkeitsanalyse

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse ist ein zentrales Instrument, das unsere strategischen Entscheidungen unterstützt und die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen für unsere Berichterstattung identifiziert. Sie bewertet sowohl unsere Auswirkungen auf ESG als auch deren Effekte auf Unternehmensentwicklung, -leistung und -position. Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse unterstützt uns dabei, Nachhaltigkeit noch stärker in unsere Strategie zu integrieren und die Auswirkungen, Risiken und Chancen durch unsere Geschäftsaktivitäten fest in unsere Unternehmensphilosophie und unser tägliches Handeln zu verankern.

Prozess und Methodik

Unsere doppelte Wesentlichkeitsanalyse orientiert sich an der berichtigten deutschen Fassung der VO 2024/90457. Im Rahmen einer Überprüfung im Berichtsjahr 2025 ergab sich kein Anlass zur Anpassung der Ergebnisse und Fokusthemen. Die Durchführung der Analyse erfolgte in fünf Phasen:

Phase 1 - Ausgangssituation

In der ersten Phase haben wir die Herausforderungen und (potenziell) relevanten Nachhaltigkeitsthemen für unseren Konzern ermittelt. Als Grundlage dienten interne und externe Quellen wie Geschäftsberichte, ESG-Standards, Vorschriften, Ratings, Medienberichte und Informationen von Wettbewerbern. Die Themen wurden gesammelt und thematisch zugeordnet.

Phase 2 - Abbildung der Wertschöpfungskette

Ein wichtiger Bestandteil der Analyse war die Einbindung interner Experten aus den Segmenten und Konzernfunktionen sowie externer Interessengruppen. Insgesamt wurden neun interne und externe Interessengruppen ermittelt: Kunden, Beschäftigte, Lieferanten, Investoren, Netzwerke und Initiativen, Wissenschaft, Verbände sowie Aufsichtsrat und Betriebsrat. Wir ordneten die identifizierten Nachhaltigkeitsthemen der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sowie unseren eigenen Aktivitäten zu.

Phase 3 - Einbindung unserer Interessengruppen

Wir priorisierten die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen und befragten dazu interne und externe Interessengruppen. In Interviews und Befragungen gaben sie Einblicke in die Bewertung der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen, Risiken, Chancen sowie deren finanzielle Wesentlichkeit. Dabei wurde auch die Relevanz für unsere Wertschöpfungskette und den Zeithorizont berücksichtigt.

Phase 4 - Bewertung und Priorisierung der Themen

Die aus den Befragungen abgeleiteten (potenziellen) wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden bewertet und klassifiziert. Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden von internen Interessengruppen bewertet, die ein tiefes Verständnis für den organisatorischen und regionalen Kontext unserer konzernweiten Aktivitäten mitbringen. Für die Bewertung der positiven und negativen Auswirkungen sowie Risiken und Chancen haben wir einen mehrstufigen Prozess etabliert.

- **Auswirkungen:** Bei der Bewertung des Schweregrads der positiven Auswirkungen haben wir das Ausmaß und den Umfang berücksichtigt; bei negativen Effekten wurde zusätzlich die Unabänderlichkeit der Auswirkung betrachtet. Bei potenziellen Auswirkungen wurden ebenfalls die Eintrittswahrscheinlichkeit miteinbezogen. Für den Schweregrad der Auswirkungen wurde jeweils der höchste der bewerteten Faktoren herangezogen.
- **Risiken und Chancen:** Diese wurden nach potenziellem finanziellen Effekt und Eintrittswahrscheinlichkeit beurteilt. Bei der qualitativen Bewertung wurde berücksichtigt, inwieweit diese aus den identifizierten Auswirkungen abgeleitet werden können. Die finanzielle Bewertung der Risiken und Chancen wurde anhand einheitlicher qualitativer Kriterien (Skala 1 bis 5) durchgeführt. Bei der Bewertung von Risiken und Chancen, die sich nicht zuverlässig quantifizieren ließen, wurde auf eine qualitative Einschätzung zurückgegriffen. Für bereits quantitativ bewertbare Risiken nutzten wir vorhandene Bewertungen, bezogen auf die finanzielle Bezugsgröße (z. B. EBIT), und definierten dabei eine

Wesentlichkeitsschwelle. Risiken und Chancen, die zum Zeitpunkt der Analyse nicht quantifiziert werden konnten, einschließlich Reputationsrisiken, wurden mittels einer qualitativen Skala bewertet. Grundsätzlich wurde bei der Bewertung das Bruttoisiko betrachtet, wobei jedoch dauerhaft implementierte Maßnahmen berücksichtigt wurden.

Zur Bewertung nutzten wir qualitative Skalen von 1 bis 5. Der Schweregrad beschreibt dabei die Spannbreite von minimalen bis hin zu erheblichen Auswirkungen auf Menschen, Umwelt oder Gesellschaft. Der Umfang reicht von lokalen bis zu globalen Effekten auf Stakeholder, während die Irreversibilität von leicht bis hin zu nicht umkehrbar reicht. Die Eintrittswahrscheinlichkeit beschreibt, mit welcher Wahrscheinlichkeit ein bestimmtes Ereignis eintritt. Sie wird auf einer Skala von „sehr unwahrscheinlich“ bis „nahezu sicher“ bewertet. Zur Priorisierung multiplizierten wir Schweregrad bzw. Ausmaß mit der Wahrscheinlichkeit des Auftretens damit kann ein Maximalscore von 25 erreicht werden; Ergebnisse mit einem Score von 15 oder höher gelten als „wesentlich“ für Daimler Truck.

Phase 5 - Validierung

Die Ergebnisse wurden intensiv mit Führungskräften der Fachbereiche Umweltschutz, Recht & Compliance, Personalwesen, Einkauf, Entwicklung und Strategie diskutiert und validiert. Für die erstmalige Berichterstattung im Jahr 2024 wurden die jeweils aktuellen Entwürfe der ESRS sowie veröffentlichte Leitlinien und Anwendungshinweise der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) und relevanter Verbände berücksichtigt und entsprechend eingeordnet.

Das Thema IRO-Management (Impacts, Risks and Opportunities - Auswirkungen, Risiken und Chancen) ist in der Abteilung Group Sustainability Management in enger Abstimmung mit dem Konzernrisikomanagement angesiedelt.



Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse

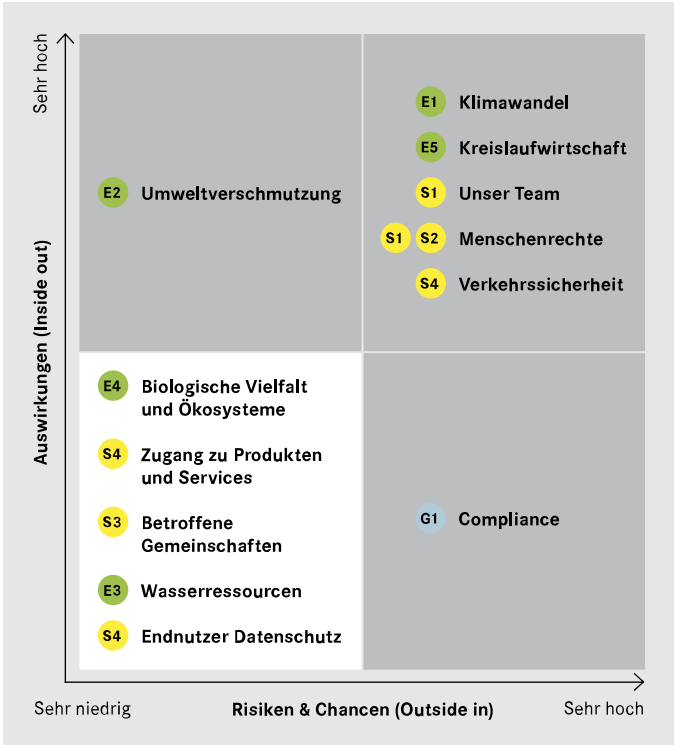
Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse hat unsere Fokusthemen der Nachhaltigkeitsstrategie bestätigt und sieben wesentliche Handlungsfelder identifiziert. Eine erneute Überprüfung zeigte keine Änderungen der Fokusthemen. Klimawandel, Kreislaufwirtschaft, Unser Team, Menschenrechte und Verkehrssicherheit wurden sowohl hinsichtlich der Auswirkungen als auch der Risiken und Chancen als wesentlich bewertet. Ebenfalls als wesentlich identifiziert sind die Themen Umweltverschmutzung und Compliance. Diese Ergebnisse sind in der Wesentlichkeitsmatrix (➔ B.33) dargestellt.

Auf Basis der wesentlichen Handlungsfelder haben wir die relevanten ESRS-Standards mit den dort definierten Themen und Unterthemen den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen zugeordnet. So wurde entsprechend bestimmt, welche Datenpunkte nach ESRS zu berichten sind. Alle wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen fallen unter die entsprechenden Angabepflichten des ESRS-Standards. Vereinzelt wurden unternehmensspezifische Angaben bei unseren Handlungsfeldern ergänzt.

Die Umweltauswirkungen und -risiken, die wir in den themenspezifischen ESRS-Standards E1, E2 und E5 identifiziert haben, sind eng mit unseren strategischen Bemühungen zur Dekarbonisierung des Verkehrs verknüpft. Dieses Ziel treiben wir u.a. durch unser Produktportfolio und das Angebot an im Fahrbetrieb CO₂e-freien Fahrzeugen voran. Ein mögliches Risiko besteht darin, dass der langsame Ausbau der notwendigen Ladeinfrastruktur den Absatz dieser Fahrzeuge hemmen kann. Diese Transformation wirkt sich jedoch nicht nur auf unsere Umweltziele aus, sondern hat auch weitreichende soziale Implikationen. So erfordert die Umstellung auf neue Technologien und Prozesse eine gezielte Weiterentwicklung unserer Führungs- und Fachkräftestrategie. Wir wollen eine leistungsorientierte Unternehmenskultur fördern. Hierfür setzen wir auf das Prinzip „Simpler.Faster.Stronger“ (Einfacher. Schneller. Stärker) als Fundament unseres Strategiebildes.

B.33

Die Daimler-Truck Wesentlichkeitsmatrix



Im Zuge dieser Transformation stehen auch unsere Beschäftigten und die Gesellschaft im Fokus. Die identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen in den themenspezifischen ESRS-Standards S1, S2 und S4 verdeutlichen, wie eng Umwelt- und Sozialthemen miteinander verknüpft sind. Dabei ist es uns wichtig, dass wir konzernweit ethisch handeln und durch starke Governance- und Compliance-Strukturen – wie im ESRS G1-Standard vorgesehen – eine Kultur der Integrität auch mit unseren Geschäftspartnern fördern.

Wir entwickeln unser Geschäftsmodell kontinuierlich weiter, um den Anforderungen der Transformation hin zu alternativen Antriebs-technologien gerecht zu werden. Dabei setzt sich der Vorstand mit den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen auseinander. In seiner Rolle als CSB bewertet er zudem die Resilienz unseres Geschäftsmodells unter Berücksichtigung dieser Faktoren. Eine formale Resilienzanalyse wurde im Berichtsjahr 2025 nicht durchgeführt. Im Zuge der Entwicklung unserer fünf strategischen Säulen führten wir dennoch umfassende Strategieberatungen durch, um die Widerstandsfähigkeit unseres Geschäftsmodells gegenüber externen und internen Herausforderungen systematisch zu bewerten und gezielt zu stärken. Die Analysen umfassten die Identifikation und Bewertung wesentlicher Risiken und Chancen entlang unserer Wertschöpfungskette – von Materialkosten bis hin zum Vertrieb und Aftersalesgeschäft. Daraus leiteten wir gezielte Maßnahmen innerhalb der fünf strategischen Säulen ab, um die Flexibilität unserer Produktionsnetzwerke zu erhöhen und die Innovationskraft im Unternehmen weiter zu fördern. Darüber hinaus wurden Szenarioanalysen eingesetzt, um die Auswirkungen potenzieller Krisen – etwa im Bereich ZEV Strategie, Aftersalesgeschäft oder Effekte des Effizienzprogramms „Cost Down Europe“ – frühzeitig zu erkennen und entsprechende Notfallpläne zu erarbeiten.

Im Berichtsjahr ergaben sich keine Auswirkungen der identifizierten wesentlichen Risiken und Chancen auf unsere Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage. Zudem konnte für keine wesentlichen Risiken und Chancen ein erhebliches Risiko einer wesentlichen Anpassung der Buchwerte der in diesem Abschluss ausgewiesenen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten für das Geschäftsjahr 2026 identifiziert werden.

Eine zusammenfassende Übersicht der identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen ist in der Tabelle ➔ B.34 am Ende dieses Kapitels dargestellt. Detaillierte Informationen finden sich in den jeweiligen Tabellen zu Beginn der Kapitel [Umwelt](#), [Soziales](#) und [Unternehmensführung](#).



Themenspezifische Angaben

Klimarisikoanalyse

Im Berichtsjahr haben wir mit einer weiterführenden Klimarisikoanalyse begonnen. Dabei wurden physische Risiken als auch transitorische Risiken systematisch identifiziert und qualitativ evaluiert. Physische Risiken umfassen Gefahren durch Extremwetter und veränderte Klimamuster, die sowohl kurzfristig als auch langfristig einen Effekt auf unser Unternehmen haben können. Gleichzeitig zeigen sich bereits heute erste Einflüsse durch veränderte Wetterbedingungen. Konzernweit sind unsere Betriebsstätten und Lieferanten physischen Risiken durch Hitzewellen, Temperaturveränderungen, Dürre, Starkregen, Überschwemmungen, veränderte Windbedingungen, Stürme und andere Naturgefahren ausgesetzt. Dies kann beispielsweise zu physischen Schäden sowie zu Einschränkungen in der Produktion und Lieferkette führen. Transitionsrisiken ergeben sich aus der Anpassung an klimabedingte Veränderungen, Entwicklungen und Unsicherheiten. Diese umfassen insbesondere regulatorische und Marktveränderungen, technologische Entwicklungen sowie Reputationsrisiken, die sowohl in der Produktnutzungsphase als auch in der Produktion Einfluss auf unser Unternehmen haben können. Die Analyse erstreckt sich auf unsere eigenen Standorte, unsere wichtigsten Zulieferer sowie zentrale Standorte in der nachgelagerten Wertschöpfungskette. Zur Beurteilung der zeitlichen Entwicklung wurden kurz-, mittel- und langfristige Zeithorizonte (2030, 2040, 2050) berücksichtigt. Die definierten Zeithorizonte sind mit den derzeit am Markt beobachtbaren Praktiken zur Bewertung von Klimarisiken konsistent und decken im Wesentlichen unsere Planungshorizonte ab. Die Szenarioanalyse umfasste für physische Risiken basierend auf drei Datenquellen¹ die drei Temperaturpfade:

- **Low Warming (SSP1 - 2.6):** Stellt ein Szenario mit zunehmender Nachhaltigkeit dar, bei dem die globalen Emissionen drastisch gesenkt werden, aber erst nach 2050 Netto-Null erreicht wird.
- **Middle Warming (SSP2 - 4.5/SSP3 - 7.0):** Stellt ein Szenario dar, in dem die Emissionen auf dem aktuellen Niveau bleiben, bevor sie um die Mitte des Jahrhunderts zu sinken beginnen, aber bis 2100 nicht die Netto-Null erreichen.

- **High Warming (SSP5-8.5):** Stellt eine Zukunft dar, die auf einer fortgesetzten oder verstärkten Nutzung fossiler Brennstoffressourcen und keiner Ausweitung der Klimapolitik basiert.

Für transitorische Risiken wurden die folgenden Temperaturpfade basierend dem Network of Central Banks and Supervisors for Greening the Financial System (NGFS) verwendet:

- **Low Warming (Net Zero 2050 - 1.4°C):** In diesem Szenario wird die globale Erwärmung durch strenge Klimapolitik, Netto-Null-CO₂-Reduktionen und Innovationen auf 1,5 °C begrenzt.
- **Middle Warming (Verzögerter Übergang - 1.7°C):** In diesem Szenario setzen die Länder ihre derzeitige Politik bis 2030 fort, woraufhin die jährlichen Emissionen zu sinken beginnen. Die Veränderung im Jahr 2030 ist disruptiv, da sie nicht vorhersehbar ist.
- **High Warming (Aktuelle Maßnahmen - 3°C):** In diesem Szenario bestehen nur die derzeit umgesetzten Maßnahmen, ohne dass deren Ambitionen verstärkt werden.

Die wesentlichen klimatischen Gefahren, die physische Risiken verursachen, werden sowohl nach Region als auch nach Standorttyp erfasst, einschließlich Verwaltungs- und Produktionsstätten. Zur Analyse wurden die standortspezifischen geografischen Koordinaten herangezogen. Wir haben im Rahmen eines konservativen Ansatzes das High-Warming-Szenario vertieft analysiert. Nach aktuellem Analysestand wurden die physischen Klimarisiken Hitzewellen, Wasserstress, Waldbrände, Stürme und Überflutungen im mittelfristigen Zeithorizont identifiziert. Auf Basis eines konservativen Ansatzes erfolgte ebenfalls eine vertiefte Analyse des Low-Warming-Szenarios zu den transitorischen Risiken. Hierbei wurden zum derzeitigen Stand der Analyse kohlenstoffarme Technologien und die Volatilität der Energiepreise im mittelfristigen Zeithorizont identifiziert. Diese Ergebnisse werden im nächsten Schritt im IRO-Management berücksichtigt, um zunächst die identifizierten Risiken hinsichtlich ihrer Wesentlichkeit zu bewerten und in der Folge geeignete Maßnahmen abzuleiten. Die verwendeten Klimaszenarien sind mit den zugrunde liegenden Annahmen im Kapitel [Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) vereinbar, da sie die gleichen Rahmenbedingungen berücksichtigen.

Weitere Analysen

Wir haben Emissionen und ökologische Einflüsse aus verschiedenen Aktivitäten entlang der gesamten Wertschöpfungskette bewertet, einschließlich Produktion, Transport, Nutzung und Wartung unserer Fahrzeuge. Dabei wurden bestehende Daten zu **Luft- und Wasseremissionen** auf Standortebeine sowie zum Wasserverbrauch unserer Standorte berücksichtigt. Zur Einschätzung der Risiken und Chancen im Zusammenhang mit **Wasser- und Meeresressourcen** haben wir den WWF-Wasserrisikofilter herangezogen.

Für die Bewertung von **Biodiversität und Ökosystemen** wurden unsere eigenen Standorte, die Rohstoffgewinnung sowie die Nutzungsphase unserer Produkte einbezogen. Im Rahmen der durchgeführten Recherche haben wir keine Standorte in der Nähe von Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität identifiziert. Ergänzend haben wir Konsultationen mit Interessengruppen durchgeführt, um deren Perspektiven auf wesentliche umweltbezogene Auswirkungen, Risiken und Chancen für Daimler Truck zu berücksichtigen. Auf Basis der erhobenen Daten und der Konsultationen mit Interessengruppen wurden keine wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen in Bezug auf Wasser- und Meeresressourcen sowie Biodiversität und Ökosysteme identifiziert. Entsprechend sind weiterführende Angaben nach ESRS nicht erforderlich.

Im Fokus unserer Analyse zur **Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft** standen vor allem unsere eigenen Geschäftstätigkeiten, einschließlich Ersatzteilservice, Reparaturleistungen und die Wiederaufbereitung von Fahrzeugen. Gemeinsam mit unserem zentralen Einkauf haben wir die in der Fahrzeugproduktion eingesetzten Materialien entlang der Wertschöpfungskette analysiert. Zudem haben wir Daten zu Abfallströmen unserer Standorte ausgewertet, die Einblicke in Abfallaufkommen und -verwertung ermöglichten und so eine Bewertung der Ressourceneffizienz unterstützten.

Zur Bewertung der **Unternehmensführung** haben wir Interviews mit relevanten Interessengruppen geführt und ausgewertet und die für uns geltenden gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt. Eine zentrale Rolle spielte dabei die Compliance-Risikoanalyse unserer kontrollierten Konzerngesellschaften und Zentralbereiche in der u.a. Land, Unternehmens- und Bereichsaktivität, Sektor und Struktur einbezogen wurden.

¹ Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), World Bank, World Resources Institute Aqueduct 2023.



B.34

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen	Kategorie
E1 Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel	
Wir bieten innovative Produkte und Dienstleistungen im Bereich alternative Antriebstechnologien an	Positive Auswirkung
CO ₂ e-Emissionen (Scope 1, 2 und 3) tragen zur globalen Erwärmung bei	Negative Auswirkung
Energieeffiziente Praktiken und die eigene Erzeugung von erneuerbaren Energien können zu Kostensenkungen führen	Chance
Physische Risiken können Produktionsausfälle und Unterbrechungen der Lieferkette verursachen (PHY)	Risiko
Aktuelle und neue Vorschriften können zu höheren Betriebskosten und Haftungsproblemen führen (TRA)	Risiko
Disruptive Technologien können Risiken in der Produktentwicklung verursachen und die Kosten für Forschung und Entwicklung (F&E) erhöhen (TRA)	Risiko
Die nur langsam voranschreitende Entwicklung der Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien kann den Absatz dieser Fahrzeuge einschränken (TRA)	Risiko
E2 Vermeidung von Umweltverschmutzung	
Die von unseren Fahrzeugen verursachten Luftemissionen können die Umwelt schädigen und die menschliche Gesundheit beeinträchtigen	Negative Auswirkung
E5 Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft	
Berücksichtigung von Ressourceneffizienz in der Fahrzeugentwicklung und -design fördert die Abfallvermeidung und -reduktion	Positive Auswirkung
Die Produktion von Fahrzeugen führt zu einem hohen Verbrauch von Rohstoffen wie Eisen, Stahl, Aluminium und anderen Materialien	Negative Auswirkung
Die Nicht-Einhaltung von Kreislaufwirtschafts-Vorschriften und Vorgaben kann zu Risiken für unser Unternehmen führen	Risiko
S1 Unser Team	
Unsere Geschäftstätigkeiten schaffen Arbeitsplätze in 30 Ländern	Positive Auswirkung
Technologische Veränderungen führen zu veränderten Anforderungen an unsere Beschäftigten und können damit zu einer erhöhten beruflichen Belastung führen	Negative Auswirkung
Ein unzureichendes Arbeitssicherheits- und Gesundheitsmanagement kann zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen	Negative Auswirkung
Eine attraktive Unternehmenskultur kann Talente anziehen	Chance
Diversität im Arbeitsumfeld kann Kreativität und Leistung fördern	Chance
Missachtung von Menschenrechten kann zu erheblichen Finanz- und Reputationsrisiken führen	Risiko
Neue Qualifikationsanforderungen können zu Herausforderungen bei der Talentakquise und der Weiterbildung von Beschäftigten führen	Risiko
Ungleichbehandlung im Arbeitsverhältnis kann zu Finanz- und Reputationsrisiken führen	Risiko
S2 Menschenrechte in der Wertschöpfungskette	
Beschaffungsaktivitäten können zu negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte führen	Negative Auswirkung
Erhöhte soziale Risiken aufgrund komplexer Lieferketten für kritische Materialien und Rohstoffe können zu Reputations- und Finanzrisiken führen	Risiko
S4 Verkehrssicherheit	
Fahrerassistenzsysteme führen zu einer erhöhten Verkehrssicherheit und tragen zum Schutz der Verkehrsteilnehmer bei	Positive Auswirkung
Sicherheit als Schwerpunkt in der Fahrzeugentwicklung kann Unfälle und Unfallfolgen reduzieren	Positive Auswirkung
Unfälle, verursacht durch den Einsatz unserer Fahrzeuge, können Verkehrsteilnehmern schaden	Negative Auswirkung
Eine steigende Produktqualität kann unsere Marktposition stärken	Chance
G1 Verantwortungsvolle Unternehmenskultur	
Die Zusammenarbeit mit ausgewählten Geschäftspartnern fördert nachhaltiges Handeln	Positive Auswirkung
Ethische Geschäftspraktiken können sich positiv auf die öffentliche Wahrnehmung unseres Unternehmens auswirken	Chance
Der Schutz von Hinweisgebern schafft Vertrauen am Arbeitsplatz und kann die Reputation unseres Unternehmens fördern	Chance
Korruption, Bestechung und Betrug können zu Finanz- und Reputationsrisiken führen	Risiko



Umwelt

Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel (ESRS E1)

Der Klimawandel ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit und erfordert entschlossenes Handeln. Als global tätiger Hersteller von Lkw und Bussen wollen wir mit nachhaltigen Lösungen und technischen Innovationen den Transport und die Personenbeförderung lokal CO₂e-frei gestalten und Strategien entwickeln, um den Folgen des Klimawandels entgegenzuwirken. Dazu tragen wir nicht nur mit batterieelektrischen und wasserstoffbasierten Fahrzeugen bei, sondern auch mit verschiedenen Services und neuen digitalen Lösungen. Diesen Anspruch verfolgen wir in allen Bereichen unserer Wertschöpfungskette. Hinsichtlich der eigenen Produktion haben wir die „Green Production 2030“-Initiative etabliert, die u.a. darauf abzielt, die CO₂e-Emissionen zu reduzieren, den Einsatz erneuerbarer Energien zu steigern sowie die Energieeffizienz zu verbessern.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die folgende Tabelle [B.35](#) bietet eine Übersicht über unsere wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen entlang der Wertschöpfungskette. Die dargestellten Auswirkungen, Risiken und Chancen umfassen sowohl physische, transitorische und regulatorische Einflüsse als auch technologische Entwicklungen, die unser Geschäft unmittelbar betreffen.

B.35		
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug zu Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel		
Kategorie	Titel	Beschreibung
Positive Auswirkung ○○● ■ ■ ■	Wir bieten innovative Produkte und Dienstleistungen im Bereich alternative Antriebstechnologien an	Unsere innovativen Produkte, wie batterieelektrische und wasserstoffbasierte Fahrzeuge, reduzieren ökologische Auswirkungen. Dies wird z.B. durch geringere Treibhausgasemissionen bei der Produktion und Nutzung sowie durch den Einsatz alternativer Materialien erreicht.
Negative Auswirkung ●●● ■ ■ ■	CO ₂ e-Emissionen (Scope 1, 2 und 3) tragen zur globalen Erwärmung bei	Unsere direkten und indirekten Treibhausgasemissionen tragen zum Anstieg der Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre bei. Dies führt zu akuten und chronisch veränderten Klimamustern, wie Hitzewellen, veränderten Temperaturen, Dürren, starken Niederschlägen, Überschwemmungen und zum Anstieg der Durchschnittstemperatur.
Chance ○○●○	Energieeffiziente Praktiken und die eigene Erzeugung von erneuerbaren Energien können zu Kostensenkungen führen	Die Umsetzung energieeffizienter Maßnahmen kann kurzfristig Kosten senken. Darüber hinaus kann die Beschaffung erneuerbarer Energien und die nachhaltige Verwaltung von Ressourcen langfristig zu Kosteneinsparungen führen und die Resistenz gegen Energiepreisschwankungen erhöhen.
Risiken ●●●	Physische Risiken können Produktionsausfälle und Unterbrechungen der Lieferkette verursachen (PHY)	Akute Klimarisiken wie extreme Regenfälle, Hitzewellen, Dürren, Stürme und Waldbrände sowie chronische Risiken durch Niederschlagsveränderungen können zu Unterbrechungen in der Wertschöpfungskette, der Energieversorgung, Preisschwankungen und Ressourcenknappheit führen, was letztlich zu Produktionsausfällen führen kann.
	Aktuelle und neue Vorschriften können zu höheren Betriebskosten und Haftungsproblemen führen (TRA)	Regulatorische Maßnahmen können zu erheblichen transitorischen Risiken führen. Aktuelle und neue Vorschriften zur Reduzierung des Flottenverbrauchs und der CO ₂ e-Emissionen von Neufahrzeugen können zu höheren Betriebskosten und Haftungsproblemen führen. Die technologischen Herausforderungen bei der Entwicklung unserer Fahrzeuge unter Berücksichtigung neuer Vorschriften können ebenfalls mit erhöhten Betriebskosten verbunden sein. Die Nichteinhaltung der Vorschriften kann zu finanziellen Sanktionen, Reputationsschäden sowie Rückruf- und Sanierungskosten führen, was sich negativ auf das Betriebsergebnis und die Finanzlage unseres Unternehmens auswirken kann.
	Disruptive Technologien können Risiken in der Produktentwicklung verursachen und die Kosten für Forschung und Entwicklung (F&E) erhöhen (TRA)	Die Entwicklung von batterieelektrischen und wasserstoffbasierten Fahrzeugen erhöht die Komplexität unseres Produktportfolios und der Preisgestaltung und kann sich auf die Kundennachfrage und die Erwartungen unserer Interessengruppen auswirken. Als Ergebnis kann dies zu längeren Entwicklungszeiten und höheren F&E-Kosten führen.
	Die nur langsam voranschreitende Entwicklung der Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien kann den Absatz dieser Fahrzeuge einschränken (TRA)	Die für batterieelektrische und wasserstoffbasierte Fahrzeuge erforderliche Infrastruktur (Ladeinfrastruktur, Tankstellennetz für alternative Kraftstoffe wie Wasserstoff) entwickelt sich langsam und hängt von politischen Entscheidungen ab. Dies kann die Einführung und Marktnachfrage von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien einschränken und verzögern.
(TRA) Transitorische Veränderung; (PHY) Physische Veränderung		
○○○ vorgelagert ○●○ eigene Geschäftstätigkeit ○○● nachgelagert ■ □ □ kurzfristig ■ ■ □ mittelfristig ■ ■ ■ langfristig		



Unsere Richtlinien

Bei Daimler Truck gelten die folgenden Richtlinien in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel:

- Leitrichtlinie Umweltschutz [↗ B.36](#)
- Daimler Truck Code of Conduct [↗ B.31](#)
- Daimler Truck Business Partner Standards [↗ B.89](#)
- Verpflichtende Vertragsklauseln zur sozialen Verantwortung und zum Umweltschutz [↗ B.90](#)
- Product Compliance Management System Richtlinie [↗ B.83](#)

B.36	
Leitrichtlinie Umweltschutz	
Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Für Daimler Truck bedeutet Umweltschutz, in den folgenden Themenfeldern aktiv zu sein: Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Ressourcenschonung, Energieeffizienz, Vermeidung von Umweltverschmutzung, Wasser-, Abfall-, Energie- und Gefahrstoffmanagement. Gleichzeitig ist der Beitrag zu Kreislaufwirtschaft und Biodiversität für den Konzern von Bedeutung. Die Richtlinie beinhaltet die Umweltleitlinien als Ausdruck der Umweltpolitik des Daimler Truck-Konzerns und bildet den Rahmen für die Umwelt- und Energiemanagementsysteme: 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 Informationen zum Umweltlebenszyklus unserer Produkte. 5. Unser Anspruch ist es, weltweit vorbildliche Umweltleistungen zu erbringen. 6. Wir informieren unsere Beschäftigten und Interessengruppen umfassend über die Umweltleistung und konkrete Verpflichtungen. Als Konkretisierung dazu haben wir die untergeordnete Expertenrichtlinie Klimaschutz implementiert. Diese enthält nicht nur klimabezogene Dekarbonisierungsziele und geplante wichtige Hebel, sondern auch Angaben dazu, wie Daimler Truck auf physische und transitorische Klimarisiken reagiert, um so die Resilienz gegenüber dem Klimawandel zu stärken.
Allgemeine Ziele	Ziel ist es, durch die konzernweit geltende Richtlinie die umweltschutzbezogene Ausrichtung und die Handlungsgrundsätze des Daimler Truck-Konzerns darzulegen. In diesem Kontext sind Umweltschutz und das Streben nach CO₂e-Neutralität integraler Bestandteil der auf langfristige Wertsteigerung ausgerichteten Unternehmensstrategie. Das Ziel, einen lokal CO₂e-freien Transport auf den Straßen zu ermöglichen, schließt den sorgfältigen Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen ein. Darüber hinaus ist das Ziel der Expertenrichtlinie Klimaschutz, einen Rahmen zu schaffen, der den Fokus auf Klimaschutzmaßnahmen legt und Klimaschutz als festen Bestandteil in die zentralen Geschäftsprozesse integriert.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Uns liegt mit der Leitrichtlinie Umweltschutz eine Richtlinie in Bezug auf die wesentlichen in ↗ B.35 beschriebenen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel vor.
Überwachungsprozess	Die Einhaltung der Umweltleitlinien in Produktionsstandorten wird im Rahmen unserer bestehenden Umwelt- und Energiemanagementsysteme, u.a. ISO 14001/ISO 50001 und EMAS, sowie im Rahmen von Umweltrisikoaudits überwacht.
Anwendungsbereich	Die Richtlinie gilt für alle Beschäftigten und Mitglieder geschäftsführender Organe der Daimler Truck Holding AG und alle kontrollierten Konzerngesellschaften.
Verantwortliche Organisationsebene	Unsere Umweltpolitik inklusive der Leitlinien ist von allen Beschäftigten des Daimler Truck-Konzerns und an allen Standorten des Konzerns anzuwenden. Besondere Verantwortung tragen hierbei die Führungskräfte aller Hierarchieebenen.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	Basierend auf den unternehmensweiten Umweltleitlinien verpflichtet Daimler Truck seine Produktionsstandorte weltweit zur Implementierung von nach ISO 14001 und ISO 50001 zertifizierten Managementsystemen. ISO steht für die Internationale Organisation für Normung (International Organization for Standardization), deren Standards Unternehmen dabei helfen, weltweit einheitliche und anerkannte Praktiken zu implementieren. Darüber hinaus sind unsere Standorte in Deutschland verpflichtet, sich nach EMAS zertifizieren zu lassen.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	Die Interessen von Beschäftigten des Konzerns, Kunden, Lieferanten, Vertragspartnern, Verbänden und Behörden, öffentlichen Initiativen, weiteren Interessengruppen und der Öffentlichkeit werden in der Richtlinie berücksichtigt.
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Alle Leitrichtlinien sind über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar. Des Weiteren werden die Umweltleitlinien auf der öffentlichen Webseite des Konzerns zur Verfügung gestellt.

Unsere CO₂e-Emissionen

Bei der Berichterstattung über Emissionen verwenden wir den im Kapitel [Zusammenfassender Überblick](#) beschriebenen Konsolidierungskreis. Darüber hinaus wurden Gesellschaften, über die wir operative Kontrolle ausüben, analysiert und als unwesentlich klassifiziert.

Kennzahlen
Unsere CO₂e-Intensität beträgt marktbezogen 6.560 t CO₂e/Millionen € (2024: 7.191 t CO₂e/Millionen €) und standortbezogen 6.567 t CO₂e/Millionen € (2024: 7.197 t CO₂e / Millionen €). Zur Berechnung der Intensität verwenden wir den Posten „Umsatzerlöse gesamt“ des Konzernabschlusses sowie den Gesamtwert unserer **CO₂e-Emissionen** ([↗ B.37](#)). Zusätzlich haben wir unsere biogenen CO₂e-Emissionen, welche nicht in Scope 1, Scope 2 und Scope 3 enthalten sind, berechnet. Die biogenen Emissionen im Bereich von Scope 1 und Scope 2 (Dieselkraftstoff, Ottokraftstoff, Erdgas, Strom und Fernwärme) lagen im Berichtsjahr bei 11.985 t CO₂e (2024: 8.847 t CO₂e).

Biogene Emissionen im Bereich von Scope 3 (aus der Nutzung verkaufter Produkte) betrugen im Berichtsjahr 2.101.440 t CO₂e (2024: 2.561.018 t CO₂e).

CO₂e-Berechnungsmethoden
Die Berechnungen und Methoden zur Ermittlung unserer Emissionen basieren auf den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) unter Berücksichtigung der Vorgaben des GHG Protocol Standard. Seit 2023 erfolgt die Berichterstattung unserer Emissionen in CO₂-Äquivalenten (CO₂e). Damit werden neben CO₂-Emissionen auch die Emissionen von CH₄ (Methan) und N₂O (Distickstoffmonoxid) berücksichtigt.

B.37

CO₂e-Gesamtemissionen

in 1.000 t CO ₂ e	Etappenziele und Zieljahre							
	2021 (Basisjahr) ¹			2025		2024		Jährlich % des Ziels / Basisjahr
	Gemessene Werte (Produktionsstandorte ³)	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern ²	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern	% 2025/2021	2030	
						Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Durchschnittliche, jährliche Reduktion
Gesamte Scope 1 und Scope-2-Emissionen	878	497	563	568	630	-43,4	509	-4,7
Scope-1-Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen)								
Scope-1-THG-Bruttoemissionen		342	383	349	389			
Prozentsatz der Scope-1-THG-Emissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (in %)		26,0	23,3	26,0	23,4			
Scope-2-Treibhausgasemissionen								
Scope 2, standortbezogen		487	517	514	536			
Scope 2, marktbezogen		155	180	219	241			
Signifikante Scope-3-Treibhausgasemissionen								
Gesamte signifikante indirekte Scope-3-THG-Bruttoemissionen			323.402		388.247			
Scope 3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen			17.445		19.429			
Scope 3.11 Verwendung verkaufter Produkte			305.957		368.818			
THG-Emissionen insgesamt								
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)			324.301		389.172			
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)			323.965		388.877			

1 Die Werte für unser Basisjahr beziehen sich nur auf unsere Produktionsstandorte. Es wurden keine Hochrechnungen für den gesamten Konzern vorgenommen.

2 Die Werte für Scope-1 und 2-THG-Emissionen bestehen aus den Emissionen der Produktionsstandorte und Hochrechnungen weiterer Nicht-Produktionsstandorte mit geringen Emissionen. Diese Emissionen wurden anhand der hochgerechneten Energieverbräuche dieser Standorte berechnet. Für Details zu unseren Energieverbräuchen, siehe [↗ B.43](#).

3 Unter Produktionsstandorte fassen wir alle „Completely Built Up“ (CBU), „Completely Knocked Down“ (CKD) und Wiederaufbereitungsstandorte (Reman) zusammen sowie ausgewählte Headquarter, Teststrecken und R&D-Standorte.



Somit dokumentieren wir die direkten CO₂e-Emissionen aus unternehmenseigenen Emissionsquellen (Scope 1), die indirekten Emissionen aus der Erzeugung des eingekauften Stroms und der Fernwärme (Scope 2) sowie weitere indirekte Emissionen außerhalb von Scope 1 und Scope 2, die in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette entstehen (Scope 3).

Berechnungsdaten für Scope-1- und Scope-2-Emissionen

Unsere direkten Emissionen aus der Verbrennung von Dieselmotorkraftstoff, Ottomotorkraftstoff, Wasserstoff, Heizöl, Erdgas, Flüssiggas und Kohle berechnen wir mit konstanten CO₂e-Emissionsfaktoren des Department for Energy Security and Net Zero (DESNZ, Version 2025) der britischen Regierung. Die indirekten Emissionen von Fernwärme und Strom aus externer Erzeugung errechnen wir zeitlich und regional differenziert. Die CO₂e-Bilanzierung erfolgt über den marktbasierten Ansatz. Dafür erheben wir die CO₂e-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 für Strom der Internationalen Energieagentur (IEA, Version 2025) genutzt. Für die USA wird in diesem Zusammenhang die Emissions & Generation Resource Integrated Database (eGRID, Version 2025) der US Environmental Protection Agency (US EPA) verwendet. Zusätzlich kommen Daten zu CO₂e-Emissionsfaktoren für Fernwärme aus der LCA for Experts Datenbank (Version 2025) zum Einsatz. Den verwendeten Emissionsfaktoren liegt das Global Warming Potential aus dem IPCC AR5 und AR6 zugrunde. Zu Vergleichszwecken weisen wir auch die CO₂e-Emissionen gemäß der standortbasierten Methode aus, die ausschließlich die landesspezifischen Emissionsfaktoren beinhaltet. Zur Bestimmung des Anteils erneuerbarer und nuklearer Quellen an der Stromversorgung wurden die Faktoren der EIA (Version 2025) herangezogen. Seit 2025 werden zusätzlich Emissionen aus Kältemitteln berücksichtigt.

Berechnungsdaten für Scope-3-Emissionen

Wir konzentrieren uns auf Scope-3-Emissionskategorien, die aufgrund ihres Anteils an den gesamten Scope-3-Emissionen und der Auswirkungen unseres Unternehmens auf die Emissionsreduzierung als wesentlich eingestuft wurden. Die Scope-3-Kategorien, die wir als wesentlich eingestuft haben, machen jeweils mindestens 5 % der gesamten Scope-3-Emissionen aus. Daher konzentrieren wir uns auf zwei Scope-3-Emissionskategorien von insgesamt 15 Emissionskategorien. Dies betrifft die Kategorien 3.1 (Eingekaufte Güter und Dienstleistungen) und 3.11 (Nutzung verkaufter Produkte). Zusammen machen diese beiden Kategorien mehr als 95 % unseres gesamten Scope-3-Emissionsinventars aus. Auch Emissionen aus Verträgen über Vermietungen werden bei uns unter Scope 3 erfasst. Weitere Angaben zu den Berechnungen können der Tabelle [B.38](#) entnommen werden. Zurzeit nutzen wir Sekundärdaten zur Berechnung unserer Scope-3-Emissionen.

B.38

Scope-3-Kategorien und Berechnung

Scope-3-Kategorie	THG Berechnungsmethode	Annahmen	Emissionsfaktoren
3.1 Eingekaufte Güter und Dienstleistungen	Durchschnittswertmethode für Produktionsmaterial: Die in den Berechnungen verwendeten Rohstoffdaten werden in Tonnen aus einer internen zentralen Datenbank extrahiert und dann mit den relevanten Emissionsfaktoren multipliziert, die je nach Emissionsquelle und Region ausgewählt wurden.	Die Herkunft des Produktionsmaterials ist der Standort des Lieferanten.	Als Quelle für die Treibhausgasemissionsfaktoren für 2025 auf Grundlage von IPCC AR6 wurde eine branchenspezifische lizenzierte Datenbank (LCA for Experts) verwendet. Bei der Berechnung werden alle sieben Treibhausgase berücksichtigt.
	Ausgabenbasierte Methode für eingekaufte Dienstleistungen und Nicht-Produktionsmaterial: Die in den Berechnungen verwendeten Daten werden aus einer internen, zentralisierten Datenbank in Euro extrahiert. Die Käufe werden zugeordnet und in Treibhausgasbilanzierungsfamilien und -klassen eingeteilt, was zu Emissionsfaktorkategorien führt und mit den relevanten sekundären Emissionsfaktoren multipliziert wird.	Material- und Dienstleistungsursprung ist der Standort des Lieferanten.	Es wurden Datensätze von Climatiq (Version 2025), EPA (Version 2025) und EXIOBASE (Version 2021) verwendet, deren Berechnung von CO ₂ e auf Basis von IPCC AR5 für 3 Emissionen CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O deklariert wird. HFCs, PFCs, SF ₆ , NF ₃ sind nicht enthalten.
3.11 Nutzung verkaufter Produkte	Verbrennungsmotoren: Die Emissionsdaten ergeben sich aus der Multiplikation der Anzahl der Fahrzeuge mit ihren jeweiligen Fahrzeugemissionen. Die Emissionsdaten der Fahrzeuge werden berechnet als Multiplikation von Lebensdauer (Jahre) und Kilometerleistung (je Fahrzeugklasse) mit Kraftstoffeffizienz (l/100 km) und well-to-wheel Kohlenstoffintensität (gCO ₂ e/l Diesel).	Die Fahrzeuge werden hauptsächlich in der Region genutzt, in der sie verkauft wurden. Dementsprechend wird für die Emissionsberechnung der Dieselmix an der Tankstelle der jeweiligen Region zugrunde gelegt. Produzierte Fahrzeuge werden im selben Jahr verkauft, daher wird das Produktionsvolumen für 2025 repräsentativ für die Anzahl der verkauften Fahrzeuge verwendet.	Die Treibhausgasemissionsfaktoren für die Produktion und den Verbrauch von Diesel werden der branchenspezifischen lizenzierten Datenbank (LCA for Experts) entnommen, die als Quelle für die Emissionsfaktoren für 2025 auf Grundlage von IPCC AR6 dient. Bei der Berechnung werden alle sieben Treibhausgase berücksichtigt.
	Batterieelektrisch: Die Emissionsdaten ergeben sich aus der Multiplikation der Anzahl der Fahrzeuge mit ihren jeweiligen Fahrzeugemissionen. Die Emissionsdaten der Fahrzeuge werden berechnet als Multiplikation von Lebensdauer (Jahre) und Kilometerleistung (je Fahrzeugklasse) mit Energieeffizienz (kWh/km) und well-to-wheel Kohlenstoffintensität (gCO ₂ e/kWh).	Die Fahrzeuge werden hauptsächlich in der Region genutzt, in der sie verkauft wurden. Dementsprechend wird für die Emissionsberechnung der Strommix an der Ladestation der jeweiligen Region zugrunde gelegt. Produzierte Fahrzeuge werden im selben Jahr verkauft, daher wird das Produktionsvolumen für 2025 repräsentativ für die Anzahl der verkauften Fahrzeuge verwendet.	Die Treibhausgasemissionsfaktoren für die Produktion und den Verbrauch von Elektrizität werden der branchenspezifischen lizenzierten Datenbank (LCA for Experts) entnommen, die als Quelle für die Emissionsfaktoren für 2025 auf Grundlage von IPCC AR6 dient. Bei der Berechnung werden alle sieben Treibhausgase berücksichtigt.



Diese basieren auf allgemeinen Branchenstandards, Durchschnittswerten und veröffentlichten Datenquellen, die nicht direkt von unseren Lieferanten oder Nutzern stammen. Primärdaten, die spezifische, direkte Daten von Lieferanten oder Fahrzeugnutzern beinhalten (z.B. Lebenszyklusauswirkungen der gekauften Produkte und Dienstleistungen sowie Energieverbrauch und Emissionen während der Nutzung unserer Fahrzeuge), haben wir bislang noch nicht integriert. Obwohl uns Sekundärdaten ermöglichen, unsere Emissionen abzuschätzen, ist uns bewusst, dass Primärdaten für eine spezifischere Messung notwendig sind. Um die Genauigkeit unserer Emissionsberechnungen zu erhöhen, beabsichtigen wir, schrittweise einen robusteren und präziseren Datenerfassungsprozess einzuführen. Hierfür planen wir u.a., große Lieferanten gezielt nach den von ihnen berechneten Emissionen zu fragen.

Unsere Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen

Im Folgenden berichten wir zu den Bereichen Lieferkette, Produktion und Produkt – sofern jeweils relevant – in der Gliederung Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen.

Neben unserem Bestreben, die direkten und durch uns kontrollierbare Emissionen (Scope 1 und Scope 2) zu minimieren, verfolgen wir ebenfalls das Ziel, die **Scope-3-Emissionen** zu reduzieren. Besonders im Fokus stehen dabei die Emissionen, die durch die Nutzung unserer Fahrzeuge im Kundeneinsatz entstehen. Aus diesem Grund befindet sich die Umstrukturierung unseres Portfolios bereits in vollem Gange. In Zukunft werden wir unser Produktportfolio an lokal CO₂e-freien Lkw und Bussen sukzessive weiter ausbauen. In diesem Zusammenhang arbeiten wir daran, klare und realistische Ziele für die Reduzierung der Scope-3-Emissionen abzuleiten.

Bei der Entwicklung dieser strategischen Dekarbonisierungsziele spielen diverse Faktoren eine Rolle, von denen die Scope-3-Emissionen unserer Fahrzeuge abhängig sind. Dazu zählen u.a. eine ausreichende Verfügbarkeit von „grüner“ Energie (Grünstrom und Wasserstoff), die notwendige Lade- und Tankinfrastruktur sowie die Gesamtkosten des Fahrzeugs für unsere Kunden über die gesamte Nutzungsdauer hinweg – und damit auch die Akzeptanz dieser Fahrzeuge durch die Kunden.

Ebenso haben dynamische Marktbedingungen und die gesetzliche Regulatorik einen großen Einfluss auf den Markterfolg lokal CO₂e-freier Fahrzeuge. Diese Faktoren liegen außerhalb des unmittelbaren Einflussbereichs unseres Unternehmens und erschweren somit eine verlässliche Prognose zukünftiger Entwicklungen sowie die realistische Festlegung von Zielsetzungen.

Wir setzen bereits heute konkrete Maßnahmen in den Bereichen Lieferkette, Produktion und Produktentwicklung um. Im Berichtsjahr haben wir Investitionen (CapEx) in Höhe von 507 Millionen € (2024: 725 Millionen €) und Betriebsausgaben für Forschung und Entwicklung (OpEx) in Höhe von 1.348 Millionen € (2024: 1.277 Millionen €) für Projekte getätigt, die im Zusammenhang mit den nachfolgend beschriebenen Maßnahmen für Produktentwicklung, Lieferkette und Produktion stehen und zu einer direkten und indirekten Reduktion der THG-Emissionen führen. Diese sind in den folgenden Positionen des Abschlusses ausgewiesen:

- Forschungs- und Entwicklungskosten
- Zugänge zu Sachanlagen
- Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten

Teile dieser Investitionen und Betriebsausgaben sind in den Kennzahlen der EU-Taxonomie zu Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) enthalten. Darüber hinaus planen wir weitere Investitionen im Rahmen des CapEx-Plans und Betriebsausgaben im Rahmen des OpEx-Plans der EU-Taxonomie, die im Zusammenhang mit den beschriebenen Maßnahmen stehen. Weitere Informationen finden sich im Kapitel [EU-Taxonomie](#).

Derzeit erarbeiten wir einen Climate Transition Plan (CTP) für Daimler Truck und erwarten, diesen in 2027 zu beschließen.

Lieferkette

Um die wesentlichen Auswirkungen sowie die Risiken und Chancen in Bezug auf unsere Lieferkette zu adressieren, haben wir verschiedene Maßnahmen ergriffen.

Maßnahmen

Um Transparenz über die **Dekarbonisierungsstrategien und CO₂e-Reduktionsziele unserer Lieferanten** zu schaffen, nutzen wir den Fragebogen der Organisation CDP (ehemals Carbon Disclosure Project). Der CDP-Fragebogen für die Lieferkette sammelt Daten zu den Emissionen und Umweltpraktiken der Zulieferer. Im Berichtsjahr sind 63,6 %¹ des für 2025 geplanten Einkaufsvolumens im Produktionsmaterialeinkauf mit Klimaschutz-Bewertungen von CDP abgedeckt.² Mit der Transparenz über die Emissionsdaten unserer wesentlichen Lieferanten können wir Prioritäten für die Dekarbonisierung setzen. Wir nutzen die Daten des Fragebogens auch, um unsere Lieferanten mit anderen Unternehmen der Branche zu vergleichen und Verbesserungen von Jahr zu Jahr zu verfolgen. Lieferanten sollen durch das Programm ermutigt werden, sich kontinuierlich bei der Reduzierung von CO₂e-Emissionen zu verbessern.

Neben der Batterieherstellung sind die Haupttreiber von THG-Emissionen in der Lieferkette die Herstellung von Rohmaterialien wie Stahl, Aluminium und Kunststoffen. In diesem Berichtsjahr haben wir das Thema **CO₂e-Integration in unseren Geschäftsprozessen** weiter vorangetrieben. Als erster Schritt wurde der Ansatz für die Dekarbonisierung der vorgelagerten Lieferkette (Scope 3.1) finalisiert. Weitere Konzepte für die Steuerungsprozesse werden noch entwickelt.

Zur Stärkung der **Resilienz unserer Lieferkette** gegenüber akuten physischen Risiken nutzen wir eine Standortbewertung, die derzeit rund 2.000 Lieferanten von Produktionsmaterial abdeckt. Die Ergebnisse dienen als Grundlage, um mit Lieferanten gegebenenfalls erforderliche Mitigationsmaßnahmen festzulegen.

1 Die Werte werden jährlich Anfang Dezember überprüft, weshalb die Werte am Stichtag 01.12.2025 ermittelt wurden.

2 Die Abdeckungsrate bezieht sich auf Lieferanten, die laut CDP fristgemäß an der Befragung teilgenommen haben und daher einen Klima-Score für 2025 erhalten werden.



Um den **Anlieferverkehr mit Produktionsmaterial** zu elektrifizieren, sind seit September 2025 im Werk Würth bereits 15 Ladesäulen in Betrieb. Die deutschen Aggregatwerke in Gaggenau, Kassel und Mannheim bauen neben der Ladeinfrastruktur in den Werken auch Lademöglichkeiten an ihren externen Logistikzentren auf, um den An- und Ablieferverkehr auf elektrifizierte Fahrzeuge umstellen zu können. Insgesamt sind an den Aggregat-Standorten derzeit 14 Schnellladesäulen in Betrieb. Zu Beginn des dritten Quartals 2025 waren bereits auf rund 30 % aller Routen zum Werk Würth batterieelektrische Fahrzeuge regelmäßig im Einsatz und haben damit rund 20 % aller Einfahrten zum Werk Würth batterieelektrisch absolviert. Über alle vier Standorte hinweg waren im September 2025 insgesamt 56 elektrische Lkw im täglichen Einsatz, davon 32 eActros 300 und 24 eActros 600.

Für die Produktionsstandorte in Europa nutzen wir ein Berechnungstool, um basierend auf realen Transportdaten **Transparenz über die CO₂e-Emissionen** zu erhalten und so auch den Effekt von Optimierungsmaßnahmen wie z.B. den Einsatz von batterieelektrischen Lkw zu messen. Die Berechnungslogik wurde im Jahr 2023 durch das Smart Freight Center zertifiziert und entspricht dem Standard des Global Logistics Emissions Council (GLEC). Im Jahr 2024 haben wir dieses Berechnungstool global ausgerollt, um die CO₂e-Emissionen der weltweiten Transporte standardisiert zu erfassen. Mit dem Aufbau des Datenmodells für die Organisationseinheiten Daimler Truck North America, Daimler India Commercial Vehicles und Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation verfügen wir nun über ein nahezu vollständiges Bild der Transporte des Produktionsmaterials. Im Jahr 2025 wurden die letzten Lücken, wie bei Mercedes-Benz do Brasil Ltda., geschlossen, das jährliche Datenupdate durchgeführt und die GLEC-Zertifizierung um die neuen Umfänge erweitert.

Produktion

Wir haben im Berichtsjahr verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf unsere Produktion zu adressieren.

Managementansatz

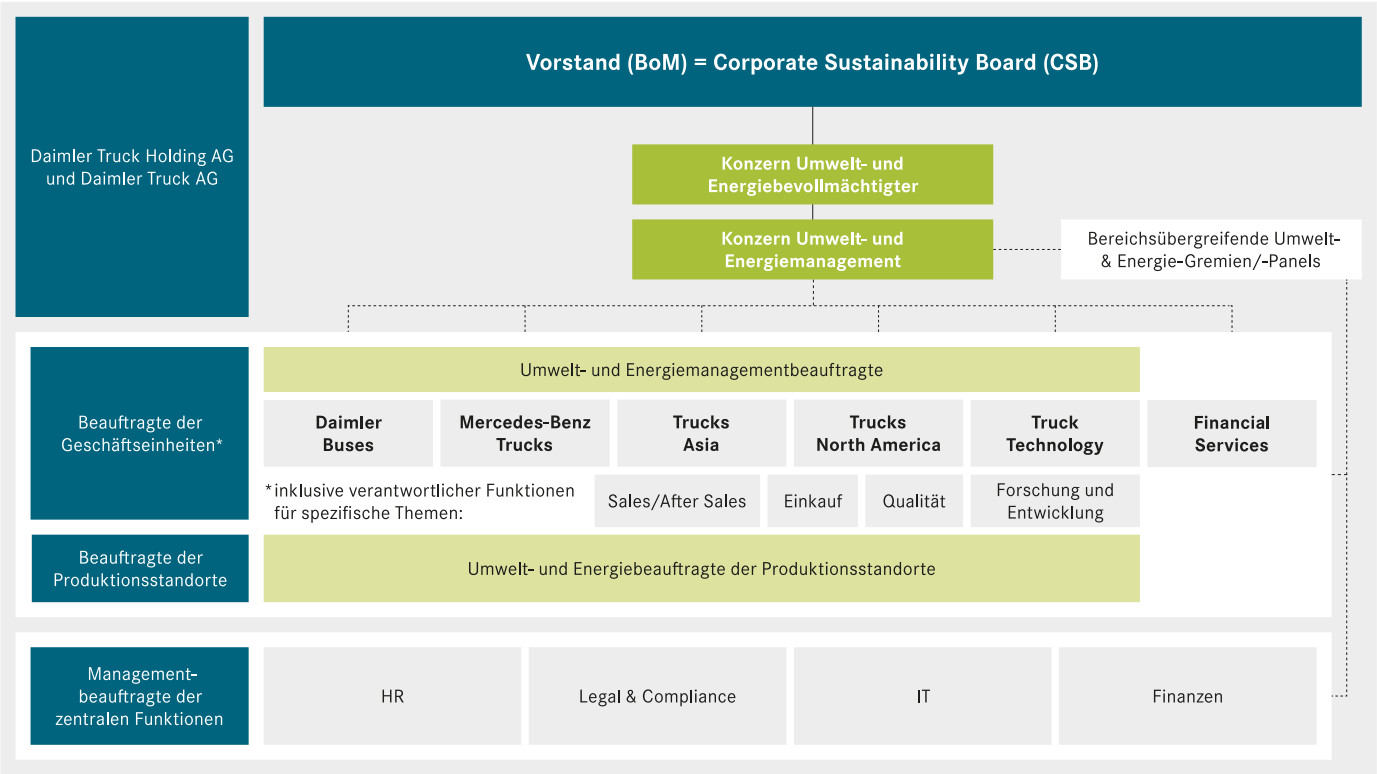
An unseren Produktionsstandorten setzen wir Umweltmanagementsysteme nach EMAS und/oder ISO 14001 ein, die wir regelmäßig validieren bzw. rezertifizieren lassen. Zudem arbeiten wir seit 2012

an Produktionsstandorten in Deutschland, in den USA und an einigen Standorten außerhalb dieser Regionen mit Energiemanagementsystemen nach ISO 50001. Entsprechend den Normen ist das Umwelt- und Energiemanagement in unserer Organisation fest verankert. Die Wirksamkeit der Systeme wird durch externe Prüfer im Rahmen der (Re-)Zertifizierung/Validierung geprüft. Im Berichtsjahr waren 40 der relevanten Standorte¹ (Produktions-, Entwicklungs- und Teststreckenstandorte) mit einer Beteiligung von ≥ 50 % in Bezug auf das Umweltmanagement und 28 Standorte in Bezug auf das Energiemanagement zertifiziert.

¹ Die Zählweise der Produktionsstandorte kann aufgrund eines anderen Zuschnitts für die ISO-Zertifizierungen geringfügig variieren.

B.39

Governancestruktur und Verantwortung





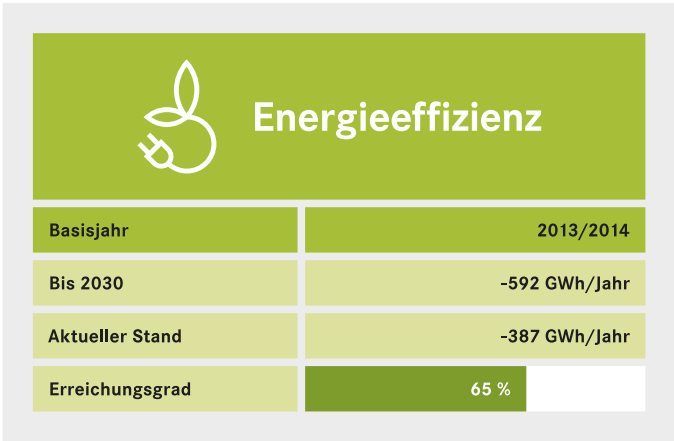
Damit sind rund 79.888 Beschäftigte in Bezug auf das Umweltmanagement abgedeckt, was rund 99,4 % der relevanten Belegschaft entspricht und rund 74.310 Beschäftigte in Bezug auf das Energiemanagement, was rund 92,5 % der relevanten Belegschaft entspricht.

Wir befassen uns mit **physischen Risiken**, die wir im Rahmen unserer Klimarisikoanalyse an unseren Produktionsstandorten identifiziert haben und berücksichtigen diese auch in unseren Umweltmanagementprozessen gemäß ISO 14001. Auf dieser Basis definieren die Produktionsstandorte präventive und reaktive Maßnahmen, z.B. infrastrukturelle Vorsorge, organisatorische Abläufe zur Ereignisbewältigung sowie Schulungen und Sensibilisierung der Beschäftigten. Zur Vorbereitung auf Extremwetterereignisse haben wir an ausgewählten deutschen Produktionsstandorten z.B. Karten für Starkregen und Überflutung erstellt, um gefährdete Bereiche zu identifizieren und Abläufe für den Ernstfall vorzusehen. Ergänzend nutzen wir interne und externe Informationen zur Wetter- und Risikosituation, halten Notfall- und Wiederanlaufpläne vor und überprüfen die Wirksamkeit unserer Maßnahmen im Rahmen der kontinuierlichen Verbesserung. Diese Vorgehensweise stärkt die Resilienz unserer Standorte gegenüber physischen Klimarisiken.

Ziel

B.40

Ziel: Energieeffizienz an unseren Produktionsstandorten



Wir streben an bis 2030 den Energieverbrauch in unserer Produktion als Teil unserer „Green Production 2030“-Initiative zu reduzieren. Das Reduktionsziel basiert auf einer Modellierung, die sich auf den Mittelwert des Energieverbrauchs der Jahre 2013/2014 (3.861 GWh) sowie auf die erwarteten Produktionsstückzahlen stützt. Im Jahr 2030 soll die Summe aller Effekte eine jährliche Reduktion von 592 GWh erreichen.¹ Um die Zielerreichung und den Fortschritt nachzuverfolgen, wurde die „Green Production“-Datenbank eingeführt, in die Expertenteams unserer Produktionsstandorte weltweit Effizienz- und Reduktionsmaßnahmen eintragen. Mithilfe dieser Datenbank dokumentieren wir den Implementierungsfortschritt und überwachen unsere konzernweite Zielerreichung. Diese Reduktion wird nach einer Füllstandslogik ermittelt, wobei der Basiswert als Nulllinie (0 GWh) angesetzt wird. Bei der Ermittlung der Kennzahlen werden keine gegenläufigen Effekte berücksichtigt.

Maßnahmen

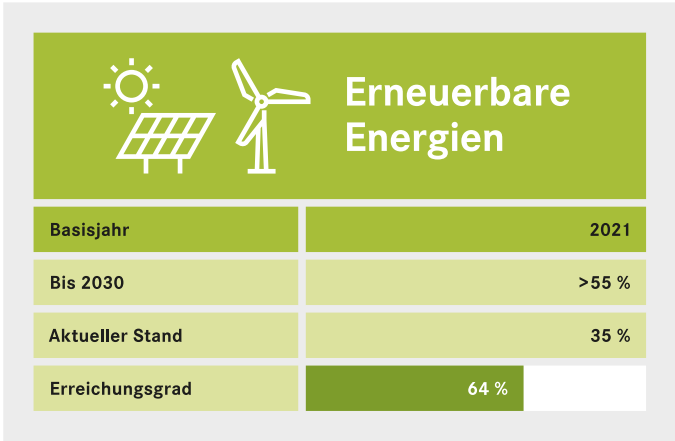
Neben einer Vielzahl an Maßnahmen im Berichtsjahr ist z.B. das Nass-in-Nass-Lackierverfahren hervorzuheben. Dieses stellt eine Technologie dar, bei der Füller und Decklack in einem einzigen Arbeitsgang aufgetragen werden. Dies führt zu einer Steigerung der **Energieeffizienz**, einer Reduzierung des Energieverbrauchs und einem geringeren Materialeinsatz. Seit Anfang 2025 ist dieses Verfahren im deutschen Werk von Daimler Buses in Neu-Ulm im Einsatz. Mithilfe dieses Verfahrens können jährlich rund 700 MWh Strom und rund 2.200 MWh Gas eingespart werden. Aktuell erfolgt die Einführung bei Mercedes-Benz Trucks in Wörth mit dem Ziel, die vollständige Implementierung im laufenden Produktionsbetrieb bis 2026 abzuschließen. Auch in unserem Werk Santiago Tianguistenco in Mexiko wurden im Jahr 2025 weitere Energieeffizienzmaßnahmen im Bereich der Lackierung umgesetzt. Durch die Installation einer neuen Fahrgestell-Lackieranlage, die konventionelle gasbefeuerte Prozesse durch vollelektrische Systeme ersetzt, werden jährlich rund 4.000 MWh Erdgas eingespart und eine Reduzierung von rund 700 t CO₂e erreicht.

¹ Aufgrund der aktuellen Entwicklungen im Konzern wird das Unterziel zur Reduktion des Energieverbrauchs pro Fahrzeug überarbeitet.

Ziel

B.41

Ziel: Erneuerbare Energie an unseren Produktionsstandorten



Das Ziel den Anteil erneuerbarer Energien in der Produktion auszubauen, steht ebenfalls als Teil des „Green Production 2030“-Initiative in direktem Bezug zu unserer Leitrichtlinie Umweltschutz (siehe Tabelle [7 B.36](#)). Wir sind bestrebt, in klimaschonende Technologien und Projekte weltweit zu investieren, um effizient zur Einhaltung nationaler und internationaler Klimaziele beizutragen. Der Anteil erneuerbarer Energie in der Produktion soll von 18 % im Jahr 2021 auf über 55 % bis zum Jahr 2030 erhöht werden. Um dieses Ziel zu erreichen, haben wir uns im Bereich Elektrizität das Komplementärziel gesetzt, bis 2030 eine 100 % Grünstromversorgung zu realisieren (2025: 78,1 %). Wir evaluieren kontinuierlich die regionalen Energiemärkte, um die Grünstromversorgung an allen Standorten auszubauen. Neben dem Einkauf von Grünstrom treiben wir auch die Eigenerzeugung von Energie an den Produktionsstandorten stetig voran und wollen bis 2030 mehr als 5 % des Strombedarfs selbst erzeugen (2025: 3,4 %).



Maßnahmen

Der Großteil unserer Produktionsstandorte in Europa wird bereits seit Beginn des Jahres 2022 mit **erneuerbarer Energie** aus Windkraftanlagen, Photovoltaiksystemen und Wasserkraftwerken versorgt. Zudem sind unsere Produktionsstandorte in Japan und Indien seit 2025 vollständig auf Grünstrom umgestellt, was 8,0 % unseres Stromverbrauchs in 2025 entspricht. Darüber hinaus setzen wir bei der Energieerzeugung auf Photovoltaik. Ein Highlight ist die Inbetriebnahme der Photovoltaikanlage auf unserem Global Parts Center in Halberstadt, Deutschland. Die Anlage verfügt über eine Leistung von über 22 MWp und soll künftig mehr als 20 Mio. kWh Strom pro Jahr erzeugen. Um die Eigenversorgung so hoch wie möglich zu halten, sind zusätzlich Energiespeicher vorgesehen. In einem ersten Schritt wurde bereits ein Speicher von ca. 2.000 kWh installiert. Heute sind weltweit rund 64,6 MWp (2024: 40,6 MWp) an Photovoltaikmodulen installiert. Mit diesen haben wir im Jahr 2025 57,7 GWh (2024: 35,7 GWh) erzeugt.

Daimler Truck, EnBW und die Stadt Wörth am Rhein haben im Jahr 2023 das Joint Venture WärmeWerk Wörth GmbH gegründet, um die Energieversorgung des Mercedes-Benz Produktionswerks Wörth und der Stadt Wörth am Rhein durch Geothermie zu untersuchen. Ziel ist die Feststellung der geothermischen Nutzbarkeit und gegebenenfalls der Bau und Betrieb einer Geothermieranlage zur Wärmegewinnung. Energiegewinnung durch Erdwärme würde dem Werk Wörth die Chance bieten, eine erneuerbare Energiequelle in direkter Nachbarschaft für eine nachhaltige Lkw-Produktion zu nutzen. Auf Basis geologischer Daten sowie einer durchgeführten 3D-Seismik ist im Berichtsjahr ein geeigneter Standort ausgewählt worden. Im nächsten Schritt folgen weitere Tests sowie die Erschließung in den Jahren 2026 bis 2027. Bei erfolgreicher Aufsuchung soll das Geothermieheizwerk 2028 gebaut, an das Wärmenetz angebunden und 2029 in Betrieb genommen werden.

Kennzahlen

Die Energie- und Umweltdaten werden von den Produktionsstandorten in unserem Umweltdatensystem erfasst. Soweit im Januar 2026 noch keine tatsächlichen Werte vorlagen, wurden Schätzungen auf Basis der Vorjahreswerte und der Produktionsveränderung vorgenommen. Wo Energieverbräuche nicht in MWh vorliegen, verwenden wir die vorgegebenen Heizwerte von Sphera zur Umrechnung. Wir berichten gemessene Werte für die Energieverbräuche der Produktionsstandorte. Für die Standorte mit geringen Energieverbräuchen (alle Nicht-Produktionsstandorte) wurden diese

für das Geschäftsjahr 2024 auf Basis der Beschäftigtenanzahl (Köpfe) hochgerechnet und in den Wert des gesamten Konzerns berücksichtigt. Für das Jahr 2025 basiert die Hochrechnung auf den Flächen der Standorte. Die Hochrechnung der Verwaltungsstandorte basiert auf den gemessenen Werten unseres Standorts in Leinfelden-Echterdingen. Die Werte für unsere Vertriebsstandorte wurden auf Grundlage der Messdaten unserer deutschen Vertriebsniederlassungen hochgerechnet. Zudem werden unsere Logistikzentren außerhalb von Deutschland auf Basis der Messdaten unserer Logistikzentren in den USA hochgerechnet. Bei diesen Hochrechnungen legen wir den deutschen Strommix zugrunde. Darüber hinaus werden unsere Logistikzentren sowie eigenen Vertriebsniederlassungen in Deutschland nicht hochgerechnet, sondern die gemessenen Werte berücksichtigt. Unser Energieverbrauch ist in Tabelle 7 B.43 dargestellt.

Aktuell beziehen wir weltweit 78 % (2024: 70 %) des Stromverbrauchs und 40 % (2024: 12 %) des Fernwärmeverbrauchs an unseren Produktionsstandorten aus erneuerbaren Energien. Im Berichtsjahr haben wir 57.777 MWh (2024: 35.747 MWh) an erneuerbarer Energie und 536.864 MWh (2024: 503.026 MWh) an nicht erneuerbarer Energie erzeugt.

Zur Bestimmung der Energieintensität in klimaintensiven Sektoren haben wir die NACE-Codes C (Verarbeitendes Gewerbe) und G (Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen) herangezogen. In diesen Sektoren sind wir hauptsächlich tätig.¹ Unsere Nettoumsatzerlöse aus Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren sind dem Posten Umsatzerlöse nach IFRS 15 des Daimler Truck-Konzerns im Konzernabschluss zu entnehmen. Im Berichtsjahr belief sich die Energieintensität in klimaintensiven Sektoren auf 72 MWh/Millionen € (2024: 66 MWh/Millionen €).²

1 Dies inkludiert nicht die Tätigkeiten unseres gesamten Konzerns, insbesondere sind die Aktivitäten unseres Segments Financial Services nicht berücksichtigt.
2 Der zur Berechnung genutzte Energieverbrauch umfasst die Energieverbräuche der Produktionsstandorte sowie weiterer Standorte aus den Bereichen Fertigung, Groß- und Einzelhandel und der Reparatur von Kraftfahrzeugen. Der Energieverbrauch dieser weiteren Standorte wurde auf Basis der Fläche der Standorte hochgerechnet und einbezogen. Die hochgerechneten Energieverbräuche des Segments DTFS sind nicht einbezogen. Die Hochrechnungsmethodik ist in Tabelle 7 B.43 im Detail beschrieben.

B.42	
Produktionsbezogener spezifischer Energieverbrauch pro produziertem Fahrzeug	
	2025
in MWh	
Bus	11,6
Lkw	6,8

B.43

Energieeffizienz und erneuerbare Energien

	2025			2024		
	MWh		%	MWh		%
	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern	Gesamter Konzern	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern	Gesamter Konzern
(1) Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen ¹	0	0		13.219	13.219	
(2) Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen inkl. LPG	286.314	347.262		292.735	348.266	
(3) Brennstoffverbrauch aus Erdgas	1.310.716	1.434.781		1.348.412	1.477.469	
(4) Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen ²	1.523	1.523		1.183	1.183	
(5) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen	251.107	292.669		412.591 ⁵	448.322 ⁵	
(6) Verbrauch aus fossilen Quellen und Anteil am Gesamtenergieverbrauch (Summe der Zeilen 1 bis 5)	1.849.660	2.076.235	63,0	2.068.140	2.288.459	68,5
(7) Verbrauch aus nuklearen Quellen und Anteil am Gesamtenergieverbrauch	97.675	105.242	3,2	68.253 ⁵	71.925 ⁵	2,1
(8) Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfälle biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.) ³	0	0		0	0	
(9) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen	1.022.878	1.069.101		913.142	947.191	
(10) Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt ⁴	43.235	45.212		35.004	35.004	
(11) Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie und Anteil am Gesamtenergieverbrauch (Summe der Zeilen 8 bis 10)	1.066.113	1.114.313	33,8	948.146	982.195	29,4
Gesamtenergieverbrauch (Summe der Zeilen 6, 7 und 11)	3.013.447	3.295.790	100	3.084.539	3.342.579	100

1 Keine Hochrechnung: Koks wurde 2024 nur an einem Produktionsstandort verbraucht.

2 Keine Hochrechnung: Grauer Wasserstoff wird nur an zwei Produktionsstandorten verbraucht.

3 Keine Hochrechnung: Nicht relevant für die Nicht-Produktionsstandorte.

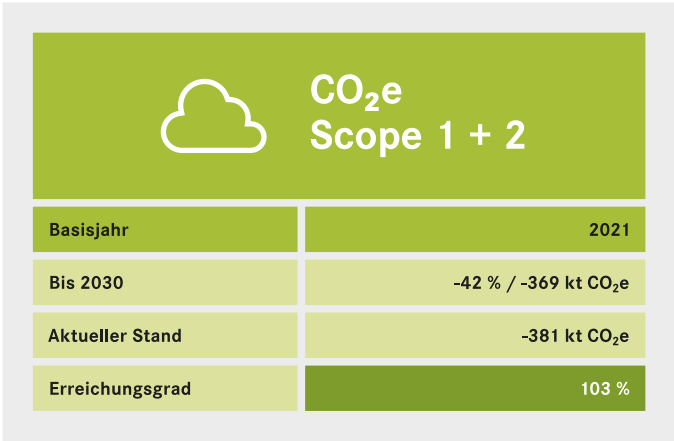
4 Keine Hochrechnung: Es wird konservativ davon ausgegangen, dass keine Erzeugung erneuerbarer Energie bei Nicht-Produktionsstandorten stattfindet. Jedoch wird der tatsächliche Verbrauch unserer deutschen Logistikzentren und Niederlassungen berücksichtigt.

5 Vorjahreswert wurde aufgrund einer angepassten Zuordnung von verwendeten Faktoren geändert.

Ziel

B.44

Ziel: CO₂e-Emissionen an unseren Produktionsstandorten



Wir streben an die CO₂e-Emissionen in der Produktion bis zum Jahr 2030 um 42 % gegenüber dem Jahr 2021 zu reduzieren. Das entspricht der Zielsetzung der „Green Production 2030“-Initiative und einer Reduktion von 878 kt CO₂e auf 509 kt CO₂e. Umfasst sind unsere Produktionsstandorte sowie ausgewählte Verwaltungsstandorte, Teststrecken und F&E-Standorte.¹

Zum aktuellen Zeitpunkt deckt unser kombiniertes Scope-1 und Scope-2 Ziel 88,3 % (2024: 90,2 %) unserer konzernweiten Scope-1- und Scope-2-Emissionen im Berichtsjahr ab. Eine Abweichung bezüglich der berücksichtigten Treibhausgase liegt nicht vor. Auf Basis unserer strategischen Zielsetzung gehen wir davon aus, dass sich die Verteilung im Jahr 2030 nach dem marktbasierten Ansatz in 90 % Scope 1 und 10 % Scope 2 aufteilt. Im Basisjahr 2021 lag die Verteilung bei etwa 44 % für Scope 1 und 56 % für Scope 2.

¹ Unter Produktionsstandorte fassen wir alle „Completely Built Up“ (CBU), „Completely Knocked Down“ (CKD) und Wiederaufbereitungsstandorte (Reman) zusammen. Diese Emissionsziele weichen in dem Sinne vom Scope der Emissionstabelle (➔ B.37) ab, dass das Ziel auf die Produktionsstandorte festgelegt ist.

Bei der Verabschiedung der Ziele durch den Vorstand im Jahr 2022 wurden die aktuellen verfügbaren Zahlen herangezogen, die keine erheblichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie aufwiesen. Seit dem Basisjahr gab es in Summe keine signifikanten Änderungen bei unseren Produktionsstandorten, weshalb wir davon ausgehen, dass der Basiswert weiterhin eine repräsentative Grundlage für unsere Zielsetzung, Aktivitäten und externen Einflüsse darstellt. Sämtliche Ziele der „Green Production 2030“-Initiative wurden gemeinsam mit den Umwelt- und Energieexpertenteams der Produktionswerke entwickelt und abgestimmt. Eine Berücksichtigung spezifischer wissenschaftlicher Rahmenwerke fand bei der Zielsetzung nicht vollumfänglich statt. Im Ergebnis führt die Zielsetzung zu einem vergleichbaren Ergebnis mit einem Referenzwert zur Reduktion um -42 % bis 2030 (vergleiche ESRS E 1 AR28).

Maßnahmen

Die in den vorangegangenen Abschnitten beschriebenen Maßnahmen zur Energieeffizienz sowie zum Ausbau erneuerbarer Energien tragen maßgeblich zur **Reduktion der CO₂e-Emissionen** bei. Bis zum Jahr 2030 erwarten wir auf Basis der bereits heute geplanten und bewerteten Maßnahmen zusätzliche CO₂e-Einsparungen von insgesamt 11.374 t CO₂e. Die wichtigsten Stellhebel zur Erreichung unserer CO₂e-Reduktionsziele sind der verstärkte Einsatz erneuerbarer Energie sowie die Reduzierung des Energieverbrauchs (Energieeffizienz).

Kennzahlen

B.45

Produktionsbezogene spezifische CO₂e-Emissionen pro produziertem Fahrzeug

	2025
in t CO ₂ e	
Bus (standortbezogen)	2,9
Lkw (standortbezogen)	1,9
Bus (marktbezogen)	2,0
Lkw (marktbezogen)	1,1

Nutzung vertraglicher Instrumente zur Reduktion von Scope-2-Emissionen

Für die marktbasierte Berechnung unserer Scope-2-Emissionen ziehen wir vertragliche Instrumente für den Verkauf und Kauf von Energie heran, die zu 100 % (2024: 100,0 %) gebündelt bzw. zu 0,0 % (2024: 0 %) ungebündelt mit Attributen zur Energieerzeugung vorliegen.

Zur Reduzierung unserer Scope-2-Emissionen setzen wir auf verschiedene vertragliche Instrumente, die den Einsatz erneuerbarer Energien fördern. Diese umfassen:

- Physische Grüne Power Purchase Agreements (PPAs): Direkte Lieferverträge für Grünstrom aus erneuerbaren Energiequellen.
- Virtuelle/finanzielle Grüne PPAs: Verträge, die finanzielle Anreize für den Ausbau erneuerbarer Energien bieten, ohne dass der physische Stromfluss zwingend verbunden ist.
- B2B-Lieferverträge mit Stromversorgern: Vereinbarungen mit Energieanbietern, die speziell auf die Versorgung mit Grünstrom ausgerichtet sind.
- Stromlieferverträge in Kombination mit Grünstromzertifikaten: Verträge, die durch Herkunftsnachweise (z.B. Renewable Energy Certificates) ergänzt werden, um den Bezug von erneuerbaren Energien zu belegen.

Ziel

Wir streben an die CO₂e-Emissionen in unseren Produktionsprozessen entsprechend unserer CO₂e-Reduktionsziele kontinuierlich zu reduzieren. So sollen bis 2039 alle Produktionsstandorte weltweit bilanziell CO₂e-neutral arbeiten. Wir setzen aktuell an unseren europäischen Produktionsstandorten sowie weiteren ausgewählten Standorten auf die Kompensation der verbliebenen CO₂e-Emissionen.

Maßnahmen

Die Nutzung von Offset-Zertifikaten ist als Übergangsmaßnahme hin zu einer CO₂e-freien Produktion vorgesehen. Auch im Berichtsjahr haben wir die verbleibenden CO₂e-Emissionen (Scope 1 und Scope 2) an europäischen und an einigen weiteren Produktionsstandorten durch qualifizierte Klimaschutzprojekte kompensiert. Seit 2025 werden auch die CO₂e-Emissionen der Produktionsstandorte in Japan kompensiert. Eine Kompensation der Standorte in Indien und weiteren Standorten in den USA wurde im Berichtsjahr nicht durchgeführt.



Insgesamt wurden für die folgenden Standorte alle verbleibenden CO₂e-Emissionen der Scope-1- und Scope-2-Emissionen kompensiert:

- Trucks North America: Portland, Oregon (USA); Saltillo, Mexiko
- Mercedes-Benz Trucks: Molsheim, Frankreich; Stuttgart (inkl. Leinfelden-Echterdingen, Untertürkheim und Brühl), Wörth, Halberstadt, Greven, Günzburg, Deutschland
- Trucks Asia: Kawasaki, Nakatsu, Toyama, Sagami, Japan, Tramagal, Portugal
- Daimler Buses: Garcia, Mexiko; Holysov, Tschechien; Hosdere, Türkei; Ligny-en Barrois, Frankreich; Mannheim; Neu-Ulm, Deutschland; Samano, Spanien
- Segmentunabhängige Komponentenwerke: Gaggenau (inkl. Werkteil Rastatt, Bad Rotenfels), Kassel, Mannheim, Deutschland

Alle Kompensationsprojekte entsprechen den hohen Qualitätsansprüchen der Gold Standard Foundation. Der Gold Standard setzt Maßstäbe für Klima- und Entwicklungsinterventionen, um deren Wirkung zu quantifizieren und zu zertifizieren. Diese Projekte fördern zudem auf vielerlei Weise eine nachhaltige, soziale und ökologische Entwicklung in den Projektländern. Für alle Projekte lassen wir zusätzlich eine unabhängige externe Due Diligence durchführen. Aktuell bewerten wir, inwieweit eine teilweise Reduzierung freiwilliger Kompensationsleistungen zugunsten von Investitionen in absolute Emissionsreduktionsprojekte sinnvoll ist.

Kennzahlen

B.46

Gelöschte CO₂-Zertifikate

Im Berichtsjahr gelöschte CO ₂ -Zertifikate ¹	2025	2024
Gesamt (1.000 t CO ₂ e)	277	246
Anteil von Entnahmeprojekten (in %)	0	0
Anteil von Reduktionsprojekten (in %)	100	100
Davon Gold Standard (in %)	100	100
Anteil von Projekten innerhalb der EU (in %)	0	0
Anteil von CO ₂ -Zertifikaten, die als entsprechende Anpassung gelten (in %) ²	0	0

1 Die Löschung für das Geschäftsjahr 2025 erfolgte im Februar 2026.

2 Gemäß Artikel 6 des Übereinkommens von Paris.

Interne CO₂-Bepreisung

Im Berichtszeitraum hatten wir kein internes CO₂-Bepreisungssystem in Kraft. Um die potenziellen Auswirkungen eines internen CO₂ Preises (ICP) in verschiedenen Emissions-Scopes entlang unserer Wertschöpfungskette zu evaluieren, haben wir die Effektivität verschiedener Preisniveaus anhand ausgewählter Pilotprojekte analysiert. Darüber hinaus haben wir eine Methodik und eine Roadmap für die strukturelle Bewertung von Vermeidungskosten innerhalb unserer Entscheidungsprozesse entwickelt. Durch diese Weiterentwicklung sollen die Transparenz in Bezug auf die Bewertung von Vermeidungskosten sowie die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasen weiter gestärkt und damit unsere Dekarbonisierungsstrategie unterstützt werden.

Produkt

Um die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit unseren Produkten anzugehen, haben wir diverse Maßnahmen initiiert.

Maßnahmen

Angesichts strenger klimabezogener Vorschriften und Zielvorgaben für die Automobilindustrie stellt sich unser Unternehmen der Herausforderung, kontinuierlich den Kraftstoffverbrauch und die CO₂e-Emissionen unserer Fahrzeugflotte zu reduzieren. Dennoch haben Risiken, die sich aus dem globalen rechtlichen und politischen Rahmen ergeben, erheblichen Einfluss auf unseren zukünftigen Geschäftserfolg. Um Haftungsrisiken vorzubeugen, beobachten wir kontinuierlich die regulatorischen Entwicklungen in allen relevanten Märkten und berücksichtigen die jeweiligen Anforderungen in unserer Produktplanung.

Der konventionelle **Antriebsstrang** bleibt in diesem Jahrzehnt ein Schlüsselprodukt – insbesondere in Regionen mit unzureichend ausgebauter Infrastruktur – und wird nach aktuellen Prognosen weit über 2030 hinaus bedeutsam sein. Wir haben eine Strategie entwickelt, die darauf abzielt, den Anteil der konventionellen Antriebstechnologie in unserem Portfolio zu reduzieren, während wir gleichzeitig unsere Wettbewerbsfähigkeit sichern. Bei der Entwicklung unserer Produkte legen wir einen besonderen Fokus auf die aktive Einbindung unserer Kunden. Dabei arbeiten wir mit unseren Kunden zusammen und binden sie aktiv in die Produktentwicklung ein.

Wir haben früh damit begonnen, alternative Antriebstechnologien zu entwickeln und bieten bereits eine umfangreiche Flotte von im Fahrbetrieb CO₂e-freien Fahrzeugen auf verschiedenen Märkten der Welt an. Im Berichtsjahr haben wir bereits elf lokal CO₂e-freie Lkw- und Busmodelle in unseren Kernmärkten Europa, Nordamerika und Japan in Serienproduktion. Die produktbezogenen Highlights für 2025 befinden sich im Kapitel [Wichtige Ereignisse](#).

Wir setzen bei der Dekarbonisierung des Gütertransports und der Personenbeförderung im Rahmen einer Doppelstrategie auf zwei komplementäre Technologien zur Energieversorgung des Antriebs: batterieelektrisch und wasserstoffbasiert. Beim Wasserstoff verfolgen wir seit 2023 zusätzlich zur Brennstoffzelle auch den Technologiepfad des Wasserstoffverbrennungsmotors als Ergänzung der batterieelektrischen Antriebstechnologie.

Im Berichtsjahr wurde die **Kundenerprobung** von fünf mit Brennstoffzelle betriebenen Mercedes-Benz GenH2 Trucks bei fünf unterschiedlichen Kunden im Realbetrieb abgeschlossen. Die Fahrzeuge absolvierten zusammen über 225.000 Kilometer. Ziel dieser rund einjährigen Testphase war es, die Fahrzeuge unter realen Bedingungen auf verschiedenen Strecken und Einsatzszenarien zu erproben. Im vierten Quartal 2025 wurde eine weitere einjährige Erprobung mit fünf neuen Kunden gestartet. Alle Erkenntnisse fließen direkt in die Weiterentwicklung der Fahrzeuge und in die Optimierung von Service- und Vertriebsprozessen ein. Mit dieser Doppelstrategie wollen wir zum Ziel eines lokal CO₂e-freien Gütertransports und einer lokal CO₂e-freien Personenbeförderung auf den Straßen bis 2050 beitragen. Weitere Informationen finden sich unter www.daimlertruck.com/innovation/antriebe.

Batterien sind eine Schlüsselkomponente der E-Mobilität. Bei uns befassen sich Experten verschiedener Disziplinen mit den Aspekten dieser Speichertechnologie – von der Grundlagenforschung bis zur Produktionsreife. In Zusammenarbeit mit Partnern und Lieferanten investieren wir seit Jahren in ressourceneffiziente Technologien und Herstellungsverfahren, um leistungsstarke Batterien zu entwickeln, und arbeiten kontinuierlich daran, Lithium-Ionen-Batterien zu verbessern. Wo es möglich und sinnvoll ist, versuchen wir, mit unseren Batterien der nächsten Generation auf die herkömmlichen kritischen Rohstoffe Nickel und Kobalt zu verzichten und setzen stattdessen zunehmend auf Lithium-Eisenphosphat (LFP)-Batterien.



B.47

Produktportfolio batterieelektrischer Fahrzeuge



Diese Technologie erhöht die Versorgungssicherheit durch eine verbesserte Rohstoffverfügbarkeit, stärkt die Robustheit der Lieferkette und verlängert die Lebensdauer der Batterie dank geringerer Alterung.

Das im Jahr 2024 eröffnete Battery Technology Center in Mannheim, Deutschland, spielt eine entscheidende Rolle in der Transformation hin zu lokal CO₂e-freien Transportlösungen. Das Center unterteilt sich in zwei Bereiche: Im Bereich der Zelle wird aktuell das Produkt- und Prozesswissen über die Herstellung von Batteriezellen gesammelt. Daneben wird auf der Pilotlinie „Batteriepack“ aus zugekauften Zellen die Produktion von Modulen und Paketen für eine künftige Serienfertigung optimiert.

Wir bieten ein umfassendes **Portfolio an digitalen Diensten**, um den Kraftstoffverbrauch von Diesel-Lkw zu senken. Diese Dienste tragen dazu bei, den Kraftstoffverbrauch zu verbessern, den Verschleiß des Fahrzeugs zu reduzieren und das Unfallrisiko zu verringern. Wobei die genaue Einsparung von der individuellen Nutzung in Kombination mit weiteren Maßnahmen abhängig ist und sich somit nicht pauschal beziffern lässt.

Darüber hinaus erleichtern spezielle e-Services wie das Fleetboard „Charge Management“ und das Fleetboard „Einsatzanalyse BEV (Battery Electric Vehicle) Basic“ den Übergang zu batterieelektrischen Fahrzeugen.

Diese e-Services ermöglichen unseren Kunden, das Zusammenspiel zwischen batterieelektrischen Lkw und firmeneigene Ladeinfrastruktur zu steuern und ein besseres Verständnis des Energieverbrauchs zu erhalten. Weitere digitale Dienste unterstützen die Routenplanung, liefern Erkenntnisse zur Fahrzeugnutzung und erleichtern damit die Einsatzplanung der Flottenkunden.

Wir arbeiten nicht nur daran, neue, im Fahrbetrieb CO₂e-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. Zum Beispiel umfasst das E-Mobilitäts-Ökosystem der Daimler Buses dabei ineinandergreifende Einzelkomponenten. Dazu gehören u.a. Infrastrukturlösungen für das Laden von Elektrobussen sowie funktionierende Wasserstofftankanlagen. Auch Lade- und Betriebshofmanagement-Systeme werden für den effizienten Energieeinsatz im Systemverbund integriert. Ziel ist es, unseren Kunden eine Lösung für Elektrobussenflotten anzubieten. Diese eSystem-Lösungen werden bereits aktiv in Europa angeboten. Mit der Gründung der Daimler Buses Solutions GmbH im Jahr 2023 wurde ein weiterer Schritt unternommen, um eine professionelle Gesamtlösung aus Fahrzeugen und Infrastruktur aus einer Hand anzubieten. In diesem Jahr haben wir ein beispielhaftes Projekt in Den Haag, Niederlande, abgeschlossen, bei dem wir nicht nur die Elektrifizierung der Flotte unterstützt haben, sondern auch ein vollständiges Paket von der Beratung bis zum Bau der Ladeinfrastruktur geliefert haben.

Unter TruckCharge bündeln wir unsere bestehenden und künftigen Angebote rund um E-Infrastruktur und das Laden von E-Lkw: Beratung, Infrastruktur und Betrieb. Das Angebot ist markenunabhängig in Europa verfügbar und umfasst folgende Bestandteile:

- Beratung, beispielsweise zur Depotelektrifizierung, speziell für Industrieunternehmen im Transportgewerbe
- Infrastruktur und qualifizierte Partner für den Aufbau und die Inbetriebnahme
- Betrieb über weitere digitale Dienste, die eine bestmögliche Abstimmung zwischen Fahrzeug und Infrastruktur ermöglichen

Neben den bewährten Leistungen der Marke TruckCharge erweitern wir unser Angebot durch die Einführung von „Semi-Public Charging“. Mit dieser innovativen Lösung ermöglichen wir unseren Kunden, ihre Ladeinfrastruktur zu Zeiten ohne Eigenbedarf für Externe zur entgeltlichen Nutzung zu öffnen. Dieses Konzept trägt dazu bei, ein flächendeckendes Ladenetzwerk für Elektro-Lkw aufzubauen und die Lademöglichkeiten für die Nutzer zu verbessern.

Vermeidung von Umweltverschmutzung (ESRS E2)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Neben den sieben definierten Treibhausgasen, die im Kapitel [Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#) beschrieben werden, stoßen unsere Fahrzeuge weitere Schadstoffemissionen aus. Im Zusammenhang mit dem Thema Umweltverschmutzung haben wir die in Tabelle [B.48](#) dargestellte Auswirkung während der Nutzungsphase der Fahrzeuge als wesentlich identifiziert: Der Fokus für die Berichterstattung liegt angesichts der identifizierten Auswirkung auf der Reduzierung und bestenfalls Vermeidung von Luftverschmutzung durch unsere Fahrzeuge. Derzeit erheben wir keine unternehmensspezifischen Kennzahlen. Wir wenden die Erleichterungen gemäß ESRS 1 Art. 133 an.

Unsere Organisation und Managementansatz

Die oberste Verantwortung für das Thema Vermeidung von Umweltverschmutzung und Luftverschmutzung liegt beim Vorstand, der diese insbesondere in seiner Funktion als Corporate Sustainability Board (CSB) wahrnimmt. Darüber hinaus gibt es konzernweite Umwelt- und Energiebevollmächtigte sowie bereichsübergreifende Gremien, die die strategische Ausrichtung definieren. Die Umsetzung in den operativen Einheiten erfolgt durch Managementbeauftragte in den einzelnen Segmenten, Werken und zentralen Funktionen. Weitere Informationen finden sich im Kapitel [Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#).

Unsere Strategie für die Vermeidung von Luftverschmutzung
Weltweit haben Gesetzgeber Abgasnormen verabschiedet, die den Ausstoß gesundheitsgefährdender Stoffe wie Stickoxide oder Feinstaub regeln und die Belastungen reduzieren sollen. Die darin beschriebenen Emissionsgrenzwerte wurden in den vergangenen Jahren immer weiter verschärft. Die Produktentwicklung spielt

B.48

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Umweltverschmutzung

Kategorie	Titel	Beschreibung
Negative Auswirkung ○○● ■□□	Die von unseren Fahrzeugen verursachten Luftemissionen können die Umwelt schädigen und die menschliche Gesundheit beeinträchtigen	Emissionen wie Feinstaub, Stickoxide (NO _x) und flüchtige organische Verbindungen, welche durch die Verbrennung von Kraftstoffen während der Nutzungsphase unserer Fahrzeuge verursacht werden, können Umweltschäden verursachen und zu gesundheitlichen Problemen wie Atemwegserkrankungen beitragen.
●○○ vorgelagert ○●○ eigene Geschäftstätigkeit ○○● nachgelagert ■□□ kurzfristig ■■□ mittelfristig ■■■ langfristig		

bei unseren Bestrebungen 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 CO₂e- und sonstigen Schadstoffemissionen es verursacht.

Unsere Richtlinien

Die in der Leitrichtlinie Umweltschutz festgeschriebenen Umweltleitlinien definieren wir als Grundlage unserer Umweltpolitik und bekennen uns zu einem integrierten Verbesserungsprozess hinsichtlich des Umweltschutzes. Mithilfe der Umweltleitlinien wird u.a. eine kontinuierliche Verbesserung im Hinblick auf den Schadstoff- sowie Emissionsausstoß angestrebt. Neben der grundsätzlichen Vorgabe der Einhaltung von gesetzlichen Vorschriften steht auch die proaktive und kontinuierliche Weiterentwicklung unserer Produkte im Vordergrund. Weitere Informationen befinden sich im Kapitel [Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#).

Maßnahmen

Mit Blick auf die Reduktion der Luftemissionen in der Nutzungsphase sind bei uns die Maßnahmen bzw. Innovationen in der Produktentwicklung entscheidend. Hierbei fokussieren wir uns auf die

Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben sowie die Transformation zu alternativen Antriebstechnologien. Weitere quantitative Ziele darüber hinaus haben wir nicht festgelegt.

Die Maßnahmen in Bezug auf die Produktentwicklung von alternativen Antriebstechnologien sowie die Effizienzsteigerung von Diesel-Lkw mithilfe digitaler Produkte finden sich im Kapitel [Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#) im Abschnitt „Unsere Ziele, Maßnahmen und Ergebnisse“.

Darüber hinaus nutzen wir interne Datenbanken und lizenzierte externe Quellen zu Regulierungsinformationen, um Anforderungen je Rechtsordnung zusammenzuführen und nationale Besonderheiten sowie Änderungen transparent zu machen. So ermöglichen wir eine strukturierte Recherche, Analyse, fachliche Kommentierung und Priorisierung von Maßnahmen. Inhaltliche konzentrieren wir uns auf Regelwerke zu Abgasemissionen, Onboard-Diagnose, Konnektivität, autonomem Fahren, Elektroantrieb, Lärm, Sicherheit und Dieselqualität. Zudem ist die entwicklungsbegleitende Dokumentation ein wichtiges Instrument bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs. Darin legen wir für jedes Fahrzeugmodell und jede Motorisierungsvariante bestimmte Eigenschaften und Zielwerte fest, wie z.B. für den Kraftstoffverbrauch oder die Schadstoffemissionen. Anhand dieser Zielwerte beurteilen wir unsere Fortschritte entlang der Produktentwicklung und leiten, wenn notwendig, Korrekturmaßnahmen ein.

Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5)

Wir wollen Ressourcen, Umwelt und Klima schonen, indem wir sorgsam mit natürlichen Ressourcen umgehen und Materialkreisläufe schließen. Bereits bei der Entwicklung unserer Produkte setzen wir daher auf eine möglichst lange Nutzungsdauer und Recyclingfähigkeit. Um Abfälle zu vermeiden, arbeiten wir daran, die Lebensdauer der Fahrzeugkomponenten zu verlängern.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Im Zusammenhang mit Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft haben wir sowohl positive als auch negative Auswirkungen sowie ein Risiko identifiziert. Die identifizierten wesentlichen Auswirkungen und das wesentliche Risiko betreffen unsere produzierenden Segmente.

Die folgende Tabelle [↗ B.49](#) zeigt die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft entlang unserer Wertschöpfungskette.

Unsere Richtlinien

Bei Daimler Truck gelten die folgenden Richtlinien in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft:

- Leitrichtlinie Umweltschutz [↗ B.36](#)
- Ecodesign Guideline [↗ B.50](#)
- Verpflichtende Vertragsklauseln zur sozialen Verantwortung und zum Umweltschutz [↗ B.90](#)
- Daimler Truck Business Partner Standards [↗ B.89](#)

B.49

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug zu Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft

Kategorie	Titel	Beschreibung
Positive Auswirkung ○●● ■□□	Berücksichtigung von Ressourceneffizienz in der Fahrzeugentwicklung und -design fördert die Abfallvermeidung und -reduktion	Ressourcenschonung und Abfallvermeidung beginnen bereits in der Fahrzeugentwicklung durch die Auswahl langlebiger, wiederverwendbarer und wiederverwertbarer Materialien. Diese Materialien und die mit ihnen hergestellten Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden so lange wie möglich im Kreislauf geführt, wiederverwendet, recycelt, wiederaufbereitet und repariert. Dies trägt dazu bei, Ressourcen in der gesamten Wertschöpfungskette zu schonen und die Lebensdauer unserer Fahrzeuge zu verlängern.
Negative Auswirkung ●●○ ■□□	Die Produktion von Fahrzeugen führt zu einem hohen Verbrauch von Rohstoffen wie Eisen, Stahl, Aluminium und anderen Materialien	Für die Produktion unserer Fahrzeuge verwenden wir Rohstoffe wie Eisen, Stahl und Aluminium, deren Abbau und Gewinnung eine Auswirkung auf die Umwelt haben. Darüber hinaus führt ein hoher Ressourcenverbrauch zu einer Verringerung der Verfügbarkeit dieser Ressourcen.
Risiko ○●●	Die Nicht-Einhaltung von Kreislaufwirtschafts-Vorschriften und Vorgaben kann zu Risiken für unser Unternehmen führen	Die Nichterfüllung von Kreislaufwirtschafts-Vorschriften, internen Qualitätsansprüchen und die Nichterfüllung höherer Kundenanforderungen können zu Finanz- und Reputationsrisiken führen.

●○○ vorgelagert ○●○ eigene Geschäftstätigkeit ○○● nachgelagert ■□□ kurzfristig ■■□ mittelfristig ■■■ langfristig

Unsere Organisation

Die Steuerung von Kreislaufwirtschaft erfolgt in unserem Unternehmen durch einen funktionsübergreifenden Arbeitskreis bestehend aus Vertretern u.a. aus den Bereichen Umwelt, Forschung & Entwicklung, Strategie und Einkauf. Mithilfe dieser Organisation wird die Integration zirkulärer Ansätze in drei aufeinander abgestimmten Phasen entlang unserer gesamten Wertschöpfungskette koordiniert und umgesetzt.

1. In der Creation Phase wird die Auswahl und Beschaffung von Ressourcen definiert und somit sichergestellt, dass Prinzipien der Kreislaufwirtschaft bereits in der Produktentwicklung verankert werden.

2. In der Production Phase liegt der Fokus auf der Steuerung und Effizienzsteigerung der Produktionsprozesse hinsichtlich Ressourceneffizienz und der systematischen Implementierung zirkulärer Strategien in der Fertigung.
3. Die Product Use & End-of-Product Phase umfasst die Nutzung, Rücknahme, Aufarbeitung und Wiederverwertung der Produkte, um den Lebenszyklus zu verbessern und den Stoffkreislauf möglichst lückenlos zu schließen.

Im Rahmen dieser strategischen Ausrichtung setzen wir auf die sogenannten 8-R-Methoden, um die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft in allen relevanten Unternehmensbereichen umzusetzen. Diese tragen gemeinsam dazu bei, die Ressourceneffizienz zu steigern und die Umweltauswirkungen zu reduzieren, indem sie die Lebensdauer von Produkten und Materialien verlängern und die Entstehung von Abfall reduzieren.



B.50

Ecodesign Guideline

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Im Rahmen unserer Ecodesign Guideline haben wir einen strukturierten Prozess zur Implementierung und Verantwortlichkeit von Ecodesign in der Fahrzeugentwicklung etabliert, der Ökodesign-Richtlinien und Bewertungsverfahren berücksichtigt. Mit diesem ganzheitlichen Ansatz in der Fahrzeugentwicklung (Teil der Creation Phase) werden ökologische Aspekte systematisch und verbindlich in allen Phasen der Produktentwicklung berücksichtigt. Ein zentrales Element ist die systematische Aufbereitung von Konstruktionsvorgaben und Handlungsempfehlungen für den gezielten Einsatz nachhaltigerer Materialien und konstruktiver Prinzipien – mit Fokus u.a. auf Demontagefreundlichkeit, Komplexitätsreduktion, Bauteilzusammenlegung und Gewichtsoptimierung. Zur Unterstützung der Entwicklungsteams dienen Best-Practice-Beispiele und Leuchtturmprojekte als Orientierung und Inspiration für weitere Projekte. Ein zentrales Element des Ecodesign-Prozesses ist die Anwendung definierter Methoden zur Reduzierung des CO ₂ e-Fußabdrucks und zur Förderung der Kreislaufwirtschaft über den gesamten Produktlebenszyklus hinweg. Dazu gehören beispielsweise die Auswahl langlebiger, ressourceneffizienter und recyclingfähiger Materialien und die Durchführung von Lebenszyklusanalysen sowie die Berücksichtigung von Wiederverwendbarkeit, Reparierbarkeit und Rückführbarkeit in bestehende Stoffkreisläufe. Somit sollen Ecodesign-Prinzipien in Entscheidungs- und Freigabeprozessen der Fahrzeugentwicklung Anwendung finden.
Allgemeine Ziele	Die Ecodesign Guideline zielt darauf ab, die Integration von Ecodesign in unsere Entwicklungsprozesse zu verankern. Ihr Ziel ist es, die Umweltauswirkungen unserer Produkte über den gesamten Lebenszyklus hinweg zu reduzieren, Ressourceneffizienz und Langlebigkeit zu steigern und die Nutzung zirkulärer Materialien zu fördern. Verwurzelt in den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft, unterstützt sie die Entwicklung von Produkten, Komponenten und Materialien, die von Anfang an auf Wiederverwendung, Reparatur, Remanufacturing und Recycling ausgelegt sind. Gleichzeitig sollen Produktions- und Logistikprozesse verbessert werden, um Abfälle zu vermeiden, Materialkreisläufe zu schließen und nachhaltige Lösungen im gesamten Wertschöpfungsprozess zu verankern.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Die Ecodesign Guideline adressiert die in Tabelle 7 B.49 beschriebenen Auswirkungen im Zusammenhang mit Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft.
Überwachungsprozess	Durch die Festlegung von Verantwortlichkeiten wird die Anwendung von Ecodesign überwacht.
Anwendungsbereich	Die Ecodesign Guideline findet Anwendung in den Segmenten Mercedes-Benz Trucks and Daimler Buses.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Ecodesign Guideline ist von den Entwicklern in den relevanten Bereichen anzuwenden. Die oberste Verantwortung tragen hierbei die Leiter der Produktentwicklung von Mercedes-Benz Trucks and Daimler Buses.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	Unsere Lifecycle Assessments berücksichtigen die Vorgaben der ISO 14040.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	Die Interessen der Beschäftigten des Konzerns, der Kunden, Verbänden und Behörden sowie weiteren Interessengruppen werden in der Ecodesign Guideline berücksichtigt.
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Die Ecodesign Guideline wird über das Social Intranet und zukünftig über BIC Cloud allen Beschäftigten zur Verfügung gestellt.

Life Cycle Assessment

Wir verwenden Lebenszyklusanalysen (Life Cycle Assessments, LCAs) als ganzheitlichen Ansatz zur Bewertung unserer Produkte. Grundsätzlich werden Lkw und Busse über ihren gesamten Lebenszyklus (Lieferkette, Produktion, Nutzung und End-of-Life-Phase) untersucht, um Verbesserungspotenziale bezüglich Umweltauswirkungen zu ermitteln. Bei der Erstellung der LCAs wird u.a. der Herstellungsprozess des Fahrzeugs (Scope 1) modelliert und es werden Aspekte wie z.B. der Materialeinsatz, Treibhausgasemissionen, gefährliche und nicht gefährliche Abfälle sowie Energie- und Wasserverbrauch berücksichtigt. Der Lebenszyklusgedanke, die Ergebnisse der Hot-Spot-Analyse und die Analyse der wesentlichen Lebenszyklusschritte fließen außerdem in Aktivitäten wie Forschung und Entwicklung, Beschaffung und Produktion ein, um den

ökologischen Fußabdruck unserer Produkte weiter zu verbessern. Um eine einheitliche LCA-Berechnung im gesamten Konzern zu gewährleisten, folgen wir zum einen der ISO 14040/14044 und haben ergänzend eine interne, globale LCA-Guideline erarbeitet. Diese wurde im April 2025 erstmals durch den TÜV zertifiziert und wird mit notwendigen Aktualisierungen und Weiterentwicklungen von bestimmten Themen, die für die LCA-Berechnung relevant sind, jährlich durch den TÜV rezertifiziert. In den vorherigen Berichtsjahren wurden für die folgenden Fahrzeugmodelle LCAs erstellt:

- Mercedes-Benz eActros 600 & Actros Pendant
- Mercedes-Benz eActros 300 & Actros Pendant
- Mercedes-Benz eEconic & Econic Pendant
- Freightliner eCascadia & Cascadia Pendant
- Mercedes-Benz eCitaro & eCitaro G

Im Berichtsjahr 2025 wurden LCAs für die folgenden Modelle durchgeführt:

- Mercedes-Benz eActros 400 mit ProCabin und Proven Cabin & entsprechende Actros Pendants
- Mercedes-Benz eActros 600 mit ProCabin und Proven Cabin & entsprechende Actros Pendants (u.a. Aktualisierung)
- Mercedes-Benz eCitaro G fuel cell
- Mercedes-Benz Citaro hybrid



Unsere Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen

Im Folgenden berichten wir zu den Bereichen Lieferkette, Produktion und Produkt – sofern jeweils relevant – in der Gliederung Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen.

Lieferkette

Wir haben verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf unsere Lieferkette zu adressieren.

Maßnahmen

Im Berichtsjahr haben wir mehrere **Supplier (Sourcing) Days** durchgeführt. Ziel der Initiative ist es, unser Lieferantennetzwerk zu erweitern, Lieferketten zu stabilisieren und Partner enger einzubinden. Gleichzeitig wollen wir Innovationspotenziale frühzeitig erschließen und ESG-Anforderungen entlang der Wertschöpfungskette verankern. Bei potenziellen Lieferanten erfassen wir relevante ESG-Kriterien – etwa Recyclinganforderungen – und berücksichtigen diese bei Auswahl, Qualifizierung und Zusammenarbeit. Die Supplier Days ermöglichen es zudem, dass bestehende und potenzielle Lieferanten uns, unsere Prozesse und Anforderungen besser kennenlernen. Dies bildet die Grundlage für eine effiziente Zusammenarbeit sowie für verlässliche und zukunftsfähige Partnerschaften.

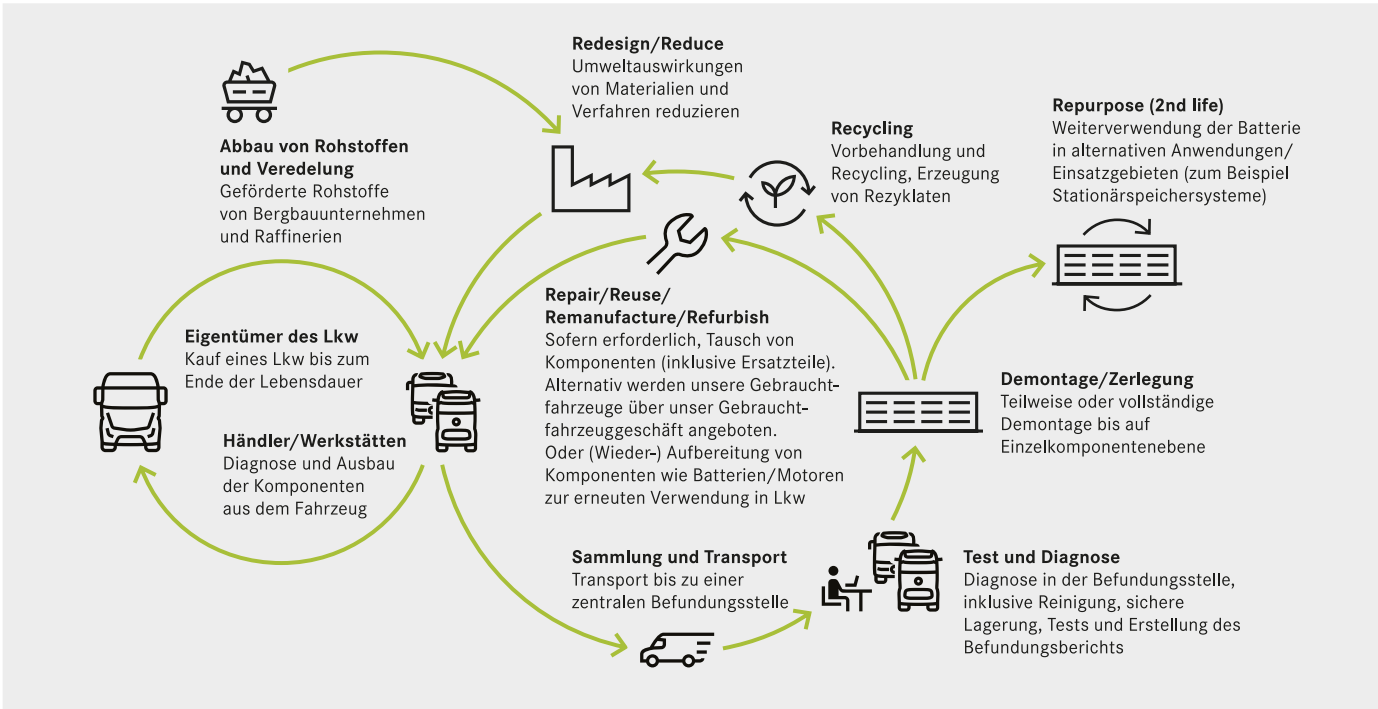
Kennzahlen

Unsere **wesentlichen Materialien in der Fahrzeugproduktion** sind Eisen, Stahl, Aluminium, Kunststoff und Naturkautschuk (Reifen), die rund 95,4 % der Gesamtmaterialien ausmachen. Diese Materialien sind ein grundlegender Bestandteil unserer Produkte und spielen eine wesentliche Rolle in der Wertschöpfung. Mit der zunehmenden Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen wird zudem die Bedeutung von seltenen Erden und kritischen Rohstoffen künftig weiter steigen.

Das Gesamtgewicht der im Berichtszeitraum verwendeten Produkte sowie der technischen und biologischen Materialien beträgt 5.143.470 t (2024: 5.911.980 t). Davon entfallen 1.805.897 t (2024: 1.671.229 t) auf das absolute Gewicht sekundärer, wiederverwendeter oder rezyklierter Bestandteile, sekundärer Zwischenprodukte sowie sekundärer Materialien, die wir zur Herstellung unserer Produkte einsetzen. Dies entspricht 35,1 % (2024: 28,3 %) des Gesamtgewichts.

B.51

Unsere R-Methoden für einen geschlossenen Kreislauf



Das Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und Materialien wurde auf Grundlage der geplanten Einkaufsmengen im Berichtsjahr berechnet. Die Metriken für sekundäre Materialien stammen aus verschiedenen Quellen, darunter die Sphera-Datenbank, die World Steel Association, das International Aluminium Institute, das Joint Research Centre sowie aus Informationen unserer Tier-1-Lieferanten. Zur Gegenprüfung und um gegebenenfalls konservative Schätzungen zu gewährleisten, werden bei Bedarf zusätzlich weitere Quellen herangezogen.



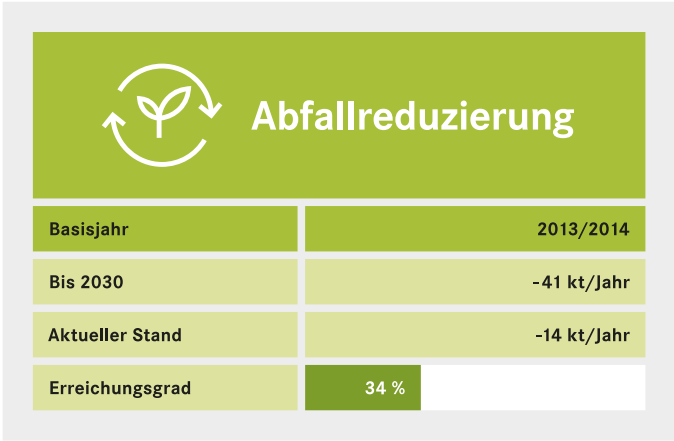
Produktion

Im Berichtsjahr haben wir verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf unsere Produktion zu adressieren.

Ziele

B.52

Ziele: Abfallreduzierung an unseren Produktionsstandorten



Wir haben die Ambition, das Abfallaufkommen in der Produktion zu reduzieren. Im Jahr 2030 soll die Summe aller Effekte eine jährliche Reduktion von 41 kt im Vergleich zum Basisjahr erreichen.¹ Unsere Leitrichtlinie Umweltschutz enthält Vorgaben zur Reduktion des Abfallaufkommens. Wir folgen der in § 6 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) geregelten fünfstufigen Abfallhierarchie. Die Abfallvermeidung ist hierbei das oberste Ziel, gefolgt von der Vorbereitung zur Wiederverwendung, dem Recycling und sonstigen Verwertungsverfahren. Um den verschiedenen Produktionsstandorten und den damit zusammenhängenden Besonderheiten Rechnung zu tragen,

¹ Aufgrund der aktuellen Entwicklungen im Konzern wird das Unterziel zur Reduktion der Abfallmengen pro Fahrzeug überarbeitet.

wurden diese bei der Festlegung des Abfallziels eingebunden, wobei neben einer fixen Reduktion auch variable Einflussfaktoren berücksichtigt wurden. Eine Berücksichtigung spezifischer wissenschaftlicher Rahmenwerke fand bei der Zielsetzung nicht statt. Diese Reduktion ermitteln wir auf Basis einer Füllstandlogik, wobei der Basiswert als Nulllinie (0 kt) angenommen wird. Bei der Ermittlung der Kennzahlen werden keine gegenläufigen Effekte berücksichtigt. Den Fortschritt der Zielerreichung verfolgen wir kontinuierlich mithilfe der „Green Production“-Datenbank (siehe Kapitel [Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#)) und berichten ihn an das Management. In der Datenbank dokumentieren wir umgesetzte und geplante Maßnahmen unter Angabe ihres Beitrags zum Abfallreduktionsziel. Wir haben uns das Ziel gesetzt, an unseren Produktionsstandorten bis 2030 eine Verwertungsquote von mehr als 95 % zu erreichen. Im Jahr 2025 betrug die

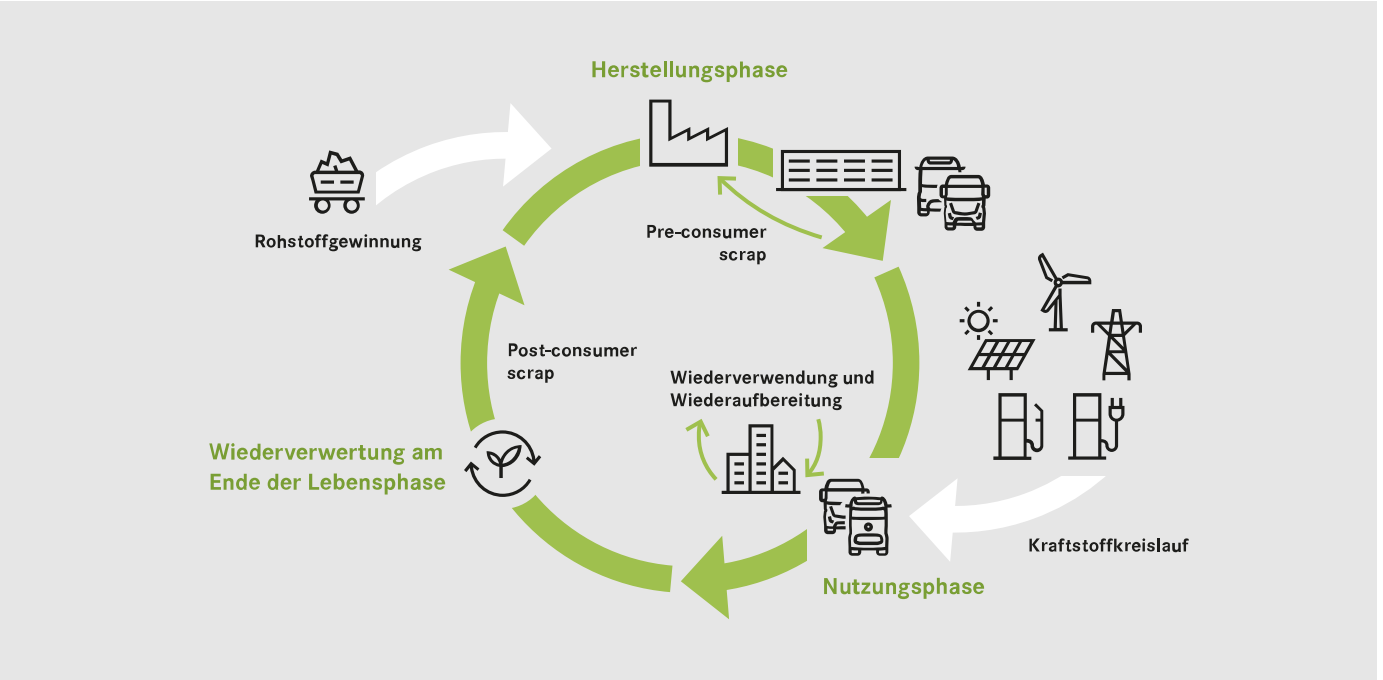
Verwertungsquote 84,8 % (2024: 85,5 %). Um unsere Abfallströme einer möglichst hochwertigen Verwertung zuzuführen, werden die Entsorgungswege regelmäßig von unseren Fachexperten auf Verbesserungspotenziale überprüft.

Maßnahmen

Die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft sind für uns ein zentraler Bestandteil im Abfallmanagement. So haben wir im Berichtsjahr bestimmte Verpackungsmaterialien von Einweg auf Mehrweg umgestellt. Hervorzuheben sind z.B. **Abfallmaßnahmen** aus dem Consolidation Center Gaggenau. Für den Versand zwischen unseren Standorten in Detroit, Michigan (USA), und Mannheim, Deutschland, wurden Holzladungsträger auf Stahlladungsträger umgestellt. Für unseren Standort Kawasaki, Japan, wurden nicht mehr verwendete Stahlladungsträger für den Versand von Motoren umgestaltet und anstelle von Holzladungsträgern eingesetzt.

B.53

Kreislaufwirtschaft





Die Umstellung reduziert zum einen den Holzabfall und sorgt zum anderen dafür, dass ein größerer Anteil des Abfalls der höherwertigen Wiederverwendung zugeführt wird. Trotz unserer strategischen Ansätze und Unternehmensziele können wir Abfall nicht vollständig vermeiden. Deshalb achten wir darauf, unsere verbleibenden Abfälle so umweltfreundlich wie möglich zu entsorgen. Weltweit sind die gesetzlichen Regelungen der Maßstab für die Behandlung und Entsorgung unserer Abfälle. Dabei arbeiten wir mit lizenzierten und zertifizierten Dienstleistern zusammen. Zum Beispiel haben die meisten unserer Produktionsstandorte von Daimler Truck North America LLC sowie Mercedes-Benz do Brasil Ltda. Abfallkonzepte nach dem Prinzip „Zero-waste to landfill“ umgesetzt, bei denen Abfall nicht auf Deponien entsorgt werden soll, sondern in die stoffliche oder thermische Verwertung umgeleitet wird.

Zum Ende des Berichtsjahres hat auch Daimler India Commercial Vehicles dieses Abfallkonzept erfolgreich eingeführt. Durch die Vermeidung von Deponieentsorgung reduzieren wir Umweltrisiken wie die Verschmutzung von Grundwasser und tragen dazu bei, den Landschaftsverbrauch durch den Bau neuer Deponien zu begrenzen.

Im Rahmen unserer **Remanufacturing-Aktivitäten** haben wir im Berichtsjahr bei der Detroit Diesel Corporation einen bedeutenden Fortschritt erzielt. Aufgrund von Guss- und Bearbeitungsfehlern mussten in den vergangenen Jahren mehrere Tausend Zylinderköpfe unserer schweren Motoren verschrottet werden. Daher wurde ein Verfahren sowie systematische Mess- und Requalifizierungsprozesse entwickelt und implementiert, um diesen Abfall zu vermeiden und die Rückgewinnung sowie Wiederverwendung zu ermöglichen.

Kennzahlen

Die Tabelle [7 B.54](#) gibt die zur Beseitigung und Verwertung bestimmten Mengen aufgeschlüsselt nach nicht gefährlichen und gefährlichen Abfällen an. Grundsätzlich sind unsere Produktionsstandorte verpflichtet, den Weg der Produktionsabfälle bis zur endgültigen Entsorgung nachzuverfolgen und Entsorgungsanlagen für gefährliche Abfälle regelmäßig zu auditieren. Daimler Truck verzeichnet branchenübliche Abfallströme, die vor allem aus Metallschrott, Sand, Schlämmen, Altöl, Papier, Kunststoff, Textilien, Verpackungsmaterial, Batterien, Reifen, Glas und Elektro-Altgeräten bestehen. Seit dem Inkrafttreten der ESRS und den mit ihnen einhergehenden Reporting-Pflichten arbeiten wir daran, die geforderte Datentransparenz bezüglich der Abfallentsorgung zu generieren.

B.54

Abfälle: Verwertungsverfahren und Abfallbehandlung nach Abfallart^{1,2}

	Gesamt 2025		Gefährliche Abfälle 2025		Nicht gefährliche Abfälle 2025		Gesamt 2024		Gefährliche Abfälle 2024		Nicht gefährliche Abfälle 2024	
	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern
in t												
Von der Beseitigung abgezwiegt												
Vorbereitung zur Wiederverwendung	4.695	4.695	860	860	3.835	3.835	5.318	5.318	615	615	4.704	4.704
Recycling	240.305	260.232	25.987	34.501	214.318	225.730	264.717	282.850	22.167 ⁴	34.289	242.550	248.561
Sonstige Verwertungsverfahren ³	86.642	91.227	11.234	14.121	75.408	77.106	91.223	92.476	11.734 ⁴	12.171	79.489	80.305
Gesamt von Beseitigung abgezwiegt	331.642	356.153	38.081	49.483	293.561	306.671	361.259	380.645	34.516	47.075	326.743	333.570
Zur Beseitigung bestimmt												
Verbrennung	1.920	1.966	1.357	1.357	563	609	2.212	2.212	1.568	1.568	644 ⁴	644
Deponierung	56.284	56.284	53.543	53.543	2.741	2.741	58.380	58.380	55.999	55.999	2.381	2.381
Sonstige Arten der Beseitigung	1.032	1.511	714	717	317	794	913	913	725	725	188 ⁴	188
Gesamt zur Beseitigung bestimmt	59.236	59.761	55.615	55.618	3.622	4.144	61.505	61.505	58.292	58.292	3.213	3.213
Gesamt	390.878	415.915	93.695	105.100	297.182	310.814	422.764	442.150	92.808	105.367	329.956	336.783
Verwertungsquote (in %)	84,8	85,6					85,5	86,1				

1 Ohne Bauabfälle und Bodenaushub.

2 Die Werte für den Gesamten Konzern bestehen aus den Abfallmengen der Produktionsstandorte und Hochrechnungen weiterer Nicht-Produktionsstandorte mit geringem Abfallaufkommen. Die Hochrechnung erfolgt analog der Methodik bei den Energiekennzahlen, siehe Kapitel [Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#).

3 Die Kategorie „Sonstige Verwertungsverfahren“ enthält auch die thermische Verwertung.

4 Vorjahreswerte wurde aufgrund einer wesentlichen Abweichung bedingt durch eine verbesserte Zuordnung der Abfallbehandlungsart angepasst.



Unsere Lieferanten sind aktuell nicht gesetzlich verpflichtet, Daten über den Endverbleib des nicht gefährlichen Abfalls zur Verfügung zu stellen. Dies stellt uns vor die Herausforderung, das Gesamtbild der detaillierten Verwertungs- und Entsorgungsarten für alle Produktionsstandorte zu erstellen. Wir forcieren eine noch engere Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten und können bereits bei vielen Abfallströmen die geforderten Verwertungs- und Entsorgungsarten zuordnen. Teilweise handelt es sich noch um Schätzwerte, die von unseren Umweltspezialisten in den Werken interpoliert oder berechnet wurden. Wir verfolgen hierbei einen konservativen Ansatz, bei dem Abfälle, deren Behandlungsart nicht bekannt ist, der jeweils schlechteren Kategorie zugeordnet werden. Es ist daher zu erwarten, dass mit einer höheren Datentransparenz zukünftig ein Teil der Abfälle in die jeweils höhere Kategorie aufsteigt und das Gesamtbild dadurch präziser wird.

Im Berichtsjahr sind insgesamt 415,9 kt (2024: 442,2 kt) Abfall angefallen. Insgesamt sind 155,7 kt (2024: 159,3 kt) Abfälle angefallen, die nicht recycelt wurden, was einem prozentualen Anteil von 37,4 % (2024: 36,0 %) des Gesamtabfallaufkommens entspricht. Nicht gefährliche und gefährliche Abfälle fallen an allen Produktionsstandorten an.

B.55

Produktionsbezogener spezifischer Abfall pro produziertem Fahrzeug

	2025
in t	
Bus	1,5
Lkw	0,9

Produkt

Um die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit unseren Produkten anzugehen, haben wir diverse Maßnahmen gestartet bzw. umgesetzt.

Maßnahmen

Im Berichtsjahr wurden die Konzeption und Vorbereitung von **Ecodesign-Schulungen** gestartet. Diese sollen bis zum zweiten Quartal des kommenden Jahres abgeschlossen und im Unternehmen ausgerollt werden. Ziel ist es, Ecodesign dauerhaft in den R&D-Prozessen zu verankern und unsere Entwicklung zu befähigen, die Prinzipien der Ecodesign Guideline in ihre tägliche Arbeit zu integrieren. Die Schulung wird Praxisbeispiele beinhalten, direkt auf laufende Projekte anwendbar sein und gesetzliche Anforderungen, Risikoreduzierung sowie Prinzipien der Kreislaufwirtschaft und Nachhaltigkeit verbinden.

Im Rahmen unserer **Remanufacturing-Aktivitäten** haben wir im Berichtsjahr nun auch mit der Serienproduktion der sogenannten „Genuine Reworked Batteries“ in Deutschland begonnen. Das Projekt bietet Kunden des eActros 300/400 der ersten Generation und des Mercedes-Benz eEconic eine ressourcenschonende Alternative zu fabrikneuen Ersatzbatterien zu bieten, die bei neuwertiger Qualität einen geringeren CO₂e-Fußabdruck aufweisen und dient zugleich als Blaupause für künftige Entwicklungen. Daimler Buses hat bereits die ersten „Genuine Reworked Batteries“ für den eCitaro als Ersatzteile verkauft und damit die Praxistauglichkeit dieses Ansatzes bestätigt. Auch bei unseren seit Jahren etablierten Remanufacturing-Aktivitäten für konventionelle Komponenten wie Verbrennungsmotoren, Achsen und Getriebe werden Prozesse weiter verbessert und hinterfragt, um die Umweltauswirkungen zu reduzieren und künftigen Anforderungen gerecht zu werden.

Unsere **Repurposing-Aktivitäten** fokussieren sich auf die Nutzung von Batterien im Anschluss an die erstmalige Verwendung in unseren Trucks und Bussen. Nach der ersten Nutzungsphase in den Fahrzeugen befinden sich die Batterien erfahrungsgemäß in einem Zustand, der eine weitere Nutzung in Second-Life-Anwendungen ermöglicht. Diese Art der Wiederverwendung ist ressourcenschonender als die direkte Rückgewinnung durch Recycling und trägt zum Übergang zur Kreislaufwirtschaft bei. Bei Daimler Buses werden

die ersten Ansätze für das Repurposing von Batterien weiter vorangetrieben, um eine Second-Life-Anwendung für Hochvoltbatterien zu schaffen. Bei Trucks North America wird weiterhin analysiert, inwiefern Batterien mit schlechten State of Health-Werten zur Unterstützung des Stromnetzes und der Ladeinfrastruktur verwendet werden können. Für das Jahr 2026 ist hier ein erster Anschluss an das Stromnetz geplant.

Im Berichtsjahr haben wir unsere Aktivitäten in Zusammenhang mit dem **Recycling** weiter ausgebaut. Gemeinsam mit Entsorgungsunternehmen, Start-ups mit neuartigen Recyclinglösungen sowie der internen Entwicklung werden Prototypbatterien fortlaufend hinsichtlich Recyclingeffizienz, Verwertbarkeit der Rezyklate, Produktionsprozesse und -verfahren (z.B. Verklebung von Zellen) sowie der damit verbundenen Kosten systematisch untersucht und bewertet. Die Arbeiten wurden im aktuellen Berichtsjahr planmäßig weitergeführt und vertieft; durch die gezielte Betreuung von Bachelor- und Masterarbeiten wurde zusätzlich eine wissenschaftliche Perspektive eingebracht und die methodische Fundierung der Analysen gestärkt.

Kennzahlen

Bereits in der Produktentwicklung von Lkw und Bussen wird die Langlebigkeit, Reparierbarkeit, Aufrüstbarkeit und Recyclingfähigkeit berücksichtigt. Die **Recyclingfähigkeit** der betrachteten Produkte beträgt auf Gesamtkonzernebene 93,6 % (2024: 93,0 %) des Gesamtgewichts. Der Wert basiert auf einer theoretischen Berechnung, da die tatsächliche Recyclingquote stark von regionalen Gegebenheiten abhängig ist.

Die **Recyclingfähigkeit unserer Fahrzeuge** wird auf Basis der Materialdaten aus den durch den TÜV methodisch kritisch geprüften LCAs der ausgewählten Fahrzeuge in ihrem Auslieferungszustand berechnet. Als methodische Herangehensweise wurde die ISO 22628 herangezogen und es wurde gemeinsam mit allen Segmenten ein standardisierter Berechnungsansatz festgelegt. Um einen Wert auf der Ebene von Daimler Truck zu erhalten, wurden die einzelnen Segmentwerte anhand unserer Produktionszahlen sowie des Verhältnisses von Dieselfahrzeugen zu Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien (Batterie bzw. Wasserstoff) gewichtet.



Aktuell liegen für den Vergleich der **Haltbarkeit unserer Produkte** (Lkw und Busse) keine verlässlichen Branchendaten vor. Auf Basis von internen Informationen und Einschätzungen können wir davon ausgehen, dass die Haltbarkeit unserer Produkte im Branchendurchschnitt liegt. Diese internen Informationen basieren auf Rückmeldungen der Kunden bezüglich Laufleistung, Nutzung und Reparaturhäufigkeit. Diese Rückmeldungen sind wertvoll, aber sie weisen dennoch gewisse Unschärfen auf, da sie nicht vollumfänglich für alle Fahrzeuge erhoben werden.

Die **Ersatzteilverfestigung** beginnt bereits in der Produktentwicklungsphase. Interdisziplinäre Teams aus Entwicklung, Marketing, Aftersales und Lieferantenmanagement erarbeiten dabei potenzielle Reparaturkonzepte. Wichtige Kriterien sind beispielsweise die Vermeidung von Teileverschrottung, Servicefähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Wiederverwendbarkeit der Ersatzteile. Auf Basis von Konstruktionsgruppen, in die das Gesamtfahrzeug unterteilt ist, analysieren wir sämtliche Baugruppen, um die möglichst optimale Reparaturstrategie zu bestimmen. Sofern eine Reparatur technisch möglich ist, werden die Baugruppen, wie z.B. Komplettspiegel, Motoranbauteile oder Sitze, in Unterstrukturen (zu bestellende Einzelsachnummern) aufgeteilt und die Reparaturtiefe festgelegt. Die Reparaturtiefe gibt an, wie weit wir eine Baugruppe in Einzelteile zerlegen können.

Bei einem Komplettsitz bedeutet das z.B., dass wir Komponenten wie Armlehnen, Rückenlehnen und Sitzbezüge separat austauschen oder reparieren können. Eine weitere Eingangsgröße für die Definition von Ersatzteilen ist die Produktbewährungsarbeit, die sich mit den bereits im Einsatz befindlichen Fahrzeugen beschäftigt. Dabei analysieren wir Beanstandungen, um die tatsächlichen Schadensursachen zu verstehen und definieren entsprechende Reparaturlösungen und Teilekits.

Dies führt dazu, dass wir zielgerichtet die beschädigten Bauteile wechseln können und nicht der komplette Zusammenbau getauscht werden muss. Somit arbeiten wir sowohl präventiv im Produktentwicklungsprozess als auch reaktiv im Produktbewährungsprozess permanent daran, unser Ersatzteilsortiment zu verbessern und an ökologischen und kundenorientierten Bedarfen auszurichten. Mit der fortschreitenden Weiterentwicklung des Produktportfolios können Reparaturen nicht nur für klassische Bauteile, sondern auch für komplexe elektrische Komponenten, wie z.B. die Hochvoltbatterie,

angeboten werden. Im Rahmen von durchgeführten Reparaturen können grundsätzlich einzelne Teile, die nicht von einem Defekt betroffen sind, wieder- und damit weiterverwendet werden.



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.

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 damit verbundenen Investitionen und Betriebsausgaben, die der Herstellung bzw. dem Leasing/ der Finanzierung von Fahrzeugen dienen, auch taxonomiefähig sind.¹

Darüber hinaus wurde entsprechend dem delegierten Rechtsakt (EU) 2023/2486 vom 27. Juni 2023 die Aufteilung der Aktivitäten auf die Umweltziele 1 bis 6 analysiert und geprüft. Auf dieser Basis konnte festgestellt werden, dass keine Überschneidung der Umweltziele vorliegt. Demnach sind das Umweltziel Klimaschutz und Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft wesentlich.

Daimler Truck hat folgende Aktivitäten gemäß Taxonomie-VO als taxonomiefähig klassifiziert in Bezug auf das Klimaschutz:

- Aktivität 3.3 – Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien
- Aktivität 6.3 – Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr
- Aktivität 6.5 – Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen
- Aktivität 6.6 – Güterbeförderung im Straßenverkehr

Unter der Aktivität 3.3 erfasst Daimler Truck alle eigenproduzierten Lkw und Busse ungeachtet ihres 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 und Finanzierungs-Aktivitäten im Zusammenhang mit Bussen, Pkw bzw. Lkw erfasst, unabhängig davon, ob es sich um Eigen- oder Fremdmarken handelt.

Daimler Truck hat folgende Aktivitäten gemäß Taxonomie-VO als taxonomiefähig klassifiziert in Bezug auf den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft:

- Aktivität 5.4 – Überholung und Wiederverkauf von gebrauchten Fahrzeugen

Unter der Aktivität 5.4 umfasst Daimler Truck gebrauchten Lkw und Busse unabhängig von ihren CO₂-Emissionen als taxonomiefähig.

Taxonomiekonformität

Die EU-Taxonomie sieht vor, dass eine Wirtschaftsaktivität als taxonomiekonform gilt, wenn sie:

- Durch die Erfüllung spezifizierter technischer Bewertungskriterien ist ein wesentlicher Beitrag zu einem von der Taxonomie-VO definierten Umweltziel zu leisten
- 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, einschließlich der Rechte der Arbeitnehmer, Korruptions- und Bestechungsbekämpfung, Besteuerung sowie fairer Wettbewerb sicherzustellen. Nur bei Erfüllung aller Kriterien gilt eine Wirtschaftsaktivität als „ökologisch nachhaltig“

¹ Vergleiche Frage Zwei in der „Commission notice on the interpretation of certain legal provisions of the Disclosures Delegated Act under Article 8 of EU Taxonomy Regulation on the reporting of eligible economic activities and assets“ der EU-Kommission vom 6. Oktober 2022 („FAQ“).

² Vergleiche Frage Neun der FAQ der EU-Kommission vom 6. Oktober 2022.



Für das Berichtsjahr 2025 beziehen sich die Angaben ausschließlich auf die Taxonomiefähigkeit der Wirtschaftsaktivitäten. Eine Prüfung der Taxonomiekonformität wurde nicht durchgeführt. Die neue delegierte Verordnung (EU) 2026/73 ist für das Berichtsjahr 2025 anwendbar. Gemäß dieser Verordnung kann auf eine Prüfung der Taxonomiekonformität für alle Wirtschaftsaktivitäten verzichtet werden, die kumuliert weniger als 10 % der jeweiligen Umsatz-, Investitions- oder Betriebsausgaben-KPIs ausmachen. Die Wirtschaftsaktivitäten die mit Tätigkeiten im Sektor C.29.1 (Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenmotoren), N.77.1 (Vermietung von Kraftwagen) und G.45 (Handel mit Kraftfahrzeugen; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen) im Zusammenhang stehen, sind als nicht wesentlich eingestuft, da sämtliche Aktivitäten unterhalb der 10% Wesentlichkeitsschwelle liegen und somit gemäß Artikel 2 Abs. 1a der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 unter die „nicht wesentlichen Tätigkeiten“ fallen. Aus diesem Grund wurde weder eine Prüfung noch eine Ausweisung der Taxonomiekonformität vorgenommen. Dies beinhaltet in diesem Zusammenhang auch die Nichtberücksichtigung der CapEx Kategorie A und OpEx Kategorie A.

Die betroffenen Aktivitäten werden nachfolgend separat ausgewiesen, um Transparenz hinsichtlich der unter die Wesentlichkeitsschwelle fallenden Wirtschaftsaktivitäten sicherzustellen.

Mindestschutz

Obwohl im Berichtsjahr 2025 keine Prüfung der Taxonomiekonformität und damit auch keine explizite Analyse der Mindestschutzanforderungen gemäß EU-Taxonomie erfolgte, wird der Mindestschutz dennoch dargestellt. Hintergrund ist, dass Daimler Truck die relevanten Themenfelder:

- Menschenrechte, einschließlich der Rechte der Arbeitnehmer,
- Korruptions- und Bestechungsbekämpfung,
- Besteuerung, sowie
- fairer Wettbewerb,

unabhängig von der EU-Taxonomie kontinuierlich berücksichtigt. Diese Aspekte sind fest in den konzernweiten Richtlinien, Prozessen und Managementsystemen verankert. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird regelmäßig im Rahmen des konzernweiten Due-Diligence-Prozesses überprüft und bei Bedarf weiterentwickelt.

Im Berichtsjahr 2025 wurden keine erhöhten Risiken im Hinblick auf den Mindestschutz identifiziert. Für alle relevanten Bereiche bestehen Präventions- und Abhilfemaßnahmen. Im Rahmen der etablierten Beschwerde- und Kontrollmechanismen wurden keine Verstöße festgestellt.

Berichterstattung über die drei Leistungsindikatoren

Die Berichterstattung zu den nach der Taxonomie-VO geforderten Kennzahlen Umsatzerlöse, Investitionen und Betriebsausgaben ist in den Tabellen [7 B.57](#), [7 B.58](#) und [7 B.59](#) dargestellt. Aktivitäten 3.3, 6.3, 6.5 und 6.6 werden eindeutig dem Umweltziel 1 „Klimaschutz“ zugeordnet und Aktivität 5.4 werde eindeutig dem Umweltziel 4 „Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft“ zugeordnet.

Ferner können alle Aktivitäten eindeutig der jeweiligen Wirtschaftsaktivität gemäß Taxonomie-VO zugeordnet werden. Somit werden Doppelzählungen bei der Berechnung der Kennzahlen insgesamt vermieden.

Auswirkungen der aufgegebenen Aktivitäten auf die EU Taxonomie Berichterstattung

Am 10. Juni 2025 haben die Daimler Truck AG, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), die Toyota Motor Corporation (Toyota) und die Hino Motors Ltd. (Hino) Vereinbarungen über die Integration von Mitsubishi Fuso und Hino abgeschlossen.

Die Kriterien für die Klassifizierung als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden sowie als aufzugebene Geschäftsbereiche waren am 6. Juni 2025 erfüllt. In Übereinstimmung mit IFRS 5 werden die fortgeführten Geschäftsbereiche in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für den Berichtszeitraum und das Vorjahr dargestellt; das Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen wird in einer separaten Zeile ausgewiesen. Die in der EU-Taxonomie dargestellten Informationen zu Umsatz und OpEx beziehen sich auf fortgeführte Geschäftsbereiche. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

In der Konzernbilanz wurden die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der Mitsubishi Fuso-Untergruppe seit dem 6. Juni 2025 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten ausgewiesen. Der CapEx-KPI für die Mitsubishi Fuso-Untergruppe ist daher nur bis zum 6. Juni 2025 enthalten.



B.56

I Meldebogen:
Anteil des Umsatzes, der Investitionsausgaben (CapEx) und der Betriebsausgaben (OpEx) aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind –
Offenlegung für das Jahr 2025

					Aufschlüsselung der taxonomiekonformen Tätigkeiten nach Umweltzielen										
	Gesamt	Anteil Taxonomie-fähiger Aktivitäten	Taxonomie-konforme Aktivitäten	Anteil Taxonomie-konformer Tätigkeiten	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislauf-wirtschaft	Biologische Vielfalt	Anteil der ermöglichenden Tätigkeiten	Anteil der Übergangs-tätigkeiten	Nicht bewertete nicht wesentliche Tätigkeiten	Taxonomie-konforme Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr 2024	Anteil taxonomie-konformer Tätigkeiten im vorangegangenen Geschäftsjahr 2024
		%	in Mio. €	%										in Mio. €	%
Wirtschaftstätigkeiten	in Mio. €	%	in Mio. €	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	in Mio. €	%
Umsatzerlöse	45.530	97,2	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	760	1,5
Investitionen (CapEx)	3.216	98,2	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,4	3.585	9,9
Betriebsausgaben (OpEx)	2.599	96,7	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,9	2.784	14,1

B.58

Investitionen (CapEx)

II Meldebogen:

Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025

[illegible]

B.59

Betriebsausgaben (OpEx)

II Meldebogen:

Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025

[illegible]



Umsatzerlöse

Gemäß der 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 aus fortgeführten Aktivitäten des Daimler Truck-Konzerns. Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 2025 45.530 Mio. € (siehe [Anmerkung 5. Umsatzerlöse](#) des Konzernanhangs).

Für die Ermittlung des Zählers wird für die Umsatzerlöse aus fortgeführten Aktivitäten 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, dem Leasing/ der Finanzierung von Fahrzeugen oder Überholung und Wiederverkauf von gebrauchten Fahrzeugen stehen.

Investitionen

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

Für den Nenner werden sämtliche Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagevermögen und vermieteten Gegenständen sowie Zugänge zu Nutzungsrechten gemäß IFRS 16 berücksichtigt, einschließlich der Zugänge zu den genannten Vermögenswerten im Rahmen von Unternehmenserwerben. Der CapEx-KPI für die Mitsubishi Fuso-Untergruppe ist nur bis zum 6. Juni 2025 enthalten. Erworbene Firmenwerte werden nicht in die Betrachtung einbezogen.

Zur Ermittlung des Zählers werden die Investitionen dahingehend analysiert, ob die Investitionen im Zusammenhang mit der Herstellung, dem Leasing/ der Finanzierung von Fahrzeugen oder Überholung und Wiederverkauf von gebrauchten Fahrzeugen stehen.

Im Berichtsjahr 2025 wird für die Taxonomiekonformität lediglich der CapEx Plan (CapEx B) berücksichtigt.

Dieser umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren, und die enthaltenen Investitionen sind ausschließlich der Aktivität 3.3 des Umweltziels Klimaschutz zuzuordnen. Die 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. Der CapEx-Plan umfasst Investitionen in einer erwarteten Bandbreite von 1.100 Mio. € bis 1.300 Mio. €, die für den Zeitraum von 2026 bis 2030 geplant sind. In diesem Zeitraum sollen die Kriterien für die Taxonomiekonformität erreicht werden. Die Veränderung der Investitionen innerhalb der angegebenen Bandbreite im Vergleich zum Vorjahr resultiert aus der veränderten Transformationsgeschwindigkeit und den damit zusammenhängenden angepassten Investitionsplänen. Weitere Informationen hierzu finden sich im Kapitel [Ziele und Strategie](#).

Die Kriterien einer Klassifizierung als „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden“ und als „aufgegebene Aktivitäten“ der Mitsubishi Fuso Gruppe sind seit dem 6. Juni 2025 erfüllt.

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 aus fortgeführten Aktivitäten umfassen den Umfang gemäß Anhang 1 des Delegierten Rechtsakts zu Artikel 8 der Offenlegungspflichten der Taxonomie-VO.

Im Berichtsjahr 2025 wird für die Taxonomiekonformität lediglich der OpEx Plan (OpEx B) berücksichtigt. Der OpEx-Plan wird dabei als Teil des CapEx-Plans gesehen und erfüllt die dort ausgeführten Kriterien.

Der OpEx-Plan umfasst Aufwendungen in einer erwarteten Bandbreite von 1.100 Mio. € bis 1.300 Mio. €, die für den Zeitraum von 2026 bis 2030 geplant sind.



Soziales



Unser Team (ESRS S1)

Mehr als 100.000 Menschen weltweit tragen mit ihren Fähigkeiten, Ideen und ihrem Engagement zum Erfolg unseres Unternehmens bei: Unsere Beschäftigten sollen im Mittelpunkt unseres Handelns stehen. Für sie wollen wir eine Arbeitsumgebung schaffen, in der Arbeitssicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden priorisiert werden. Wir setzen uns für ein sicheres, faires und inklusives Arbeitsumfeld ein, in dem unsere Beschäftigten ihr volles Potenzial entfalten können.

Unsere Beschäftigten formen unser Unternehmen entscheidend mit. Wir wollen ihr Engagement fördern und ihre Möglichkeiten zur Gestaltung erweitern. Mit unserer „Impact Culture“ stellen wir das Miteinander in den Vordergrund: Als globales Team schaffen wir gemeinsam Fortschritt, weil jeder Einzelne zählt und einen Unterschied macht. Das, was wir tun, hat Einfluss.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Besonders der technologische Wandel bringt im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft Chancen und Risiken mit sich. Im Rahmen der Transformation unserer Produkte entstehen neue Qualifikationsanforderungen, welche Herausforderungen sowohl im Hinblick auf die Qualifizierung der bestehenden Belegschaft als auch bei der Talentakquise darstellen. Eng damit verknüpft eröffnen Themen wie Vielfalt und eine positive Unternehmenskultur Chancen in der Transformation.

Die Tabelle [↗ B.60](#) zeigt die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft.

B.60

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft

Kategorie	Titel	Beschreibung
Positive Auswirkung 	Unsere Geschäftstätigkeiten schaffen Arbeitsplätze in 30 Ländern	Sichere Arbeitsplätze tragen zum Wirtschaftswachstum bei und bilden somit eine sichere Lebensgrundlage für unsere Beschäftigten.
	Technologische Veränderungen führen zu veränderten Anforderungen an unsere Beschäftigten und können damit zu einer erhöhten beruflichen Belastung führen	Die technologischen Veränderungen unserer Produkte (z.B. batterieelektrische und wasserstoffbasierte Fahrzeuge) führen zu höheren Anforderungen an unsere Beschäftigten, was einen erhöhten Bedarf an Um-/Schulungen und Weiterbildungsmaßnahmen sowie eine erhöhte Arbeitsbelastung unserer Beschäftigten bei mangelnden Ressourcen und Unterstützung verursachen kann.
Negative Auswirkungen 	Ein unzureichendes Arbeitssicherheits- und Gesundheitsmanagement kann zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen	Trotz eines gut etablierten Arbeitssicherheits- und Gesundheitsmanagements können Arbeitsunfälle oder arbeitsbedingte Erkrankungen nie vollständig vermieden werden.
	Eine attraktive Unternehmenskultur kann Talente anziehen	Unsere attraktive Unternehmenskultur kann, unterstützt durch Employer Branding, starke Nachwuchsprogramme und zielgruppenspezifisches Recruiting, weltweit Talente anziehen und so den Zugang zu Fachkräften sichern.
Risiken 	Diversität im Arbeitsumfeld kann Kreativität und Leistung fördern	Eine vielfältige Belegschaft kann zu mehr Kreativität, höherer Produktivität, besserer Entscheidungsfindung und größerem Engagement der Beschäftigten führen, was wiederum die Leistung und die finanziellen Ergebnisse verbessert.
	Missachtung von Menschenrechten kann zu erheblichen Finanz- und Reputationsrisiken führen	Die potenzielle Missachtung von Menschenrechten kann zu Finanz- und Reputationsrisiken führen.
	Neue Qualifikationsanforderungen können zu Herausforderungen bei der Talentakquise und der Weiterbildung von Beschäftigten führen	Der technologische Wandel in unserer Branche kann zu Herausforderungen führen, die sich aus der mangelnden Verfügbarkeit von ausreichend qualifizierten Arbeitskräften ergeben, da es zu Verzögerungen bei der Einstellung von Fachkräften und der Weiterbildung unserer Beschäftigten kommen kann.
	Ungleichbehandlung im Arbeitsverhältnis kann zu Finanz- und Reputationsrisiken führen	Ungleichbehandlung und Diskriminierung innerhalb unserer eigenen Belegschaft kann sich negativ auf unsere Beschäftigten auswirken und kann zu Finanz- und Reputationsrisiken führen.

vorgelagert eigene Geschäftstätigkeit nachgelagert kurzfristig mittelfristig langfristig



Unsere Richtlinien

Bei Daimler Truck verfügen wir über zahlreiche Richtlinien, die uns dabei unterstützen, Herausforderungen im Umgang mit unseren Beschäftigten strukturiert zu bewältigen. Darüber hinaus legen diese Richtlinien wesentliche Grundsätze für unser Handeln fest. Neben der Grundsatzzerklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten

➤ **B.61** sind die folgenden Richtlinien in tabellarischer Form den jeweiligen Themenbereichen zugeordnet dargestellt:

- Betriebsvereinbarungen ➤ **B.66**
- Regelverstoß- und Untersuchungsleitrichtlinie ➤ **B.70**
- HR Compliance-Leitrichtlinie ➤ **B.71**
- Leitrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz ➤ **B.75**
- Globale Vergütungsleitrichtlinie ➤ **B.78**

B.61

Grundsatzzerklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten bei Daimler Truck

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	In der Grundsatzzerklärung bekennen wir uns zu unserer sozialen Verantwortung und fassen unser Engagement zur Achtung der Menschenrechte zusammen. Die Grundsatzzerklärung ergänzt unsere Verpflichtung aus dem Daimler Truck Code of Conduct und beschreibt den Ansatz, die Prozesse und Maßnahmen zur Achtung der Menschenrechte bei Daimler Truck. Sie orientiert sich an internationalen Standards wie den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte. Wichtige Inhalte sind: - Bekenntnis zu Menschenrechten und guten Arbeitsbedingungen, insbesondere: • Ablehnung von Kinderarbeit, Zwangsarbeit- und Menschenhandel und Bekenntnis zum Einsatz für deren effektive Abschaffung • Förderung von Chancengleichheit und die Ablehnung jeglicher Diskriminierung • Einsatz für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz • Förderung von Bildung und Qualifizierung aller Beschäftigten - Beschreibung unseres Human Rights Compliance Management Systems, unser systematischer Ansatz zur Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten - Governance und Verantwortlichkeiten für die Umsetzung und Überwachung der Grundsatzzerklärung - Zugang zu Abhilfe bei Menschenrechtsverstößen und unser Hinweisgebersystem SpeakUp
Allgemeine Ziele	Bekenntnis zur Wahrnehmung von sozialer Verantwortung und zu unserem Engagement zur Achtung von Menschenrechten. Grundlage für unsere Aktivitäten im Bereich Menschenrechte, die sowohl externen auch als internen Interessengruppen – insbesondere unseren Beschäftigten – eine klare Orientierung gibt.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Vorbeugen gegen Diskriminierung und Verletzung von Menschenrechten und damit Minderung von Reputationsrisiken und finanziellen Risiken.
Überwachungsprozess	Das Risikomanagement zur Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten – wie in der Grundsatzzerklärung beschrieben – wird von dem Menschenrechtsbeauftragten der Daimler Truck-Gruppe überwacht. Zudem können Beschäftigte und externe Dritte weltweit über die Kanäle unseres Hinweisgebersystems SpeakUp auf vermutete Menschenrechtsverletzungen hinweisen.
Anwendungsbereich	Diese Regelung gilt für alle Beschäftigten und Mitglieder geschäftsführender Organe der Daimler Truck Holding AG und aller kontrollierten Konzerngesellschaften.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Mitglieder geschäftsführender Organe von Daimler Truck sind für die Umsetzung der Grundsatzzerklärung verantwortlich. Für die lokale Umsetzung sind die Verantwortlichen eines jeden Standorts zuständig. Der Bereich Legal & Compliance der Daimler Truck AG verantwortet in direkter Berichtslinie zur Vorstandsvorsitzenden die übergreifenden Aktivitäten zu Menschenrechten. Der Bereich arbeitet eng mit Fachbereichen zusammen, welche die operative Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten im Konzern verantworten – insbesondere mit dem Personalbereich und dem Einkaufsbereich.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	In diesem Rahmen verpflichten wir uns u.a. zur Achtung der folgenden internationalen Standards: Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte, Internationaler Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte, Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit, UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, 10 Prinzipien des UN Global Compact, OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	Die Grundsatzzerklärung wurde vom Vorstand gemeinsam mit dem Gesamtbetriebsrat, der Weltarbeitnehmervertretung von Daimler Truck und dem internationalen Gewerkschaftsverband industriAll Global Union im November 2022 vereinbart und verabschiedet.
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Die Grundsatzzerklärung ist auf der Internetseite des Daimler Truck-Konzerns in mehr als zehn Sprachen abrufbar unter www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit/menschen/menschenrechte/grundsatzzerklaerung . Den Beschäftigten des Daimler Truck-Konzerns wurde die Grundsatzzerklärung zudem über verschiedene interne Kommunikationskanäle bekannt gemacht, z.B. über das Social Intranet. Unsere Lieferanten können die Grundsatzzerklärung ferner über das Daimler Truck Supplier Portal abrufen und wurden dort ebenfalls über die Verabschiedung informiert.



Von zentraler Bedeutung ist zudem unsere Verhaltensrichtlinie, der Daimler Truck Code of Conduct [7 B.31](#), die unsere grundlegende Verpflichtung zur Achtung der Menschenrechte bekräftigt. Sie definiert die wichtigsten Grundsätze, die allen Beschäftigten des Daimler Truck-Konzerns als Orientierung dienen und sie dabei unterstützen, auch in herausfordernden Geschäftssituationen verantwortungsvolle Entscheidungen zu treffen. Alle relevanten Informationen zum Daimler Truck Code of Conduct befinden sich im Kapitel [6 Nachhaltigkeitsgovernance](#) und im Kapitel [6 Verantwortungsvolle Unternehmenskultur](#).

Unsere Beschäftigten

Die Auswirkungen, Risiken und Chancen betreffen die Beschäftigten in der eigenen Belegschaft der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG sowie in kontrollierten Daimler Truck-Konzerngesellschaften.

Die Definition der Beschäftigten basiert im Berichtsjahr auf allen Personen mit einem aktiven befristeten oder unbefristeten Vertrag mit einer Konzerngesellschaft, gemessen in Köpfen, einschließlich leitenden Angestellten, Teilzeitbeschäftigten, inländischen Beschäftigten, Beschäftigten im Ausland, Auszubildenden und Praktikanten einschließlich Doktoranden, Master- und Bachelor-Studenten und Studenten, die im Rahmen einer Abschlussarbeit im Unternehmen forschen, sowie Beschäftigten im Mutterschutz und Langzeitkrankenstand. Die Gesamtzahl der Fremdarbeitskräfte, ebenfalls in Köpfen gemessen, umfasst alle Personen, die in erster Linie im Bereich der „Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften“ (NACE-Code N78) „Beschäftigungstätigkeiten“ ausüben, darunter fallen z.B. Zeit- und Leiharbeiter.

Durch unser Geschäftsmodell stehen insbesondere zwei Beschäftigtengruppen im Fokus: unsere Beschäftigten in der Produktion und unsere Beschäftigten in der Verwaltung. Grundsätzlich unterscheiden wir bei der Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen nicht zwischen diesen Gruppen. Aufgrund der Transformation unserer Produkte und Antriebstechnologien unterscheiden sich jedoch naturgemäß Maßnahmen beispielsweise im Arbeitsschutz, bei der Umschulung, bei Trainings sowie bei der Fachkräftegewinnung.

Kennzahlen

Alle Kennzahlen, die unsere Beschäftigten betreffen, werden auf Basis der Gesamtbelegschaft in Köpfen ermittelt. Grundlage für die Ermittlung der Kennzahlen ist die Anzahl aller Beschäftigten, die zum Stichtag 31. Dezember 2025 im Daimler Truck-Konzern beschäftigt waren. Die zugrundeliegende Anzahl an Beschäftigten entspricht der Anzahl, die in Tabelle [7 B.62](#) gezeigt wird. Die Kennzahl zu angemessenen Löhnen (S1-10) wurde bei den Tochtergesellschaften erhoben, die zusammen 100 % der Gesamtzahl an Beschäftigten in Köpfen abdecken. Die Kennzahlen zu Verdienstunterschieden und zur Gesamtvergütung (S1-16) wurden bei den Tochtergesellschaften erhoben, die zusammen 95 % der Gesamtzahl an Beschäftigten in Köpfen abdecken. Alle weiteren Kennzahlen, mit Ausnahme der Kennzahlen zu Gesundheitsschutz und Sicherheit, werden bei allen personentragenden Tochtergesellschaften im Konsolidierungskreis erhoben.

B.62

Mitarbeiterzahl, aufgeschlüsselt nach Geschlecht

Geschlecht ¹	2025	2024
Männlich	90.125	92.753
Weiblich	18.308	18.617
Divers ²	0	0
Ohne Angabe	43	45
Gesamt Beschäftigte	108.476	111.415

- 1 Geschlecht gemäß den eigenen Angaben der Beschäftigten.
2 Da die Mitarbeiterzahl des Geschlechts „divers“ null ist, wird es im Folgenden nicht mehr aufgeführt.

B.63

Mitarbeiterzahl, aufgeschlüsselt nach Land¹

Land	2025	2024
Deutschland	37.763	38.277
USA	16.240	18.106
Mexiko	n. a.	11.023
Japan	10.419	10.632
Restliche	44.054	33.377
Gesamt Beschäftigte	108.476	111.415

- 1 Länder mit 50 oder mehr Beschäftigten, die mindestens 10 % der Gesamtzahl der Beschäftigten ausmachen.

B.64

Mitarbeiterzahl, aufgeschlüsselt nach Beschäftigungsart

	2025	2024
Vollzeit	105.325	108.196
Männlich	88.923	91.527
Weiblich	16.359	16.623
Ohne Angabe	43	44
Teilzeit	3.151	3.219
Männlich	1.202	1.224
Weiblich	1.949	1.994
Ohne Angabe	0	1
Gesamt Beschäftigte	108.476	111.415



B.65

Mitarbeiterzahl, aufgeschlüsselt nach Vertragstyp, Geschlecht und Region

Vertragstypen	Geschlecht	Gesamt		Afrika		Asien		Australien		Europa		Nordamerika		Lateinamerika ¹	
		2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Anzahl der Festangestellten	Männlich	84.496	87.567	1.213	1.260	13.775	14.064	146	154	40.968	41.395	21.128	23.361	7.266	7.333
	Weiblich	16.690	17.309	276	282	2.463	2.389	86	91	7.453	7.533	5.275	5.859	1.137	1.155
	Ohne Angabe	43	43	0	0	2	8	4	0	14	13	23	22	0	0
	Gesamt	101.229	104.919	1.489	1.542	16.240	16.461	236	245	48.435	48.941	26.426	29.242	8.403	8.488
Anzahl der Beschäftigten mit befristeten Arbeitsverträgen	Männlich	5.619	5.186	143	104	1.250	1.508	15	10	3.610	3.110	43	71	558	383
	Weiblich	1.618	1.308	136	96	174	141	11	12	992	839	40	45	265	175
	Ohne Angabe	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
	Gesamt	7.237	6.496	279	200	1.424	1.650	26	22	4.602	3.950	83	116	823	558
Anzahl der Abrufkräfte	Männlich	10	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Weiblich	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Ohne Angabe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Gesamt	10	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt	Männlich	90.125	92.753	1.356	1.364	15.035	15.572	161	164	44.578	44.505	21.171	23.432	7.824	7.716
	Weiblich	18.308	18.617	412	378	2.637	2.530	97	103	8.445	8.372	5.315	5.904	1.402	1.330
	Ohne Angabe	43	45	0	0	2	9	4	0	14	14	23	22	0	0
	Gesamt	108.476	111.415	1.768	1.742	17.674	18.111	262	267	53.037	52.891	26.509	29.358	9.226	9.046

¹ Ohne Mexiko.

Die Einbeziehung unserer Beschäftigten

Betriebsrat und Arbeitnehmervertretung

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 Gewerkschaften setzen können. Es gehört zu unseren Grundüberzeugungen, vertrauensvoll mit gewählten Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften zusammenzuarbeiten. 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 auf Grundlage des anwendbaren Rechts an. Darauf basierend ist es unser gemeinsames Anliegen, konstruktive Regelungen und Lösungen zu vereinbaren, die im Interesse von Unternehmen und Beschäftigten liegen und damit ein nachhaltiges und starkes Fundament für eine erfolgreiche Zukunft von Daimler Truck bilden.

Auf internationaler Ebene haben der Europäische Betriebsrat (EBR) sowie die Weltarbeitnehmervertretung (WBR), die unter einem Dach zusammengefasst sind, ihre Tätigkeit fortgesetzt.

Sie tagen zweimal im Jahr, jeweils einmal in virtueller und einmal in physischer Form. Mit dieser internationalen Zusammenarbeit möchten sie weltweit eine Vorbildfunktion einnehmen. Aktuell sind 16 Länder gemäß ihrer Beschäftigtenzahl repräsentiert und entsenden 28 Vertreter. Für unsere Gesellschaften im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) bestehen Vereinbarungen hinsichtlich einer Vertretung durch einen EBR, einen Betriebsrat einer Societas Europaea (SE) oder einen Betriebsrat einer Societas Cooperativa Europaea (SCE). Weitere Informationen über den Betriebsrat und internationale Gremien finden sich unter www.daimlertruck.com/betriebsrat/internationale-gremien.



Die für die jeweils gesetzlich vorgeschriebene Wahlperiode gewählten Arbeitnehmervertreter waren auf Grundlage des Mitbestimmungsgesetzes und des Betriebsverfassungsgesetzes auf verschiedenen Ebenen tätig. Im Aufsichtsrat stand die Strategie von Daimler Truck im Fokus, auch in Bezug auf wirtschaftlichen Erfolg und Nachhaltigkeit. Weiterhin liegt ein besonderer Schwerpunkt der weltweiten Zusammenarbeit in der erfolgreichen Gestaltung der Transformation in Richtung lokal CO₂e-freier Mobilität sowie der Digitalisierung. Das gemeinsame Ziel besteht darin, ein wirtschaftlich nachhaltiges und erfolgreiches Unternehmen zu schaffen und gleichzeitig die Beschäftigung möglichst sozial abzusichern.

Im Geschäftsjahr 2025 hat Daimler Truck das Effizienzprogramm „Cost Down Europe“ gestartet. Damit will das Unternehmen bis 2030 die jährlich wiederkehrenden Kosten um mehr als 1 Mrd. Euro senken. Dazu haben Unternehmen und Gesamtbetriebsrat Maßnahmen zur Kostensenkung, zur Steigerung der Flexibilität und zur sozialverträglichen Reduzierung von Stellen vereinbart und damit Zukunftsperspektiven für die Standorte in Deutschland geschaffen.

Wichtige Regelungen wurden darüber hinaus in einen Zukunftstarifvertrag mit der IG Metall aufgenommen. Dazu gehören u.a. der Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen bis Ende 2034, der Erhalt der Standorte sowie die Fortschreibung der jeweiligen Zukunftsbilder. Das Unternehmen wird die natürliche Fluktuation sowie erweiterte Altersteilzeitangebote nutzen, um freiwerdende Stellen sozialverträglich abzubauen.

B.66

Betriebsvereinbarungen

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Gesamtbetriebsvereinbarung Frauenförderung, Inklusionsvereinbarung, fairer Umgang am Arbeitsplatz, grundsätzliche Regelungen (z.B. zum Gesundheitsschutz), Vergütung, Sozial- und Zusatzleistungen, Altersversorgung.
Allgemeine Ziele	Festlegung verbindlicher Richtlinien für alle Beschäftigten zu den jeweiligen Themen, die in den Betriebsvereinbarungen festgehalten sind.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Die Betriebsvereinbarungen haben jeweils Bezüge zu einzelnen Dimensionen wesentlicher negativer Auswirkungen und Risiken und positiver Auswirkungen und Chancen (z.B. Vergütung, Sozial- und Zusatzleistungen, Förderung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Aus- und Weiterbildung, erhöhte Mitarbeiterzufriedenheit).
Überwachungsprozess	Die Überwachungsprozesse werden innerhalb der jeweiligen Betriebsvereinbarung geregelt.
Anwendungsbereich	Informationen zum Anwendungsbereich finden sich in der jeweiligen Betriebsvereinbarung.
Verantwortliche Organisationsebene	Der zuständige Personalbereich.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	Als ständige Sachverständige unterstützen gewerkschaftliche Koordinatorinnen und Koordinatoren den EBR/WBR, die von industriAll European Trade Union oder industriAll Global Union nominiert werden. Sie haben das Recht, an allen Sitzungen teilzunehmen, auch an denen des EBR/WBR und des GA.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	Betriebsvereinbarungen werden zwischen Daimler Truck als Arbeitgeber und dem Betriebsrat als Interessenvertretung der Beschäftigten verhandelt und abgeschlossen. Somit werden die Interessen des Unternehmens und der Beschäftigten berücksichtigt.
Verfügbarkeit der Betriebsvereinbarungen für Interessenträger	Die Betriebsvereinbarungen sind über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar.



Kennzahlen

Im Berichtsjahr haben 7.820 Beschäftigte das Unternehmen verlassen (2024: 7.583). Die Quote der Mitarbeiterfluktuation im Berichtsjahr betrug damit 7,6 % (2024: 7,4 %). Die **Mitarbeiterfluktuation** umfasst alle festangestellten Beschäftigten, die das Unternehmen im Laufe des Geschäftsjahres freiwillig oder aufgrund von Entlassung, Ruhestand oder Tod verlassen haben. Die Fluktuationsrate setzt diese Anzahl ins Verhältnis zur durchschnittlichen Zahl der festangestellten Beschäftigten im Berichtsjahr. Angaben zur Gesamtzahl der Beschäftigten finden sich auch im Kapitel [Grundlagen des Konzerns](#).

Unsere Beschäftigten im EWR sind durch mehrere **Tarifverträge** abgedeckt. Der Anteil der Beschäftigten im EWR, die von Tarifverträgen abgedeckt sind, beträgt 94,7 %¹ (2024: 96,0 %).

B.67

Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Abdeckung	Tarifvertragliche Abdeckung	Sozialer Dialog
	Beschäftigte EWR	Beschäftigte EWR
	Für Länder > 50 Beschäftigte und mehr als 10 % der Belegschaft	Für Länder > 50 Beschäftigte und mehr als 10 % der Belegschaft
0-19 %		
20-39 %		
40-59 %		
60-79 %		
80-100 %	Deutschland (96 %)	Deutschland (98 %)

1 Der Prozentsatz wird nach folgender Formel berechnet: [(Zahl der tarifvertraglich abgedeckten Arbeitnehmer im EWR) / (Zahl der Arbeitnehmer im EWR)] x 100.

Mitarbeiterbefragung

Unsere Mitarbeiterbefragung ist ein zentrales Instrument, um direkt mit unseren Beschäftigten in den Dialog zu treten. Ziel ist es, methodisch zu erfassen und zu verstehen, was unsere Beschäftigten bewegt. Dafür ermöglichen wir eine flächendeckende und standardisierte Bewertung des Konzerns und seiner Teams. Die Befragung ist ein wichtiger Gradmesser für bedeutsame Themen wie Engagement, Zufriedenheit und Gesundheit und zeigt auf, wo Entwicklungspotenzial besteht. Führungskräfte sind angehalten, das Gespräch mit ihren Beschäftigten zu suchen und angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um sich und ihre Teams kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Auch in diesem Jahr wurde die konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Bei über 100.000 Beschäftigten ist die Beteiligungsquote auf 88 % gestiegen (2024: 85 %). Die Ergebnisse zeigen über alle Themen hinweg einen stabilen Trend mit einer leicht positiven Entwicklung. Auf einer fünfstufigen Skala (von 1 = stimme überhaupt nicht zu bis 5 = äußerst zufrieden) liegen die allgemeine Zufriedenheit der Belegschaft mit dem Unternehmen bei einem Mittelwert von 4,07 (2024: 4,06) und das Engagement, das die emotionale Bindung der Beschäftigten an unser Unternehmen beschreibt, bei 3,92 (2024: 3,86). Besonders erfreulich ist die Entwicklung in unserem Handlungsfeld Folgeprozess, also die Diskussion von Ergebnissen und dem Ableiten adäquater Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Belegschaft. Im Jahr 2025 wurde hier aufgrund der höheren Aussagekraft statt eines Indexwerts eine einzelne Frage mit hoher Validität beibehalten, deren Durchschnittswert auf 3,87 gesteigert werden konnte (2024: 3,77). Wir wollen die positiven Entwicklungen weiter ausbauen und die Bereitschaft aller Beschäftigten nutzen, um unsere Unternehmenskultur gemeinsam zu gestalten. Für alle genannten Arten der Einbeziehung ist der Personalvorstand zuständig.

Meldekanäle für unsere Beschäftigten

Wir verfügen über das globale Hinweisgebersystem SpeakUp, das sowohl anonyme als auch nicht anonyme Meldungen und die Prüfung potenzieller Regelverstöße und Fehlverhalten ermöglicht. Im Berichtsjahr haben wir bei unserer Belegschaft im Rahmen einer Mitarbeiterbefragung erneut den Bekanntheitsgrad der Strukturen sowie das Vertrauen in das Hinweisgebersystem SpeakUp abgefragt. Zur Förderung dieser Transparenz führen wir regelmäßig verschiedene Kommunikationsmaßnahmen durch.

Kennzahlen

Die Tabelle [B.68](#) enthält Angaben zu Fällen im Zusammenhang mit Menschenrechten.

B.68

Beschwerden, Fälle und finanzielle Haftung im Zusammenhang mit Menschenrechten

	2025	2024
Eingegangene Beschwerden ¹	266	245
Fälle von Diskriminierung, sexueller Belästigung und Rassismus	7	3
Beschwerden bei nationalen Kontaktstellen für multinationale Unternehmen der OECD	0	0
Wesentliche Geldbußen, Sanktionen oder Schadenersatzzahlungen (in €)	0	0
Schwerwiegende Fälle im Zusammenhang mit Menschenrechten ^{2,3}	0	0
Fälle der Nichteinhaltung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, der Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen	0	0
Wesentliche Geldbußen, Sanktionen oder Schadenersatzzahlungen (in €)	0	0

- 1 Rückwirkende Anpassung der Vorjahreszahl aufgrund einer nachträglichen Überprüfung und Kategorisierung.
- 2 Schwerwiegende Menschenrechtsfälle sind z.B. Zwangsarbeit, Menschenhandel oder Kinderarbeit.
- 3 Rückwirkende Anpassung der Vorjahreszahl, da im Berichtszeitraum die zugrunde liegende Definition überarbeitet wurde. Der betreffende Fall entspricht nach der neuen Definition nicht mehr den Kriterien und wurde daher aus der Berichterstattung herausgenommen.

Neben den 266 Beschwerden sind sieben Diskriminierungsfälle eingegangen. Davon gehörten sechs Fälle in die Kategorie „sexuelle Belästigung“ und ein Fall in die Kategorie „Rassismus“. Ein Fall wurde untersucht, ohne dass ein Verstoß festgestellt wurde. In fünf Fällen wurde der Verdacht nach Untersuchung bestätigt. Ein Fall befand sich im Berichtsjahr noch in Untersuchung. Das Unternehmen entscheidet unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen. Je nach Schwere der Fälle können die Maßnahmen zur Abhilfe bis zur Kündigung und Strafanzeige reichen.



Zu den Personalmaßnahmen gehörten im Berichtsjahr 2025 außerordentliche Kündigungen, eine Abmahnung und ein Aufhebungsvertrag. Den Betroffenen wird zudem eine Sozialberatung angeboten. Weitere Informationen zu unserem Hinweisgebersystem SpeakUp finden sich im Kapitel [Verantwortungsvolle Unternehmenskultur](#).

Es liegt kein Fall vor, der als Nichteinhaltung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, der Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen einzustufen ist. Grundlage dieser Einschätzung ist die interne Prüfung, die keine Anhaltspunkte für Verstöße gegen menschenrechtliche Sorgfaltspflichten gegenüber der eigenen Belegschaft ergeben hat.

HR Compliance

Das Human Resources Compliance Management System (HR CMS) definiert konzernweit die Rahmenbedingungen und stellt Instrumente für eine rechtskonforme, diskriminierungsfreie und ethisch verantwortungsvolle Personalarbeit bereit. Die HR Compliance-Leitrichtlinie legt in Einklang mit den Unternehmenswerten von Daimler Truck verbindliche Prinzipien und Anforderungen zur Umsetzung gesetzlicher Vorgaben, regulatorischer Standards sowie konzernweit geltender Selbstverpflichtungen und ethischer Grundsätze fest.

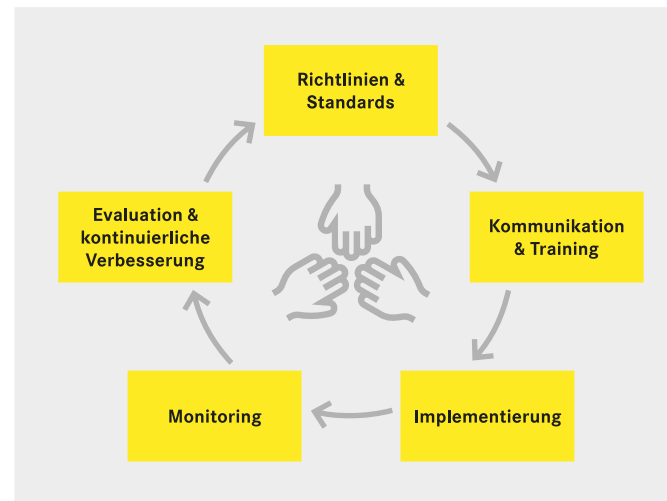
Als integraler Bestandteil der HR-Strategie leistet das HR CMS einen wichtigen Beitrag zu nachhaltigem Unternehmenserfolg, einem wirksamen Risikomanagement und der Weiterentwicklung einer wertebasierten, vertrauensvollen Unternehmenskultur. Es umfasst u.a. die Förderung rechtskonformer und ethisch verantwortungsvoller HR-Prozesse, die Wahrnehmung arbeitsrechtlicher und menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten durch angemessene Arbeits- und Sozialstandards innerhalb der eigenen Belegschaft, das Diskriminierungsverbot und die Förderung von Chancengleichheit, den Schutz personenbezogener Beschäftigtendaten sowie die Anwendung von Kontrollmechanismen wie dem Vier-Augen-Prinzip und dokumentierten Verantwortlichkeiten.

Zudem fördert das System durch kontinuierliches Monitoring und die Weiterentwicklung seiner Maßnahmen die stetige Verbesserung der HR Compliance. Schulungen, interne Kommunikation und ein konzernweites HR-Compliance-Netzwerk unterstützen die Umsetzung

und stärken das Bewusstsein für Compliance in den Personalprozessen. Der Personalvorstand der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG trägt gemeinsam mit seinem Leitungsteam die Gesamtverantwortung für die Personalarbeit und HR Compliance. Er verabschiedet die in der HR Compliance Leitrichtlinie festgelegten Vorgaben und stellt durch das HR CMS deren konzernweite Umsetzung und Einhaltung sicher.

B.69

Das HR Compliance Management System



Human Rights Compliance

Mit unserem Human Rights Compliance Management System (Human Rights CMS) verfolgen wir einen systematischen Ansatz zur Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten. Das Human Rights CMS bezieht sich auf unsere Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen sowie auf unsere Wertschöpfungskette. Es basiert auf den Anforderungen geltender Gesetze und international anerkannter Standards wie den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte. Diese bilden die Grundlage für regulatorische Anforderungen für Wirtschaft und Menschenrechte weltweit. Systematische Risikoanalysen zur Ermittlung nachteiliger menschenrechtlicher Auswirkungen sowie spezifische, auf die Prävention und Abmilderung identifizierter negativer Auswirkungen zugeschnittene Maßnahmen

dienen dazu, unseren menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten nachzukommen. Zu den Maßnahmen gehören beispielsweise ein verpflichtendes Training zu Menschenrechten für relevante Funktionen wie den Einkauf sowie Vorgaben für verantwortungsbewusstes Arbeiten von und mit Sicherheitskräften. Die Lieferanten Due Diligence sowie der Umgang mit und die Bearbeitung von Hinweisen zu potenziellen Menschenrechtsverletzungen über unser Hinweisgebersystem SpeakUp sind ebenfalls integraler Bestandteil des Human Rights CMS. Weitere Informationen finden sich im Kapitel [Menschenrechte in der Wertschöpfungskette](#).

Im Berichtsjahr wurden folgende Risikofelder für die Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen im Rahmen der Risikoanalyse entsprechend dem deutschen Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) ermittelt:

- Missachtung von Arbeitsschutzvorschriften und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren
- Diskriminierung / das Verbot der Ungleichbehandlung in der Beschäftigung



B.70

Regelverstoß- und Untersuchungsleitrichtlinie

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Diese Richtlinie dient dem transparenten Umgang mit gemeldetem Fehlverhalten – von der Meldung eines potenziellen Verstoßes über die Untersuchung bis hin zu möglichen Folgemaßnahmen. Sie soll zudem eine effektive, transparente und rechtskonforme Aufklärung der gemeldeten Umstände gewährleisten, die die Rechte und Pflichten aller Beteiligten berücksichtigt.
Allgemeine Ziele	Diese Richtlinie soll dem Schutz und der Sicherheit des Daimler Truck-Konzerns, seiner Beschäftigten, seiner Vertrags- und Geschäftspartner sowie externer Dritter dienen. Sie soll eine effektive, transparente und grundrechtskonforme Aufklärung von Verstößen gegen geltende Gesetze sowie gegen die Regeln des Daimler Truck-Konzerns gewährleisten. Das Ziel ist es, das SpeakUp-Verfahren und die Zuständigkeiten der verschiedenen Beteiligten im SpeakUp-Verfahren abzubilden. Ebenso legt die Richtlinie den Maßstab für die Beurteilung sowie die Folgen eines Regelverstoßes fest.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Die Richtlinie schafft durch die Definition klarer Meldewege, Schutzmechanismen und transparenter Untersuchungsverfahren ein sicheres Umfeld zur Meldung von Diskriminierung und anderen Menschenrechtsverletzungen. Damit können diese und andere Rechtsverstöße frühzeitig erkannt und untersucht werden, um Schaden für Daimler Truck und seine Beschäftigten zu vermeiden und eine faire Zusammenarbeit sicherzustellen. Zusätzlich werden Reputations- und finanzielle Risiken gemindert.
Überwachungsprozess	Die Überwachung der Einhaltung unserer Regelverstoß- und Untersuchungsleitrichtlinie erfolgt im Rahmen von Regelprozessen insbesondere durch die Führungskräfte sowie u.a. durch die Bereiche Compliance und Corporate Audit.
Anwendungsbereich	Alle Daimler Truck-Konzerngesellschaften.
Verantwortliche Organisationsebene	Compliance Abteilung unter der Leitung des Chief Legal and Compliance Officer in direkter Berichtslinie an die Vorstandsvorsitzende.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	Die Richtlinie entspricht den gesetzlichen Anforderungen z.B. aus dem deutschen Hinweisgeberschutzgesetz.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	Die Richtlinie berücksichtigt die Interessen der Betroffenen im Verfahren. Die Überarbeitung dieser in Deutschland mitbestimmungspflichtigen Regelungen erfolgte in enger Abstimmung und intensivem Austausch zwischen den zuständigen Fachbereichen (Legal, Compliance, Corporate Audit sowie HR), dem Konzernbetriebsrat sowie dem Konzernsprecherausschuss.
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Die Richtlinie ist über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar.



B.71

HR Compliance-Leitrichtlinie

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Die Richtlinie legt konzernweit verbindliche Standards für rechtskonforme, diskriminierungsfreie und ethisch verantwortungsvolle Personalarbeit fest. Sie enthält klare Vorgaben zur Einhaltung arbeitsrechtlicher und menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten sowie zum Datenschutz. Zentrale Prinzipien der Internen Kontrolle, wie das Vier-Augen-Prinzip und die verpflichtende, nachvollziehbare Dokumentation relevanter Personalprozesse, sind fester Bestandteil der Richtlinie. Kontinuierliches Monitoring und die fortlaufende Weiterentwicklung der Maßnahmen stärken die Compliance im HR-Bereich.
Allgemeine Ziele	Die Richtlinie dient der Festlegung klarer Verantwortlichkeiten, Grundsätze und Standards für regelkonforme und ethisch verantwortungsvolle Personalarbeit im Konzern. Sie sichert die Einhaltung internationaler und nationaler Vorgaben, fördert Chancengleichheit und faire Behandlung, und gewährleistet gute Arbeits- und Sozialstandards für die Belegschaft. Instrumente zur Überwachung und kontinuierlichen Verbesserung stärken die Compliance und unterstützen eine vertrauensvolle Unternehmenskultur sowie eine wirksame Risikominimierung im Personalbereich.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Die Richtlinie adressiert zentrale Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft. Sie fördert Chancengleichheit, unterstützt den Schutz vor Diskriminierung, trägt zur Achtung der Menschenrechte bei und schafft klare, rechtskonforme und faire Rahmenbedingungen für Beschäftigte. Durch verbindliche Standards für Personalarbeit, Arbeitsschutz und Qualifizierungsmaßnahmen werden Risiken wie berufliche Überlastung, mangelnde Weiterbildung, Ungleichbehandlung und rechtliche Verstöße präventiv minimiert. Gleichzeitig trägt die Richtlinie dazu bei, eine verantwortungsbewusste Unternehmenskultur zu fördern und die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens zu stärken.
Überwachungsprozess	Der Monitoringprozess umfasst die fortlaufende, systematische Überprüfung und Bewertung der Einhaltung der definierten Standards in allen relevanten Gesellschaften. Die gewonnenen Erkenntnisse dienen der kontinuierlichen Verbesserung von HR-Prozessen und Compliance-Maßnahmen.
Anwendungsbereich	Die HR Compliance Leitrichtlinie gilt für alle Mitglieder der Geschäftsleitung, Führungskräfte und Beschäftigten der Daimler Truck Holding AG sowie aller direkt oder indirekt kontrollierten Konzerngesellschaften.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Gesamtverantwortung für die Umsetzung und Einhaltung der Richtlinie liegt bei den HR-Führungskräften der oberen Ebenen sowie bei den jeweiligen Personalleitungen in allen relevanten Gesellschaften. Sie sind insbesondere für die Ausgestaltung, Implementierung und laufende Durchführung interner Kontrollen und Compliance-Maßnahmen sowie die Förderung guter Arbeitsbedingungen verantwortlich. Die Geschäftsleitung schafft die nötigen Rahmenbedingungen zur Einhaltung der Richtlinie und trägt durch ein vorbildliches Verhalten zur Integritäts- und Werteorientierung („Tone from the Top“) bei.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	Die Richtlinie orientiert sich an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, der Internationalen Menschenrechtscharta, den grundlegenden Konventionen der IAO und dem UN Global Compact. Sie bildet zudem eine fundierte Grundlage für HR-bezogene Berichtspflichten gemäß der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), dem European Sustainability Reporting Standard S1 (ESRS S1) und dem deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	Im Rahmen der Entwicklung der HR Compliance Leitrichtlinie wurden die Perspektiven und Erwartungen zentraler Interessenträger wie Beschäftigte, Führungskräfte, Management und Arbeitnehmervertretungen einbezogen. So wird gewährleistet, dass die Richtlinie praxisnah ist und die Anforderungen aller wesentlichen Stakeholder widerspiegelt.
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Die Richtlinie ist über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar.



Unsere Organisation, Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen

Im Folgenden beschreiben wir die Organisation und den Managementansatz, unsere Ziele, aktuelle Maßnahmen und Kennzahlen, sofern jeweils relevant, in dieser Struktur für:

- den Personalbereich,
- den Themenbereich Diversity, Equity & Inclusion,
- den Themenbereich Health and Safety und
- den Themenbereich Vergütung

Personalbereich

Organisation

Um einen kontinuierlichen Austausch zwischen den einzelnen Funktionen und eine bestmögliche Entscheidungsfindung im Sinne des gesamten Konzerns zu ermöglichen, tagt in regelmäßigem Turnus das Truck Human Resources Operations Committee (TH OpCom) als oberstes Personal-Entscheidungsgremium unterhalb des Vorstands. Den Vorsitz führt das für den Bereich Personal verantwortliche Vorstandsmitglied. Um eine enge Einbindung der HR-Funktionen in das operative Geschäft sicherzustellen, sind die HR-Business Partner in die Leitungsgremien ihrer jeweiligen Zuständigkeitsbereiche eingebunden.

Die Organisation und Verantwortung basieren auf einer globalen HR-Struktur auf. Der HR-Bereich besteht aus verschiedenen Funktionen, die entlang der gesamten HR-Wertschöpfungskette arbeiten. HR-Business Partner beraten und begleiten unsere Führungskräfte 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. Ein spezialisiertes HR Services Center stellt die effektive Umsetzung verschiedener Personalthemen wie Entgeltabrechnung oder Zeitmanagement sicher. Außerdem sind Querschnittsthemen wie Personalentwicklung, HR Compliance, Arbeitspolitik oder Vergütung in sogenannten Centers of Competence (CoCs) mit globaler Governance-Funktion gebündelt.

Maßnahmen

Wir haben verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf unsere Beschäftigten zu adressieren.

Wir wollen ein guter und **attraktiver Arbeitgeber** sein – sowohl für unsere eigenen Beschäftigten als auch für die unterschiedlichen Zielgruppen am globalen Arbeitsmarkt. Durch unsere global etablierte Arbeitgeberkampagne mit dem Slogan „You make us“ steigern wir unseren Bekanntheitsgrad als Unternehmen und bringen gleichzeitig unseren Beschäftigten Wertschätzung für ihre tägliche Arbeit entgegen. Sie hat darüber hinaus 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, den Erwartungen der Zielgruppen sowie den Bedingungen am Arbeitsmarkt. Wir rekrutieren gezielt Talente mit digitalen Kompetenzen und Fachkenntnissen in neuen Technologien. Weitere Informationen zu unserer Unternehmenskultur und unseren Werten finden sich unter www.daimlertruck.com/karriere/wer-wir-sind.

Die Förderung von **Vielfalt** beginnt bei uns bereits bevor Talente in den Konzern einsteigen. Als Kooperationspartner des FEMTEC Netzwerks in Deutschland fördern wir den ingenieurwissenschaftlichen Nachwuchs und bieten Studentinnen aus den Bereichen Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik (MINT) Einblicke ins Unternehmen sowie Möglichkeiten zum Austausch und zur Zusammenarbeit. Auch beim aktuellen und fortlaufenden konzernweiten Recruiting hat Diversität für uns einen hohen Stellenwert: 48,7 % unserer Trainees im Berichtsjahr sind Frauen. Einen besonderen Fokus legen wir zudem auf die Ausbildung junger Menschen mit Behinderungen. Hierzu gibt es in Deutschland eine Gesamtbetriebsvereinbarung zur Einstellung von schwerbehinderten Auszubildenden. Ziel ist es, Menschen mit Behinderungen den Bewerbungsprozess zu erleichtern.

Wir möchten unseren Beschäftigten die Möglichkeit geben, ihre Meinung zu teilen und so aktiv an der Weiterentwicklung unserer **Unternehmenskultur** mitzuwirken. Die steigende Beteiligungsquote an der jährlich stattfindenden, konzernweiten **Mitarbeiterbefragung** zeigt, dass die Beschäftigten darauf vertrauen, dass ihre Meinung zählt. Sobald die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung zur Verfügung stehen, sind die Führungskräfte dazu angehalten, in den Dialog mit ihren Beschäftigten zu treten und angemessene Maßnahmen aus den Ergebnissen abzuleiten. Diese Maßnahmen sollen in das Unternehmenskonzept integriert werden und der kontinuierlichen Weiterentwicklung dienen. Die HR-Organisation stellt hierfür unterstützende Materialien und Werkzeuge zur Verfügung, wie beispielsweise Lernmaterialien, Trainings, Videos und Austauschplattformen.

Die Förderung der **Weiterentwicklung** unserer Beschäftigten durch ein vielfältiges **Qualifizierungsangebot** und flexible Lernmethoden ist ein wesentliches Handlungsfeld gemäß unserer doppelten Wesentlichkeitsanalyse. Die Kenntnisse und Fähigkeiten unserer Beschäftigten bilden das Fundament unseres weltweiten Erfolgs. Wir investieren strategisch in die Weiterbildung und Kompetenzentwicklung unserer Beschäftigten und bauen unsere Personalentwicklungsprogramme weiter aus. Um den digitalen und technologischen Wandel erfolgreich zu bewältigen, setzen wir auf vielfältige und bedarfsorientierte Qualifizierungen für unsere Beschäftigten. Im Zuge der tiefgreifenden Transformation in unserer Branche wandeln sich die Berufsbilder, Tätigkeiten und Anforderungsprofile.

Wir bieten unseren Beschäftigten konzernweit Zugriff auf verschiedene E-Learning-Plattformen. Jeder Beschäftigte hat freien Zugang zu LinkedIn Learning und kann kontinuierlich, flexibel und unabhängig von Ort und Zeit auf inzwischen über 24.000 webbasierte Lernangebote in 13 Sprachen zugreifen. Seit Oktober 2024 steht unseren Beschäftigten mit Udemy Business eine weitere E-Learning-Plattform mit über 33.000 E-Learnings zur Verfügung, die insbesondere vertiefende Inhalte in den Bereichen IT, Software-Engineering und Künstliche Intelligenz bietet.



Um zu erreichen, dass unsere Beschäftigten zum jeweiligen Thema über die erforderlichen Qualifikationen verfügen, etwa bei Hochvoltsicherheit, dem Umgang mit Komponenten des Wasserstoffantriebs oder gesetzlichen Rahmenbedingungen der Abgasgesetzgebung, sind die Qualifizierungsmaßnahmen in fünf Cluster aufgeteilt: New Drivetrain, Classic Drivetrain, Software & Electronics, Nachhaltigkeit sowie Methoden und Tools für das Engineering. Die auf unternehmerische Bedarfe ausgerichteten und jeweils passenden Qualifizierungen finden alle Beschäftigten konzernweit in unserem Learning Management System (LMS). Je nach erforderlichem Qualifikationsniveau arbeiten wir z.B. über verschiedene „Academic Programs“ mit Hochschulen zusammen, entwickeln und vermitteln eigene Lehrinhalte oder greifen auf akkreditierte Lernanbieter unter Nutzung geeigneter Lernformate zurück.

Eine wichtige Grundlage unserer Unternehmenskultur und Arbeitgeberattraktivität ist eine starke **Führungs- und Zusammenarbeitskultur**. Um diese zu fördern, haben wir ein Leadership Curriculum etabliert, das Führungskräfte mit gezielten Programmen dabei unterstützt, ihre Kompetenzen kontinuierlich weiterzuentwickeln und den Wandel aktiv zu gestalten. Besondere Highlights in 2025 sind Programme, die Führungskräfte konzernweit dabei unterstützen, ihre Kompetenz im Umgang mit Künstlicher Intelligenz (KI-Kompetenz) zu stärken. Ziel ist es, ein fundiertes Verständnis für die Möglichkeiten und Grenzen von KI zu schaffen, um diese verantwortungsvoll und wirkungsvoll in der täglichen Führungsarbeit einzusetzen. Darüber hinaus bieten unsere Formate einen geschützten Raum für Reflexion sowie für den Austausch über aktuelle Herausforderungen und Perspektiven. So schaffen wir die Basis für eine zukunftsorientierte Führungskultur, die Innovation und Zusammenarbeit fördert.

Unter dem Begriff „Impact Compass“ unterstützen wir Führungskräfte in ihrer Rolle dabei, die Daimler Truck-Kultur im Alltag zu verankern. Damit bieten wir Transparenz und Orientierung und fördern die persönliche und berufliche Entwicklung, indem wir alle unsere Beschäftigten, vom Vorstand bis zu den Sachbearbeitern, in einen ganzheitlichen, globalen und durchgängigen **Performance-mangement- und Personalentwicklungsprozess** einbinden. Der seit 2024 konzernweit auf allen Ebenen eingeführte, persönliche 360°-Feedbackprozess fungiert hierbei als wichtiger Bestandteil des Kulturwandels.

Im Berichtsjahr wurde der 360°-Feedbackprozess erstmals in Deutschland auch für Meister in der Produktion verpflichtend eingeführt und ist nun für alle Führungskräfte in Deutschland verpflichtend.

Das im Vorjahr eingeführte digitale Lerncurriculum „Emerging Leaders Journey“ (EL) ist im Berichtsjahr nach einem Review weltweit in die zweite Runde gestartet. Ziel des neuen **Leadership-Programms** ist es, qualifizierte Führungskräfte für Daimler Truck zu entwickeln und Vielfalt sowie Multiperspektivität zu fördern. Zudem wurde im Berichtsjahr ein global ausgerichtetes Pilotprojekt zur Einführung einer **Expertenkarriere** in ausgewählten Fachbereichen wie IT und Softwareentwicklung gestartet. Damit soll neben der klassischen Führungslaufbahn ein alternativer Entwicklungspfad für hochqualifizierte Fachexperten geschaffen und deren Beitrag zur Innovationskraft und Zukunftsfähigkeit des Unternehmens gefördert werden.

Um **Mentoring** konzernweit als zentrales Instrument der Personalentwicklung zu etablieren, wurde die seit 2024 bei Daimler Truck Financial Services und Daimler Buses eingesetzte MentorMatch-Plattform im Berichtsjahr unternehmensweit ausgerollt. Beschäftigte können dort gezielt nach passenden Mentoren aller Hierarchieebenen suchen und Mentoring-Partnerschaften initiieren.

Diversity, Equity and Inclusion

Organisation

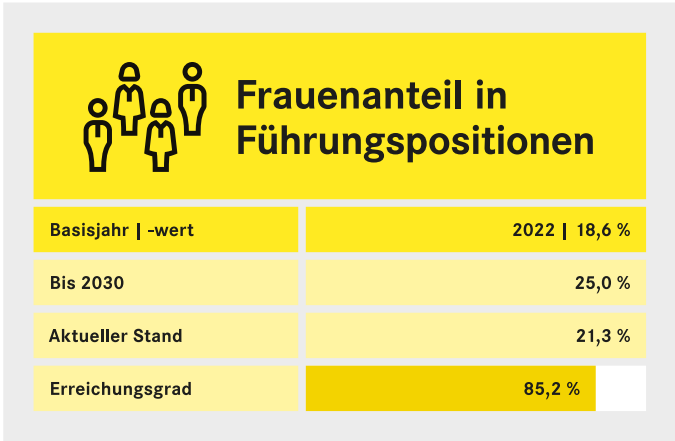
Das Diversity, Equity & Inclusion (DEI) Management schafft die Rahmenbedingungen für eine vielfältige und inklusive Unternehmenskultur und ist organisatorisch dem Personalbereich zugeordnet. Das Team entwickelt in Zusammenarbeit mit dem globalen DEI-Netzwerk, das aus DEI-Experten aus verschiedenen Organisationseinheiten weltweit besteht, und in Abstimmung mit allen Geschäftsbereichen strategische Handlungsfelder. Des Weiteren initiiert das Netzwerk bereichsübergreifende Projekte, Trainings und Sensibilisierungsmaßnahmen, wie beispielsweise den jährlich stattfindenden Diversity Month, entlang der Diversity-Dimensionen der Charta der Vielfalt. Für Einheiten mit erhöhtem Risiko für Diskriminierung soll durch die Ernennung eines Diversity-Repräsentanten sichergestellt werden, dass potenzielle Fälle durch einen Ansprechpartner vor Ort effektiv adressiert und, wo notwendig, behoben werden können.

Das international agierende DEI Advisory Board besteht aus leitenden Führungskräften aller Organisationseinheiten, DEI-Experten und Vertretern unterrepräsentierter Gruppen. Den Vorsitz hat die Vorstandsvorsitzende des Daimler Truck-Konzerns. 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 Arbeitsgruppen arbeiten die Mitglieder des DEI Advisory Boards an Themen wie der Verankerung von Chancengleichheit und Inklusion in Personalprozessen oder der Förderung eines inklusiven Arbeitsumfelds in den Produktionswerken. Die im Board besprochenen Initiativen werden durch das globale DEI-Netzwerk sowie regionale DEI-Councils entsprechend den lokalen Anforderungen weiter vorangetrieben – gemäß dem Ansatz „global denken, lokal handeln“. Das DEI Advisory Board beschloss in seiner letzten Sitzung des Jahres, ab dem kommenden Jahr in diesem Kontext den Begriff „Culture & Belonging“ zu verwenden, um künftig verstärkt den Fokus auf die Förderung einer Kultur der Zugehörigkeit zu setzen.

Ziel

B.72

Frauenanteil in Führungspositionen





Wir streben für uns an, den Anteil von Frauen in allen Führungspositionen (Level 1-4) zu erhöhen (unter Einhaltung möglicherweise geltender lokaler Gesetze, Vorschriften und Einschränkungen). Diese Ambition wurde gemeinsam mit den verantwortlichen Fachbereichen, insbesondere auch unter Einbindung der Arbeitnehmervertreter, erarbeitet und mit dem Vorstand und dem Aufsichtsrat abgestimmt. Der anhand unserer Personalreportingsysteme ermittelte Fortschritt beim Frauenanteil wird regelmäßig im Vorstand evaluiert und verglichen.

Maßnahmen

Wir haben verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf eine inklusive Unternehmenskultur zu adressieren. Als Unterzeichner der Charta der Vielfalt fokussiert sich unser DEI-Management auf die Inklusion von Beschäftigten aller sieben Diversity-Dimensionen: Alter, Nationalität und Migrationsgeschichte, Geschlecht und geschlechtliche Identität, körperliche und geistige Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexuelle Orientierung sowie soziale Herkunft. Unsere Grundsätze unterstreichen wir durch unsere Teilnahme am UN Global Compact, unsere Mitgliedschaft in der Arbeitgeberinitiative Charta der Vielfalt e.V. sowie im European Women’s Management Development Network e.V.

Unsere Mitarbeitenden-Netzwerke tragen dazu bei, eine **Kultur der Vielfalt und Wertschätzung** im Unternehmen zu verankern. Beschäftigte, die gemeinsame Interessen, Erfahrungen und Werte teilen, können sich konzernweit über alle Ebenen und Bereichsgrenzen hinweg austauschen. Gleichzeitig unterstützen sie uns als Dialogpartner bei der Weiterentwicklung unserer Maßnahmen rund um Diversity, Equity & Inclusion. Bei uns gibt es acht unternehmensweite Netzwerke sowie viele weitere regionale Gruppen weltweit. Dabei handelt es sich vorwiegend um kulturelle, geschlechtsbezogene sowie LGBTQ+-Netzwerke. Um den Austausch zwischen den Netzwerken zu fördern, organisiert das Team DEI-Management regelmäßige Treffen. Sponsoren aus dem Top-Management unterstützen die Netzwerke in ihrer Arbeit und verschaffen ihnen mehr Sichtbarkeit nach innen und außen.

Das DEI Champions Program ist ein mehrmonatiges Multiplikatoren-Programm für Beschäftigte aus verschiedenen Geschäftsbereichen, um Maßnahmen rund um Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion zu unterstützen und voranzutreiben. Ziel ist es, die Teilnehmenden zu

befähigen, ein Bewusstsein für eine **inklusive Arbeitsumgebung** zu schaffen und dieses in ihren Bereichen zu verankern. Ein Pilot des DEI Champions Program startete im Berichtsjahr in Deutschland.

Darüber hinaus bündelt eine im Social Intranet integrierte Lernplattform globale Angebote für alle Beschäftigten zum **Selbstlernen und zur Selbstreflexion** sowie Aktivitäten und Übungen zum Teambuilding. Zudem sind auf der Seite alle Empfehlungen und Leitfäden zur Gestaltung einer inklusiven Arbeitskultur hinterlegt.

Das DEI Assessment ist ein internes Selbsteinschätzungstool, das für Geschäftsbereiche entwickelt wurde, damit diese ihren Stand in Bezug auf Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion erfassen und bewerten können. Das Assessment erstreckt sich über sämtliche Phasen des Beschäftigtenzyklus – von der Rekrutierung und Einstellung über die Entwicklung und Bindung bis hin zum Offboarding. Ziel dieses Instruments ist es, den jeweiligen Geschäftsbereichen eine fundierte Einschätzung ihrer aktuellen DEI-Reife zu ermöglichen und gezielt Verbesserungspotenziale zu identifizieren.

Ein besonderes Augenmerk legt Daimler Truck auf die **Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben**. Neben Kinderbetreuungseinrichtungen im Auftrag von Daimler Truck sowie in Zusammenarbeit mit externen Partnern unterstützen wir unsere Beschäftigten mit verschiedenen Lösungen für Kinderbetreuung und Seniorenbegleitung an unterschiedlichen Standorten weltweit, beispielsweise in Deutschland und den USA, um gezielt Betreuungslücken zu schließen.

Führungskräfte tragen bei Daimler Truck eine besondere **Verantwortung** bei der Schaffung eines inklusiven Arbeitsumfelds. Als gemeinsame Basis zur Gestaltung der Führungskultur ist unser konzernweites E-Learning Modul „Inclusion in Mind!“ 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 zu schärfen und Methoden zu vermitteln, um mögliche Vorurteile abzubauen und Konflikte zu lösen. Als Messgröße für eine inklusive Arbeitskultur wird bei Daimler Truck konzernweit der Inclusion Index genutzt. Er basiert auf vier Fragen aus der jährlich stattfindenden Mitarbeiterbefragung und drückt aus, wie inklusiv das Arbeitsumfeld von unseren Beschäftigten wahrgenommen wird. Führungskräfte 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.

Das 15-monatige Frauenförderungsprogramm an unseren europäischen Standorten „She@Truck“ wurde im Jahr 2022 ins Leben gerufen. Das Programm ist in die Potenzialträgerentwicklung der mittleren Führungsebene eingebettet und beinhaltet ein individuelles Lernprogramm mit Mentoring und Coaching. Ein wichtiger Bestandteil dieses Konzepts ist, dass sowohl die Sponsoren als auch die Mentoren der oberen zwei Führungsebenen unterhalb des Vorstands eingebunden sind, um ihren Beitrag für mehr Diversität in der Besetzung von Führungspositionen noch stärker ins Bewusstsein zu rufen.

Kennzahlen

B.73

Geschlechterverteilung Top Management (Level 1 und 2)

	2025	%	2024	%
Männlich	166	83,8	175	84,5
Weiblich	32	16,2	32	15,5
Divers	0	0	0	0
Ohne Angabe	0	0	0	0
Gesamt	198	100	207	100

B.74

Altersverteilung der Beschäftigten

	2025	%	2024	%
Unter 30 Jahre	21.548	19,9	22.888	20,5
Zwischen 30 und 50 Jahren	58.512	53,9	59.994	53,8
Über 50 Jahre	28.416	26,2	28.533	25,6
Gesamt	108.476	100	111.415	100



Health and Safety

Organisation und Managementansatz

Die organisatorische Verantwortung auf Konzernebene liegt bei der Abteilung Health and Safety, welche die Bereiche Arbeitsmedizin, Arbeitssicherheit und Ergonomie, Sozialberatung sowie betriebliche Gesundheitsförderung umfasst. In einem regelmäßigen, weltweiten Austausch wird die Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzstrategie weiterentwickelt und global implementiert. An unseren Standorten bestehen Berichtslinien der Abteilungen Arbeitssicherheit und Gesundheit sowohl zum jeweiligen Standortmanagement als auch zur Abteilung Health and Safety.

In den Quartalsbesprechungen wird der Personalvorstand durch den leitenden Konzernarzt und den leitenden Konzernsicherheitsingenieur in relevanten Themen wie beispielsweise Unfall- und Risikomanagement, Sicherheitskultur, Maßnahmen zur Förderung der Gesundheits- und Sicherheitskompetenz sowie Vorsorgeuntersuchungen, eingebunden. Zur Stärkung der Sicherheitskultur und zur Etablierung einheitlicher Standards wurde in Deutschland ein regionales Safety Board eingerichtet. Dieses Gremium setzt sich aus einem Mitglied des Vorstands, Standortverantwortlichen sowie Safety Managern zusammen. Ziel ist es, sicherheitsrelevante Themen bereichsübergreifend zu diskutieren und verbindliche Standards zu entwickeln und zu verabschieden. Auch in Nordamerika wurde ein regionales Safety Board bei Daimler Truck eingeführt, um die Sicherheitskultur standortübergreifend weiterzuentwickeln und lokale Anforderungen gezielt zu adressieren.

B.75

Leitrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz

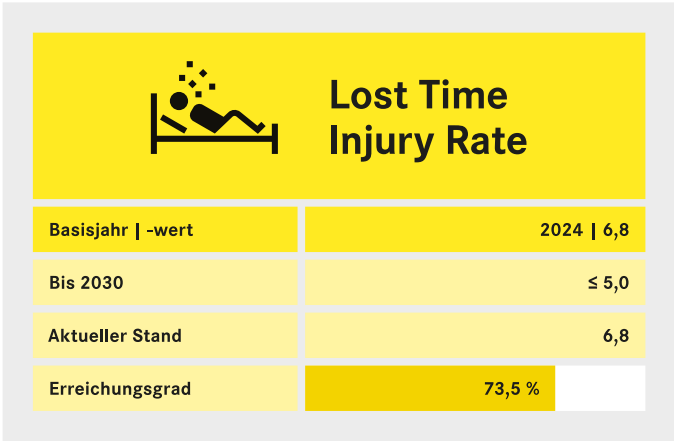
Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Diese Richtlinie definiert die Verantwortlichkeiten und Ziele im Arbeits- und Gesundheitsschutz und beschreibt wesentliche und allgemeingültige Vorgaben zum Aufbau der Arbeits- und Gesundheitsschutz-Organisation, sowie Regelungen zur rechtskonformen Planung und zum sicheren Betrieb im Daimler Truck-Konzern.
Allgemeine Ziele	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.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Unfall- und Gesundheitsrisiken können durch die Richtlinie unserer Einschätzung nach vorgebeugt werden, was zusätzlich Reputations- und finanzielle Risiken mindert und die Produktivität erhöht.
Überwachungsprozess	In unserer jährlich stattfindenden Mitarbeiterbefragung widmen sich zwei Fragen den Themen Arbeitssicherheit, Gesundheit und Wohlergehen, um ein unternehmensweites Stimmungsbild zu erhalten. Die wesentlichen Themen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsmanagements werden zudem regelmäßig mit verschiedenen internen Ausschüssen, wie 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.
Anwendungsbereich	Diese Richtlinie gilt für alle Beschäftigten und Mitglieder geschäftsführender Organe der Daimler Truck Holding AG und aller kontrollierten Konzerngesellschaften.
Verantwortliche Organisationsebene	Die höchste Ebene der Organisation, die für die Erstellung und die Überwachung der Umsetzung der Richtlinie verantwortlich ist, ist Corporate Health and Safety.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	Wir bekennen uns zu „Vision Zero“ und sind damit Teil einer weltweiten Initiative der Institution für Arbeitssicherheit und Gesundheit (IOSH) und der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS), die das Ziel verfolgt, arbeitsbedingte Unfälle und Krankheiten zu verhindern und gleichzeitig die Sicherheit, die Gesundheit und das Wohlergehen von Beschäftigten zu fördern.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	Bei der Erstellung unserer Leitrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz haben wir die Interessen aller relevanten Stakeholder berücksichtigt, um eine sichere und gesunde Arbeitsumgebung zu gewährleisten. Diese sind z.B. Beschäftigte, Führungskräfte und Management sowie Betriebsrat.
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Die Richtlinie ist über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar.



Ziel

B.76

Lost Time Injury Rate



Wir setzen auf ein ganzheitliches Arbeitssicherheits- und Gesundheitsmanagement. Unser Ziel im Bereich Health and Safety ist die Senkung der konzernweiten Lost Time Injury Rate (LTIR). Die LTIR gibt an, wie viele Unfälle mit mindestens einem Ausfalltag pro eine Million geleisteter Arbeitsstunden auftreten (siehe auch Tabelle [B.77](#)). Dieses Ziel soll durch die Umsetzung gezielter Präventionsmaßnahmen, die kontinuierliche Durchführung von Schulungen, die Förderung einer sicherheitsorientierten Führungskultur sowie den verstärkten Einsatz digitaler Sicherheitslösungen erreicht werden. Das Ziel wurde gemeinsam mit den verantwortlichen Fachbereichen, insbesondere auch unter Einbindung der Arbeitnehmervertreter, erarbeitet und mit dem Vorstand und dem Aufsichtsrat abgestimmt. Der aus unseren Unfallmanagementsystemen ermittelte Fortschritt wird regelmäßig im Vorstand evaluiert und verglichen.

Ziel ist es, die Beschäftigten nachhaltig für gesundheitsrelevante Themen zu sensibilisieren, ihnen geeignete Maßnahmen an die Hand zu geben und einen aktiven Beitrag zur langfristigen Gesundheitsförderung zu leisten. Im Mittelpunkt stehen dabei die Prävention arbeitsbedingter Erkrankungen sowie die Förderung eines

gesundheitsbewussten Verhaltens. Zudem sollen die Sensibilität und Akzeptanz im Bereich der psychischen Gesundheit erhöht werden.

Maßnahmen

Um Arbeitsunfälle und arbeitsbedingte Erkrankungen zu vermeiden, setzen wir auf ein ganzheitliches Arbeitssicherheits- und Gesundheitsmanagement. Alle Maßnahmen werden kontinuierlich geprüft und weiterentwickelt. Neben den statistischen Kennzahlen, beispielsweise aus den Gesundheits- und Unfallberichten, setzt die Abteilung Health and Safety bei der Nachverfolgung der Wirksamkeit der Maßnahmen auch auf persönliches Feedback, die Auswertung von Umfragen und die Maßnahmenverfolgung bei Arbeitsunfällen.

Unsere konzernweite Initiative „WIR ACHTEN AUF UNS“, die im Einklang mit den Zielen von Vision Zero¹ steht, wurde im Berichtsjahr weiterentwickelt. Im Rahmen der Initiative wurden globale Aktionstage wie der „Welttag für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz“ sowie der „Welttag für seelische Gesundheit“ aufgegriffen und durch vielfältige Maßnahmen begleitet. Durch digitale Formate und Präsenzangebote wurde konzernweit auf die Bedeutung von Sicherheit und Gesundheit aufmerksam gemacht – mit dem Ziel, das Bewusstsein zu stärken und eine nachhaltige Kultur des achtsamen Miteinanders zu fördern.

Im Berichtsjahr haben wir konzernweit neben der neuen „Leitrichtlinie Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“ auch die dazugehörige „Expertenrichtlinie: Selbstverpflichtung zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“ ausgerollt. Diese unterstreicht die persönliche Verantwortung jeder einzelnen Person für sicheres und gesundheitsgerechtes Verhalten am Arbeitsplatz. Parallel dazu wurden die „Life Saving Rules“ veröffentlicht – sieben lebensrettende Sicherheitsregeln, die dabei helfen, den Arbeitsalltag sicherer zu gestalten. Die Regeln adressieren wesentliche Themen der Arbeitssicherheit, darunter den sicheren Umgang mit Maschinen und Energiequellen, die Verkehrssicherheit sowie das sichere Arbeiten in der Höhe.

Im Berichtsjahr waren 17² Standorte unserer Gesellschaften, an denen wir eine Mehrheitsbeteiligung halten, nach **ISO 45001** zertifiziert. Im Berichtsjahr wurden die Standorte Jakarta, Indonesien, Cleveland, North Carolina (USA), Bangalore, Indien und Aikawa, Japan zertifiziert. Für das Jahr 2026 ist eine weitere ISO 45001 Zertifizierung des Standorts Ligny, Frankreich, eingeplant.

Neben externen Zertifizierungsaudits überprüfen wir alle drei bis fünf Jahre, ob die verbindlichen Sicherheitsstandards unserer Leitrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an den Produktionsstandorten eingehalten werden und ob ein funktionierendes Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit vorhanden ist. Ziel ist es, die Arbeitssicherheit an den Standorten zu erhöhen. Dies wird durch das Festlegen von Maßnahmen, sowie durch deren Nachverfolgung unterstützt. Für jedes Due Diligence-Audit wird zudem ein Bericht erstellt und dem Standortleiter zur Verfügung gestellt. Für den Vorstand wird jeweils ein Abschlussbericht pro Geschäftseinheit erstellt. Im Berichtsjahr konnten wir insgesamt sieben Standorte in Mexiko, Südafrika und den USA evaluieren. Für 2026 sind weitere Standorte in Brasilien, Deutschland, Frankreich, Indien, Indonesien, Türkei und den USA zur Auditierung eingeplant.

In Bezug auf die **Arbeitssicherheit** verfolgen wir einen präventiven Ansatz und beurteilen das Gefährdungspotenzial von Arbeitsplätzen und -prozessen frühzeitig und regelmäßig. Zur Umsetzung wurden Instrumente und Gefährdungsbeurteilungsprozesse definiert, die lokalen Regelungen entsprechen. Die vorgegebenen konzernweiten Standards hinsichtlich Arbeitsschutzmanagement (inklusive Gefährdungsbeurteilung) und technischer Mindeststandards (z.B. sicherheitstechnische Standards an Maschinen und Anlagen) sind von unseren Standorten umzusetzen. Unser Ziel ist es, allen Beschäftigten einen sicheren Arbeitsplatz zu gewährleisten und das Risikobewusstsein sowie ein achtsames Verhalten im Arbeitsalltag zu fördern. Neben der jährlichen arbeitsplatzspezifischen Sicherheitsunterweisung erhalten Führungskräfte und Beschäftigte zielgruppenspezifische Trainings. Neue Beschäftigte werden durch eine umfassende Erstunterweisung in die Sicherheitsstandards eingeführt.

1 Vision Zero ist ein Ansatz zur Prävention, der auf der Annahme basiert, dass alle Unfälle, Schäden und arbeitsbedingten Erkrankungen vermeidbar sind.
2 Ein zuvor zertifizierter Standort wurde im Berichtsjahr geschlossen und ist daher nicht mehr in der aktuellen Berichterstattung enthalten.



Unsere Beschäftigten tragen auch eine persönliche Mitverantwortung für ihre Arbeitssicherheit und Gesundheit, indem sie ihre Aufgaben sicherheitsbewusst ausführen. Sicherheitsrisiken und Beinaheunfälle sind standortbezogen der jeweiligen Führungskraft zu melden und werden im Rahmen der regelmäßigen Besprechungen in Produktion und Verwaltung (Shopfloor-Management) bearbeitet. Informationen über Arbeitsunfälle und Risiken erfassen wir mithilfe unserer Unfalldokumentationssysteme. Länderspezifisch werden Berichte erstellt und Maßnahmen zur Unfallreduzierung abgeleitet. Ziel ist es, die Arbeitsplätze, -umfelder und -prozesse unserer Beschäftigten kontinuierlich zu verbessern und sie aktiv am Gestaltungsprozess zu beteiligen.

Wir setzen uns dafür ein, dass alle Personen, die auf unseren Grundstücken und in unseren Geschäftsräumen tätig sind, ihre Aufgaben sicher und gesund ausführen können. Unsere konzernweit gültigen Mindestanforderungen an Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz definieren Vorgaben für den sicheren und gesundheitsgerechten Umgang mit externen Dienstleistern, Gewerken und Besuchern an allen Standorten der Daimler Truck AG. Darin sind z.B. Standards für die Bereiche Arbeitsschutz, Brandschutz, Gefahrgut, Umweltschutz, Energiemanagement und Notfallvorsorge beschrieben. Zudem erhalten Fremdfirmen vor dem Betreten der Werke eine Fremdfirmeneinweisung.

Im Berichtsjahr wurde das bestehende System zur **ergonomischen Bewertung von Arbeitsplätzen** deutschlandweit weiterentwickelt, um den gestiegenen internen Anforderungen gerecht zu werden. Die ergonomischen Verbesserungen erfolgen unter Einsatz der digitalen Ergonomie-Landkarte, die aufzeigt, wo ergonomische Risiken bestehen, sowie durch strukturierte Maßnahmen im Rahmen einer zielgerichteten Ergonomiearbeit. Die konzernweiten Standards und Vorgaben zur Ergonomie wurden in diesem Zusammenhang umfassend überarbeitet.

Zur Förderung von Arbeitssicherheit und ergonomischem Bewusstsein wurden konzernweit Qualifizierungs- und Informationsangebote bereitgestellt. Corporate Safety & Ergonomics stellt hierfür Online-Trainings, Videos und digitale Informationsportale zur Verfügung, die entsprechend den lokalen Anforderungen ausgerollt wurden. Das Qualifizierungsportfolio wird bedarfsorientiert auf Basis gesetzlicher Vorgaben sowie interner Anforderungen weiterentwickelt.

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, Eignungsuntersuchungen und ärztlichen Sprechstunden können Beschäftigte alle drei Jahre den Daimler Truck „GesundheitsCheck“ und jährlich die Gripeschutzimpfung wahrnehmen. Zudem werden die Risiken der psychischen Gesundheit mit der „Gefährdungsbeurteilung Psychische Gesundheit“ an den Arbeitsplätzen bewertet.

Kennzahlen

B.77

Gesundheitsschutz und Sicherheit

		2025	2024
Beschäftigte, die an einem Standort mit ISO 45001 Zertifizierung arbeiten	Anzahl	41.632	35.995
	Prozentsatz in Relation zur gesamten Belegschaft (in %)	38,4	32,3
Zahl der Todesfälle, die auf arbeitsbedingte Verletzungen zurückzuführen sind	Todesfälle von Beschäftigten	1	0
	Todesfälle von Fremdarbeitskräften ¹	3	0
	Todesfälle von ANÜ ²	0	0
Zahl der Todesfälle, die auf arbeitsbedingte Erkrankungen zurückzuführen sind	Anzahl	0	0
	Anzahl	1.831	1.891
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ³	Rate	9,3	9,4
	Anzahl	1.334	1.354
Arbeitsunfälle nach LTIR ^{3,4}	Rate	6,8	6,8

- 1 Fremdarbeitskräfte sind Arbeitskräfte mit einem Werk- oder Dienstvertrag.
- 2 Arbeitnehmerüberlassungen (ANÜ).
- 3 Der Scope umfasst alle Standorte weltweit. Für kleinere Standorte wird eine Hochrechnungslogik angewendet, die auf von der OSHA veröffentlichten Unfallkennzahlen basiert und dem Geschäftszweck des jeweiligen Standorts zugeordnet wird. Standorte, auf die diese Logik angewendet wird, machen maximal 10 % der gesamten Mitarbeiteranzahl aus. Die Kennzahl beinhaltet keine Wegeunfälle.
- 4 Lost Time Injury Rate (LTIR); Anzahl aller Betriebsunfälle mit mind. einem Ausfalltag pro 1 Mio. Anwesenheitsstunden. Es handelt sich um eine unternehmensspezifische Angabe.



Vergütung

Organisation und Managementansatz

Die TH OpCom ist das oberstes Personal-Entscheidungsgremium für den Bereich Vergütung. Es steht unter dem Vorsitz des für den Bereich Personal verantwortlichen Vorstandsmitglieds. Der zentrale vergütungspolitische Bereich setzt den ordnungspolitischen Rahmen für Vergütung und Nebenleistungen in Abstimmung mit der TH OpCom.

Wir vergüten geleistete Arbeit in allen Konzerngesellschaften weltweit nach den gleichen Grundsätzen. Unsere globale Vergütungsleitrichtlinie [↗ B.78](#), die für alle Beschäftigtengruppen gilt, legt Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen für die Ausgestaltung der Vergütungssysteme fest.

Hier ist u.a. geregelt, dass sich die Höhe des Entgelts nach den übertragenen Anforderungen der Arbeitsaufgabe – unter Berücksichtigung von Wissen und Können, Verantwortung und Entscheidungsspielraum – und der Leistung der Person richtet, nicht nach Geschlecht, Herkunft oder anderen persönlichen Merkmalen.

Außerdem beinhaltet die globale Vergütungsleitrichtlinie Vorgaben zur relevanten Marktpositionierung und jährlichen Überprüfung der Einkommen. Dies stellt sicher, dass innerhalb des Konzerns eine nachhaltige Gehaltsentwicklung erfolgt und dass der Konzern in den lokalen Talent- und Arbeitsmärkten wettbewerbsfähig und attraktiv ist.

B.78

Globale Vergütungsleitrichtlinie

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Die globale Vergütungsleitrichtlinie legt Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen für die Ausgestaltung der Vergütungssysteme fest. Wir streben an, geleistete Arbeit in allen Konzerngesellschaften weltweit nach den gleichen Grundsätzen zu vergüten. Hier ist u.a. geregelt, dass sich die Höhe des Entgelts nach den übertragenen Anforderungen der Arbeitsaufgabe – unter Berücksichtigung u.a. von Wissen und Können, Verantwortung und Entscheidungsspielraum – und der Leistung der Person richtet, nicht nach Geschlecht, Herkunft oder anderen persönlichen Merkmalen. Sie definiert die Vergütungsbestandteile, die einzuhaltenden Standards und Rahmenbedingungen sowie die Genehmigungsregelungen und die Dokumentations- und Aufbewahrungspflichten.
Allgemeine Ziele	Das vorliegende Richtliniendokument dient dem Ziel, Rahmenvorgaben für Vergütungsfragen innerhalb des Daimler Truck-Konzerns zu schaffen.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Diskriminierung und Verletzung von Menschenrechten können durch die Richtlinie unserer Einschätzung nach vorgebeugt werden, was zusätzlich Reputations- und finanzielle Risiken mindert.
Überwachungsprozess	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.
Anwendungsbereich	Sie gilt für die Daimler Truck Holding AG, die Daimler Truck AG und alle kontrollierten Konzerngesellschaften. Neben allen Beschäftigten des HR-Bereichs im Daimler Truck-Konzern ist die Richtlinie für alle Führungskräfte gültig, die in geschäftsführender Funktion von kontrollierten Konzerngesellschaften für die Neu- oder Umgestaltung von Vergütungssystemen oder die Durchführung von Vergütungsprozessen Verantwortung tragen.
Verantwortliche Organisationsebene	Das TH OpCom als oberstes Entscheidungsgremium im Personalressort übt die Richtlinienkompetenz zur Konkretisierung der vom Vorstand der Daimler Truck AG festgelegten Vergütungsgrundsätze aus und trifft Entscheidungen zu deren Umsetzung.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	n. a.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	Die Globale Vergütungsleitrichtlinie wurde von dem zentralen vergütungspolitischen Bereich in Abstimmung mit verschiedenen zentralen und lokalen HR Bereichen und Experten aus Legal & Compliance, Corporate Audit und dem Finanzbereich erstellt. Änderungen werden durch den Vorstand genehmigt. Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen werden in die Änderungen eingebunden, damit die Interessen der Beschäftigten berücksichtigt werden.
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Die Richtlinie ist über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar.



Maßnahmen

Die variable Vergütung (Company Bonus) der Führungsebenen unterhalb des Vorstands für das Geschäftsjahr 2025 bemisst sich an finanziellen Leistungskriterien und an nichtfinanziellen Nachhaltigkeitszielen. Regelmäßig finden durch HR initiierte Runden zur Einkommensüberprüfung statt. Darin führen Führungskräfte individuelle Gespräche zu Gehalts- und Personalentwicklungsthemen für Beschäftigte durch. So sorgen wir unter Beachtung der Datenschutzbestimmungen für Transparenz bei Gehaltsentscheidungen. Auch das jeweilige Entwicklungspotenzial wird dabei diskutiert.

Haben Beschäftigte berechnete 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 Landesgesetzen und Tarifverträgen weitere Rechte für die Beschäftigten. So können diese u.a. 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. Hinzu kommen für Tarifbeschäftigte der Daimler Truck AG und ihrer Tochtergesellschaften meist freiwillige Leistungen, die mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen vereinbart werden. Hierzu gehören z.B. arbeitgeberfinanzierte Beiträge zur Altersvorsorge oder Möglichkeiten, eine arbeitnehmerfinanzierte Altersversorgung abzuschließen.

Kennzahlen

Neben der Sicherstellung der **Angemessenheit der Vergütung** in Bezug auf Leistung und Marktüblichkeit werden die Größe, Komplexität und wirtschaftliche Lage des Unternehmens berücksichtigt. Zudem liegt der Fokus auf der Durchgängigkeit des Vergütungssystems des Vorstands zum Vergütungssystem des Führungskreises.

Alle Beschäftigten von Daimler Truck erhalten im Einklang mit den geltenden Referenzwerten eine angemessene Entlohnung. Das CoC für Vergütung hat eine Applikation eingeführt, um weltweit Transparenz über Daten zu Mindestlöhnen und gesetzlichen Anforderungen zu gewährleisten.

Im Rahmen der jährlichen Einkommensüberprüfung führt diese Abteilung eine verpflichtende, globale Umfrage über die Applikation bei allen von Daimler Truck kontrollierten Gesellschaften durch. Die lokale Personalabteilung prüft die in der Applikation bereitgestellten Informationen und füllt den Fragebogen aus, um die Einhaltung der Mindestlohngesetze zu bestätigen. Bei Abweichungen werden weitere Untersuchungen eingeleitet. Sowohl die lokale Personalabteilung als auch das CoC für Vergütung überprüfen die Rückmeldungen gemeinsam, um sicherzustellen, dass keine Beschäftigten unterhalb des jeweiligen Mindestlohns bezahlt werden.

Für die Kennzahlen „**Geschlechtsspezifische Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung**“ wurde eine globale Abfrage der „Gender Pay Gap“ und „Annual Total Remuneration Ratio“ durchgeführt. Für die Berechnung wurde ein Stichtagsansatz gewählt. Berücksichtigt wurden ausschließlich Beschäftigte, die am Stichtag 01. Dezember 2025 aktiv beschäftigt waren. Für diese Population wurden die Zahlungen aus der Entgeltabrechnung und Zeitwirtschaft für jeden Beschäftigten inklusive Grundgehalt, Zulagen, Leistungen und variablen Zahlungen auf Basis der lokalen steuerlichen Bruttogehälter berücksichtigt. Die Daten wurden für das gesamte Kalenderjahr 2025 erfasst und plausibilisiert.

Zur Berechnung des unbereinigten geschlechtsspezifischen Verdienstgefälles wurde der durchschnittliche Bruttostundenverdienst herangezogen. Die Kennzahl ergibt sich aus der Differenz zwischen dem durchschnittlichen Bruttostundenverdienst männlicher und weiblicher Beschäftigter. Diese Differenz wird durch den durchschnittlichen Bruttostundenverdienst der männlichen Beschäftigten geteilt und mit 100 multipliziert. Bei Daimler Truck beträgt das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle nach dieser Berechnungsmethodik -5 %, zulasten der männlichen Beschäftigten (2024: -15 %). Der Unterschied im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich im Wesentlichen aus der veränderten Methodik. Es wurden die tatsächlich abgerechneten Bruttogehälter und die tatsächlich erfassten Arbeitszeiten verwendet. Als produzierendes Unternehmen haben wir einen hohen Anteil an Beschäftigten im Produktionsbereich. Diese Tätigkeiten sind in der Regel niedriger eingestuft als Verwaltungs- oder akademische Positionen. Das Verdienstgefälle zugunsten der weiblichen Beschäftigten ist vor allem darauf zurückzuführen, dass Männer überproportional häufig in

produktionsnahen Bereichen arbeiten, in denen die Vergütung tendenziell geringer ist.

Die jährliche Gesamtvergütung des höchstbezahlten Individuums des Daimler Truck-Konzerns beträgt das 74-Fache (2024: das 185-Fache) des Medians der jährlichen Gesamtvergütung der Beschäftigten (ohne das höchstbezahlte Individuum). Bei Daimler Truck handelt es sich beim höchstbezahlten Individuum um die Vorstandsvorsitzende. Zur Ermittlung der Kennzahl wurde die im Berichtsjahr ausgezahlte Gesamtvergütung der Vorstandsvorsitzenden als Vergleichsgröße herangezogen. Der Vergleichswert wurde auf Basis des Medians der weltweiten Beschäftigten ermittelt. Der bisherige höchstbezahlte Mitarbeiter hat das Unternehmen verlassen. Sowohl der Wechsel des Vorstandsvorsitzenden als auch die Performance des aktuellen Geschäftsjahrs führen zum veränderten Verhältnis zum Vorjahr.



Menschenrechte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)

Unsere Ambition ist, uns nachdrücklich für die Achtung und Wahrung der Menschenrechte einzusetzen, und dies erwarten wir auch von unseren Geschäftspartnern.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die folgende Tabelle [B.79](#) zeigt die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Menschenrechten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Die Arten von Arbeitskräften, die wesentlich betroffen sein können, sind:

- Produktionsmitarbeiter in der vorgelagerten Wertschöpfungskette
- Arbeitskräfte aus der Transportlogistikbranche in der vorgelagerten Wertschöpfungskette

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden Lieferanten als externe Interessengruppen durch Umfragen miteinbezogen. Ziel der Befragung war es, die Sichtweisen und Erkenntnisse externer Interessengruppen zur Wesentlichkeit der Auswirkungen zu erfassen. Im Rahmen unserer doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben sich keine Hinweise darauf ergeben, dass besonders vulnerable Gruppen existieren. Arbeitskräfte in der Lieferkette sind somit nicht stärker von potenziellen negativen Auswirkungen betroffen als andere Stakeholder. Weitere Informationen finden sich im Kapitel [Doppelte Wesentlichkeitsanalyse](#).

B.79

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Zusammenhang mit Menschenrechten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette

Kategorie	Titel	Beschreibung
Negative Auswirkung 	Beschaffungsaktivitäten können zu negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte führen	Unsere Beschaffungsaktivitäten in Hochrisikogebieten können zu negativen Auswirkungen auf Menschenrechte führen, insbesondere in den Bereichen Arbeitsschutz und Vereinigungsfreiheit.
Risiko 	Erhöhte soziale Risiken aufgrund komplexer Lieferketten für kritische Materialien und Rohstoffe können zu Reputations- und Finanzrisiken führen	Verstöße gegen Menschenrechte können in unseren komplexen Lieferketten zunehmen und u.a. zu Reputationsschäden und Bußgeldern führen.
vorgelagert eigene Geschäftstätigkeit nachgelagert kurzfristig mittelfristig langfristig		

Organisation und Managementansatz

Der Funktionsbereich Einkauf verantwortet die operative Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten im Hinblick auf Arbeitskräfte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Die Umsetzung entsprechender Prozesse und Maßnahmen fällt in den Verantwortungsbereich des Chief Procurement Officer (CPO), unter dessen Leitung das Procurement & Supplier Management Board (PSMB) arbeitet. Das PSMB fördert die globale Abstimmung und Zusammenarbeit im Einkauf auch im Hinblick auf Nachhaltigkeitsaspekte - wie menschenrechtliche Sorgfalt - entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Der Einkaufsbereich arbeitet eng mit der Abteilung Human Rights & Public Law zusammen, die für die Entwicklung und Steuerung der konzernweiten Aktivitäten zur Achtung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten verantwortlich ist. Die Abteilung Human Rights & Public Law berichtet an den Menschenrechtsbeauftragten des Daimler Truck-Konzerns, der das Risikomanagement im Zusammenhang mit der Achtung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten überwacht.

Der Menschenrechtsbeauftragte des Daimler Truck-Konzerns berichtet direkt an die Vorstandsvorsitzende und trägt dafür Sorge, dass der Vorstand der Daimler Truck Holding AG und der Daimler

Truck AG regelmäßig, mindestens jedoch einmal jährlich über die Ergebnisse seiner Arbeit informiert wird.

Engagement mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette
Wir suchen den Dialog mit potenziell betroffenen Interessengruppen und tauschen uns beispielsweise mit Arbeitnehmern bzw. deren Interessenvertretungen und zivilgesellschaftlichen Gruppen aus. Durch diese Austauschformate gewinnen wir wertvolle Einblicke in die Perspektiven von Arbeitskräften in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. 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 haben wir an zwei vom deutschen Helpdesk Wirtschaft und Menschenrechte organisierten Runden Tischen teilgenommen. Ziel dieser Formate ist der vertrauliche Austausch zwischen Unternehmen und zivilgesellschaftlichen Akteuren, einschließlich Interessenvertretungen betroffener Gruppen, um gemeinsam Ansätze für wirksame Kooperationen entlang der Wertschöpfungskette zu identifizieren. Thematisch standen menschenrechtliche Herausforderungen bei der Beschaffung metallischer Rohstoffe sowie faire Arbeitsbedingungen in Transport- und Logistiklieferketten im Mittelpunkt.



Zudem beteiligen wir uns an einem Projekt mit verschiedenen Interessenvertretungen in der Türkei. Das Projekt wurde von der industriAll Global Union und der IG Metall gemeinsam mit Unternehmen und anderen Sozialpartnern, insbesondere Betriebsräten und Gewerkschaftsvertretern, initiiert. Es verfolgt das Ziel, den Dialog zwischen den Interessengruppen zu intensivieren und gemeinsam Lösungen für bestehende Herausforderungen bei der Wahrnehmung von Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechten in der Türkei zu erarbeiten. Die Einbeziehung der Sichtweisen von Arbeitskräften in der vorgelagerten Wertschöpfungskette wird durch die Abteilung Human Rights & Public Law gesteuert sowie mit der Abteilung Sustainability Management und dem Funktionsbereich Einkauf koordiniert.

Meldung von Hinweisen und Verdachtsfällen

Über die Plattform unseres Hinweisgebersystems SpeakUp können sowohl interne als auch externe Hinweisgeber sowie Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette weltweit und zu jeder Zeit potenzielle Regelverstöße und Fehlverhalten, einschließlich menschenrechtlicher und umweltbezogener Pflichtverletzungen, melden und Abhilfe fordern.

Sofern eine Verdachtsmeldung mit Bezug zu Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette über das Hinweisgebersystem SpeakUp eingeht, übergibt das SpeakUp-Team die Verdachtsmeldung zur Prüfung und weiteren Aufklärung an den innerhalb von Legal & Compliance fachlich zuständigen Bereich. Dieser prüft anschließend, welche Maßnahmen im Einzelfall jeweils geeignet sind, um einem Verdacht angemessen nachzugehen. Bestätigt sich ein Verdacht, prüft die zuständige Untersuchungseinheit, welche Folgemaßnahmen im Einzelfall geeignet, erforderlich und angemessen sind. Dazu zählen beispielsweise Lieferantengespräche zur Erarbeitung von Reduzierungs- und Beendigungskonzepten oder externe Lieferantenaudits. Abhängig vom Ergebnis der Maßnahmen werden unternehmerische Entscheidungen getroffen, um einer eventuell festgestellten tatsächlichen negativen Auswirkung angemessen zu begegnen. Weitere Informationen zu unserem Hinweisgebersystem SpeakUp, den Verfahrensgrundsätzen und dem Verfahrensablauf sind im Abschnitt [Verantwortungsvolle Unternehmenskultur](#) enthalten. Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette können zudem Hinweise und Verdachtsfälle an die Weltarbeitnehmervertretung von Daimler Truck oder die industriAll Global Union melden.

Kennzahlen

Die Tabelle [B.80](#) enthält Angaben zu Fällen, die im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette stehen. Die genannten Fälle sind über unser Hinweisgebersystem SpeakUp eingegangen.

B.80

Fälle im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

	2025	2024
Fälle, welche Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette betreffen ¹	17	15
davon vorgelagerte Wertschöpfungskette	13	12
davon nachgelagerte Wertschöpfungskette	4	3
Fälle der Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen	0	0
Schwerwiegende Fälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der Wertschöpfungskette ²	0	0
davon vorgelagerte Wertschöpfungskette	0	0
davon nachgelagerte Wertschöpfungskette	0	0
¹ Rückwirkende Anpassung der Vorjahreszahl aufgrund einer nachträglichen Überprüfung der Fallzahlen.		
² Schwerwiegende Menschenrechtsfälle sind z.B. Zwangsarbeit, Menschenhandel oder Kinderarbeit.		

Von den gemeldeten Fällen in der **vorgelagerten Lieferkette** sind alle 13 geschlossen. Neun Fälle wurden untersucht, ohne dass ein Verstoß festgestellt wurde. Ein Fall wurde nach der Vorprüfung geschlossen. In drei Fällen wurde der Verdacht ganz oder teilweise bestätigt: Ein Fall betraf das Verbot des Vorenthaltens eines angemessenen Lohns, ein Fall die Missachtung von Gewerkschaftsrechten und ein Fall bezog sich auf das Verbot der Ungleichbehandlung in Beschäftigung. Als Reaktion wurden gezielte Maßnahmen umgesetzt, um identifizierte Verletzungen zu beenden (z. B. durch Begleichung von Lohnansprüchen). In Fällen, in denen die Verletzungen bereits beendet waren oder Abhilfe nicht möglich war, wurden präventive Maßnahmen ergriffen, um künftige Verstöße zu vermeiden – etwa durch die Einbindung von Lieferanten in eine Multi-Stakeholder-Initiative zur Förderung des Sozialdialogs im Fall der Verletzung von Gewerkschaftsrechten.

Von den vier gemeldeten Fällen aus der **nachgelagerten Lieferkette** sind drei abgeschlossen. Zwei Fälle wurden untersucht, ohne dass ein Verstoß festgestellt wurde. In einem Fall wurde der Verdacht bestätigt. Dieser steht im Zusammenhang mit einem Verstoß gegen das Verbot der Ungleichbehandlung in Beschäftigung. Als Reaktion wurden gezielte Maßnahmen umgesetzt, darunter Schulungen zum Umgang mit Diskriminierung sowie Programme zur Sensibilisierung der Beschäftigten.

Es liegt kein Fall vor, der als **Nichteinhaltung** der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, der Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen einzustufen ist. Grundlage dieser Einschätzung ist die interne Prüfung, die keine Anhaltspunkte für Verstöße gegen menschenrechtliche Sorgfaltspflichten gegenüber Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette ergeben hat.

Um das Vertrauen in das Hinweisgebersystem SpeakUp stetig zu erhöhen und es insbesondere in der Wertschöpfungskette bekannter zu machen, wird über das Hinweisgebersystem auf der Daimler Truck Webseite, im Daimler Truck Supplier Portal, im Compliance Awareness Modul für Vertriebspartner und Lieferanten sowie in den Daimler Truck Business Partner Standards informiert. Lieferanten werden darüber hinaus vertraglich verpflichtet, erhaltene Informationen zur Zuständigkeit und Erreichbarkeit von SpeakUp in geeigneter Weise an ihre Beschäftigten weiterzugeben und eine Weitergabe dieser Informationen in die tiefere Lieferkette zu veranlassen. Lkw-Fahrer unserer Transportlogistiklieferanten hatten an unseren deutschen Produktionsstandorten in Mannheim, Neu-Ulm und Kassel, im Berichtsjahr Gelegenheit, an einer anonymen Umfrage zu den Arbeitsbedingungen an unseren Logistikzentren teilzunehmen. In diesem Zusammenhang wurde auch der Bekanntheitsgrad von Beschwerdemechanismen und -verfahren abgefragt.



Die im Rahmen unserer Mitgliedschaft bei der Responsible Trucking Initiative durchgeführte Befragung soll schrittweise an weiteren europäischen Produktionsstandorten ausgerollt werden. Die aktuell verfügbaren Ergebnisse erlauben zwar noch keine belastbaren Aussagen zur tatsächlichen Bekanntheit oder Nutzung unseres Hinweisgebersystems SpeakUp, geben jedoch Hinweise darauf, dass das Vertrauen dieser Stakeholdergruppe in Umfragen und Meldekanäle generell weiter gestärkt werden kann. Vor diesem Hintergrund werden potenzielle Maßnahmen geprüft, die eine zielgruppenspezifische Kommunikation sowie den Ausbau niedrigschwelliger Informationsangebote unterstützen könnten. Ziel ist es, die Sichtbarkeit, das Verständnis und das Vertrauen in die bestehenden Meldewege weiter zu stärken.

Darüber hinaus wird derzeit nicht systematisch überprüft, ob alle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette die zuvor erläuterten Meldekanäle und das Hinweisgebersystem SpeakUp kennen und diesem vertrauen, um Fehlverhalten zu melden, Bedenken zu äußern und deren Prüfung zu veranlassen.

Unsere Richtlinien

Bei Daimler Truck haben wir Richtlinien, Standards und Prozesse etabliert, die im Zusammenhang mit der Erfüllung unserer menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette stehen. Die Daimler Truck-Grundsatzerklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten bildet die Basis dafür, wie wir unserer sozialen Verantwortung gerecht werden, und fasst unser Engagement für Menschenrechte, insbesondere im Hinblick auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, zusammen. Unsere Richtlinien für Arbeitnehmer in der Wertschöpfungskette orientieren sich, neben der Einhaltung einschlägiger gesetzlicher Vorgaben zur Achtung der Menschenrechte, an internationalen Standards wie den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, den IAO-Kernarbeitsnormen zu grundlegenden Prinzipien und Rechten bei der

Arbeit und dem deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG). Neben der im Folgenden beschriebenen Lieferanten Compliance Due Diligence Expertenrichtlinie [↗ B.81](#) sind weitere Richtlinien und Standards im Zusammenhang mit der Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten in der Lieferkette relevant und legen entsprechende Verantwortlichkeiten fest:

- Grundsatzerklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten bei Daimler Truck [↗ B.61](#)
- Daimler Truck Business Partner Standards [↗ B.89](#)
- Verpflichtende Vertragsklauseln zur sozialen Verantwortung und zum Umweltschutz [↗ B.90](#)
- Regelverstoß- und Untersuchungsleitrichtlinie [↗ B.70](#)

B.81

Lieferanten Compliance Due Diligence Expertenrichtlinie

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Bei der Lieferanten Compliance Due Diligence handelt es sich um eine interne Expertenrichtlinie, die den Zweck und Prozess der Lieferanten Due Diligence regelt. Die Lieferanten Compliance Due Diligence bei Daimler Truck gewährleistet eine umfassende Risikobewertung, die relevante Compliancefelder in der Zusammenarbeit mit Lieferanten abdeckt. Die Achtung der Menschenrechte und Umweltstandards sowie die Einhaltung von Anti-Korruptionsanforderungen und der damit verbundenen relevanten Vorschriften haben höchste Priorität in dieser Expertenrichtlinie und den entsprechenden Prozessen und Aktivitäten.
Allgemeine Ziele	Durch eine jährliche Risikobewertung aller unmittelbaren Lieferanten, bei substantiierter Kenntnis von (potenziellen) Verletzungen, auch für mittelbare Lieferanten, des Daimler Truck-Konzerns und der Konzerngesellschaften sollen potenzielle Risiken in der Lieferkette identifiziert werden, um diese durch vorbeugende Maßnahmen wirksam adressieren zu können.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Der Fokus der Richtlinie liegt auf der Identifizierung und Priorisierung potenzieller Risiken. Durch die frühzeitige Identifizierung von potenziellen Risiken können diese gezielt adressiert und minimiert werden.
Überwachungsprozess	Die Lieferanten Due Diligence besteht aus der Lieferantenrisikobewertung und dem Konsequenzen-Management, die von der jeweiligen Einkaufsfunktion durchgeführt, überprüft und genehmigt werden müssen. Die Sanktionsprüfung aller Lieferanten wird durch einen weiteren Prozess gemäß der Compliance Richtlinie – Einhaltung von Sanktionen sichergestellt.
Anwendungsbereich	Diese Expertenrichtlinie gilt für Leitungsorgane, alle Beschäftigten und die jeweiligen Leitungen der Einkaufsfunktionen der Daimler Truck AG und der Konzerngesellschaften des Daimler Truck-Konzerns, einschließlich der Beschäftigten und der jeweiligen Leitungen des Rechts- und Compliance-Bereichs, die Prozesse und Aktivitäten zur Lieferanten Compliance Due Diligence unterstützen.
Verantwortliche Organisationsebene	Für die Durchführung der Lieferanten Due Diligence sind in erster Linie die Einkaufsabteilungen zuständig. Die Compliance-Programm-Abteilung stellt das IT-System zur Verfügung und ist richtlinienverantwortlicher Bereich.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	Regelung zur Einhaltung der Standards für Sorgfaltspflichten aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz und Foreign Corrupt Practices Act (FCPA).
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	Die Lieferanten Compliance Due Diligence Expertenrichtlinie wurde in Abstimmung mit verschiedenen zentralen und lokalen Einkaufsbereichen und Experten aus Legal und Compliance und Corporate Audit erstellt. So wird gewährleistet, dass die Richtlinie praxisnah ist und die Anforderungen aller wesentlichen Stakeholder widerspiegelt
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Die Richtlinie ist über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar.



Unsere Maßnahmen

Das Management der wesentlichen Auswirkungen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der vorgelagerten Wertschöpfungskette wird operativ von Fachfunktionen im Einkauf verantwortet. Dazu gehört insbesondere die jährliche Risikoanalyse für unsere unmittelbaren Lieferanten sowie dazugehörige Präventions- und Abhilfemaßnahmen einschließlich Maßnahmen, welche Auswirkungen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in unseren Rohstofflieferketten adressieren. Die damit verbundenen Einkaufsprozesse werden durch spezielle Expertenteams im Zentraleinkauf global gesteuert und umgesetzt. Dort arbeiten Nachhaltigkeitsspezialisten, die insbesondere über Erfahrung in der Bewertung von Lieferanten sowie über Expertise im Bereich Rohstoffe und Menschenrechte verfügen. Lokale Einkaufsfunktionen an unseren Standorten unterstützen neben speziellen Einkaufsfachabteilungen die Zusammenarbeit mit Lieferanten.

Die nachfolgend genannten Maßnahmen und Aktivitäten werden regelmäßig hinsichtlich ihrer Eignung und Effektivität überprüft. Bei Bedarf werden die Maßnahmen angepasst.

Lieferanten Due Diligence

Unser Ziel ist, dass unsere Lieferanten soziale und ökologische Standards achten und damit unsere Nachhaltigkeitsbemühungen in Bezug auf Menschenrechte und Umwelt unterstützen. Dabei setzen wir auf ein Konzept aus verbindlichen Anforderungen, Screenings und Audits sowie Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen für Lieferanten. Mit diesen Instrumenten stärken wir die Sichtbarkeit potenzieller negativer Auswirkungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und tragen dazu bei, dass Menschenrechte – einschließlich Arbeits- und Sozialstandards – geachtet sowie Umweltschutzauflagen eingehalten werden. Messbare Ziele zum Thema Menschenrechte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette haben wir derzeit nicht definiert.

Das Risikomanagement für Lieferanten (Lieferanten Compliance Due Diligence), einschließlich der Risikoanalyse, ist integraler Bestandteil des Human Rights Compliance Management Systems (Human Rights CMS), unserem systematischen Ansatz zur Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten.

Die jährliche Wirksamkeitsprüfung von Programmen, Prozessen und Maßnahmen, die – wie die Lieferanten Compliance Due Diligence – Teil unseres Human Rights CMS zur Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten sind, wird analog der anderen Compliance-Felder durchgeführt. Weitere Informationen zu unserem CMS finden sich im Kapitel [Nachhaltigkeitsgovernance](#).

Risikoanalyse

Als Teil der Lieferanten Compliance Due Diligence werden entsprechend dem deutschen LkSG unmittelbare Lieferanten von Produktionsmaterialien und Nicht-Produktionsmaterialien regelmäßig auf menschenrechtliche negative Auswirkungen hin überprüft, um diese zu identifizieren und um diese gegebenenfalls mit Maßnahmen effektiv adressieren zu können. Dabei orientieren wir uns an den international anerkannten Menschen- und Arbeitnehmerrechten, die in der Internationalen Menschenrechtscharta und der Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit enthalten sind. Dazu zählen die Themen Zwangsarbeit und Kinderarbeit. Bei der Identifizierung von negativen Auswirkungen gehen wir in zwei Schritten vor: Im ersten Schritt wird anhand verschiedener Risikoindikatoren, insbesondere bezogen auf den Standort der Lieferanten und die Verwendung menschenrechtlich kritischer Rohstoffe oder Warengruppen, ein abstraktes Risikoprofil unserer unmittelbaren Lieferanten generiert. Im zweiten Schritt werden die auf dieser Basis ermittelten Hochrisikolieferanten mittels weiterer Prüfmaßnahmen, insbesondere mittels Lieferantenfragebögen, einer vertieften Risikoanalyse unterzogen, um daraus konkrete potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen identifizieren zu können. Erkenntnisse aus der Bearbeitung von Hinweisen werden dabei ebenfalls berücksichtigt. Liegen uns tatsächliche Anhaltspunkte für Menschenrechtsverletzungen bei einem mittelbaren Lieferanten vor, führen wir anlassbezogene Risikoanalysen in der tieferen vorgelagerten Wertschöpfungskette durch. Darauf aufbauend werden Maßnahmen für die identifizierten negativen Auswirkungen festgesetzt.

Dabei setzen wir vorrangig auf Prävention, etwa durch unsere Vertragsbedingungen zu sozialer Verantwortung und Umweltschutz sowie durch Qualifizierungsangebote. Zur Abhilfe entwickeln wir gemeinsam mit unseren Lieferanten Reduzierungs- und Beendigungskonzepte. Bei Bedarf kommen auch weiterführende Aufklärungs- und Kontrollmaßnahmen zum Einsatz, insbesondere Audits.

Folgende Risikofelder sind im Berichtsjahr in unserer Lieferkette im Rahmen der Risikoanalyse entsprechend dem deutschen LkSG ermittelt worden:

- Missachtung von Arbeitsschutz und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren
- Verbot des Vorenthaltens eines angemessenen Lohns
- Missachtung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts auf Kollektivverhandlungen
- Verbot von Zwangsarbeit und aller Formen der Sklaverei
- Einsatz von Sicherheitskräften mit Risiken für Menschen- oder Gewerkschaftsrechte
- Schädliche Beeinträchtigungen der Umwelt

Daimler Truck hat in den folgenden Ländern ein erhöhtes Risiko für Zwangsarbeit in Bezug auf Arbeitskräfte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert: China, Indonesien, Indien, Türkei und die Vereinigten Arabischen Emirate.

Unser Umgang mit kritischen Rohstoffen

Im Hinblick auf den Umgang mit potenziellen negativen Auswirkungen auf Menschenrechte entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette von Produktionsmaterial legen wir einen besonderen Fokus auf Rohstoffe, die potenziell unter menschenrechtlich kritischen Bedingungen abgebaut oder verarbeitet werden. Mit Lieferanten, deren Teile oder Komponenten wesentliche Anteile dieser Rohstoffe enthalten, führen wir Überprüfungen in Form sogenannter Supply Chain Assessments durch. Mithilfe der Supply Chain Assessments möchten wir zunächst größtmögliche Transparenz über die vorgelagerten Wertschöpfungsstufen dieser Rohstoffe schaffen. Auf dieser Basis können gemeinsam mit unseren Lieferanten zielgerichtete Maßnahmen entwickelt werden, um den in den jeweiligen Lieferketten identifizierten negativen Auswirkungen auf Arbeitskräfte zu begegnen, beispielsweise mittels des Einsatzes anerkannter externer Standards zur Zertifizierung von Minen bzw. Schmelzen und Kontrollmaßnahmen wie Audits. Derzeit liegt ein besonderer Schwerpunkt auf Lieferanten, die uns mit Batterien für unsere batteriebetriebenen Fahrzeuge versorgen, da diese ebenfalls kritische Rohstoffe enthalten. Zu den Fokus-Rohstoffen 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 negativen Auswirkungen entgegenzuwirken.

Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt darauf, unser Vorgehen bei Supply Chain Assessments weiterzuentwickeln. Ziel ist es, den Prozess wirkungsvoller zu gestalten und künftig ein Tool einzuführen, das eine deutlich höhere Transparenz über mehrstufige Lieferketten ermöglicht. Durch lieferantenbestätigte Daten unterstützt es die Identifikation von Risiken. Die Lieferanten sind aktiv in dieses Projekt eingebunden, um eine gemeinsame Umsetzung und Datenvalidierung zu erreichen. Ergänzend dazu wurden einzelne Audits durchgeführt und deren Ergebnisse im Dialog mit den Lieferanten besprochen, um gezielte Verbesserungen anzustoßen.

Auswahl und Überwachung

Um negative Auswirkungen frühzeitig erkennen und adressieren zu können, setzen wir auf folgende Maßnahmen:

- Lieferanten für Produktionsmaterial: Vor einer möglichen Beauftragung werden neue und bestehende Lieferanten ab einem bestimmten Auftragswert¹ mittels des sogenannten Sustainability Assessment Questionnaire (SAQ), einer Lieferanten-selbstauskunft, auf Nachhaltigkeitskriterien geprüft, die auch menschenrechtliche Aspekte umfassen. Im Bedarfsfall führen wir bei Lieferanten mit erhöhter Wahrscheinlichkeit für negative Auswirkungen auf Menschenrechte Audits durch.
- Lieferanten für Nichtproduktionsmaterial: Neue und bestehende Lieferanten unterliegen einer Due Diligence-Prüfung, die auch menschenrechtliche Themen abdeckt. Werden dabei Risiken identifiziert, die nicht angemessen mitigiert werden können, oder zeigt der Lieferant nicht die erforderliche Bereitschaft zur Mitwirkung, behalten wir uns geeignete Maßnahmen vor. Dazu kann beispielsweise eine temporäre Sperrung und die Nichtberücksichtigung bei künftigen Beauftragungen gehören.

¹ Der Auftragswert bei Neuvergaben muss über 1 Mio. € liegen und der Lieferant einen Jahresumsatz größer als 15 Mio. € aufweisen; in diesem Fall wird das SAQ-Rating verpflichtend.

Durch die frühzeitige Identifizierung von Risiken können potenziell negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette rechtzeitig erkannt und adressiert werden. Zudem setzen wir bei Bedarf Aufklärungs- und Überwachungsmaßnahmen ein, wie z.B. Medien-Screenings und externe Audits.

Mit diesen Instrumenten überprüfen wir die Einhaltung relevanter Standards in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Durch Vor-Ort-Audits wollen wir dafür sorgen, dass international anerkannte Menschenrechte sowie Arbeits-, Sozial- und Umweltstandards gewahrt werden. Werden negative Auswirkungen identifiziert, werden gezielte Maßnahmen ergriffen, um die Audit-Ergebnisse angemessen zu adressieren. Auf dieser Basis können z.B. zielgerichtet neue, effektive Präventionsmaßnahmen eingeführt oder auch bestehende Maßnahmen angepasst werden.

Trainingsmaßnahmen

Um unsere Geschäftspartner, insbesondere unsere Lieferanten, für menschenrechtliche Themen zu sensibilisieren, stellen wir das „Compliance Awareness Modul“  www.dt-compliance-awareness-module.com zur Verfügung. Je nach Risikoeinstufung erhalten die Lieferanten den Link zum Compliance Awareness Modul zusätzlich per E-Mail.

Zudem werden unsere Beschäftigten durch interne Trainings für menschenrechtliche Fragestellungen sensibilisiert. Ziel ist, ihnen ein grundlegendes Verständnis für unternehmerische Sorgfaltspflichten und soziale Verantwortung zu vermitteln. In besonders relevanten Fachbereichen – etwa der zentralen Einkaufsabteilung – vermitteln spezifische Formate wie das Expert Module „Human Rights Compliance“ menschenrechtliche Inhalte im jeweiligen Arbeitskontext. Auf diese Weise stärken wir die Fähigkeiten der Beschäftigten, etwaige negative menschenrechtliche Auswirkungen entlang der Wertschöpfungskette frühzeitig zu erkennen und wirksam zu adressieren. Die Schulungen befähigen sie zudem, bei der Auswahl und Bewertung von Lieferanten konsequent auf die Achtung menschenrechtlicher Standards zu achten. Im Berichtsjahr wurden folgende Trainings angeboten bzw. durchgeführt:

- Expert Module „Human Rights Compliance“: Ziel des Trainings ist es, die Relevanz der Menschenrechte im Arbeitsalltag zu verdeutlichen. Das Training ist für alle aktiven Beschäftigten der Verwaltung der Daimler Truck AG und kontrollierten Daimler

Truck-Konzerngesellschaften in den Bereichen Einkauf, Personal, Kommunikation und Legal & Compliance, das Legal & Compliance-Netzwerk sowie die Geschäftsführer der lokalen Einheiten konzernweit verpflichtend. Das Training wird diesen Beschäftigten automatisiert zugewiesen und muss alle drei Jahre wiederholt werden.

- Training zur Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten für Funktionsbereiche im Einkauf: Die konzernweit online abgehaltenen Trainings vermitteln ein Verständnis für die Bedeutung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten und erläuterten damit verbundene Auswirkungen auf die Rolle und Aufgaben der Einkäufer. Erfasst wurden insbesondere die Pflichten nach dem deutschen LkSG.
- Expert Module „Compliance@Procurement“: Ferner wurde den Einkaufsfunktionen das unternehmenseigene webbasierte „Expert Module Compliance@Procurement“ zugewiesen, welches ebenfalls menschenrechtliche Themen abdeckt. Beschäftigte in diesen Funktionen müssen das Onlinetraining im dreijährigen Turnus absolvieren.

Zusammenarbeit mit externen Partnern und Engagement in Initiativen

Angesichts der komplexen und vielfach verflochtenen Liefer- und Wertschöpfungsketten erachten wir die Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen in branchenspezifischen und -übergreifenden Initiativen als besonders wirkungsvoll – insbesondere zur gemeinsamen Bewältigung negativer Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der tieferen vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Ein besonderes Augenmerk liegt auf rohstoffspezifischen Initiativen und Projekten. Wir sind Teil der Responsible Minerals Initiative (RMI), die sich für das Nachhalten von Sorgfaltspflichten entlang der Lieferketten der Konfliktmineralien Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) und anderen menschenrechtlich kritischen Mineralien engagiert. Wir sind zudem Mitglied der europäischen Nachhaltigkeitsinitiative der Automobilindustrie Drive Sustainability unter dem Dach des Netzwerks CSR Europe. Zentral ist für uns hierbei der SAQ, den wir zur Evaluierung der Nachhaltigkeitsleistung unserer Lieferanten von Produktionsmaterial einsetzen.



Neben Umweltaspekten fließen soziale Kriterien wie die Existenz von Managementsystemen zur Achtung von Menschenrechten, wirksame Arbeitsschutzmaßnahmen, verantwortungsvolle Rohstoffbeschaffung und ein nachhaltigkeitsorientiertes Lieferantenmanagement in eine Gesamtbewertung ein, aus der sich das Nachhaltigkeitsrating eines Lieferanten ergibt. Im Berichtsjahr wurden 76,2 %¹ des für 2025 geplanten Einkaufsvolumens im Produktionsmaterialeinkauf von Lieferanten bezogen, die über ein Nachhaltigkeitsrating auf Basis des SAQ verfügen.

Im Berichtsjahr haben wir zudem unser Engagement in der „Responsible Trucking Initiative“ von CSR Europe fortgeführt. Gemeinsam mit anderen Unternehmen setzen wir uns für bessere soziale Bedingungen von Lkw-Fahrern im Straßenverkehrs- und Logistiksektor ein, etwa durch die Anerkennung gemeinsamer sozialer Leitlinien.

Weiterhin sind wir Mitglied der Responsible Supply Chain Initiative e.V. (RSCI), die standardisierte Nachhaltigkeitsaudits zur Evaluierung der Umsetzung sozialer und ökologischer Standards in automobilen Lieferketten anbietet. Wir setzen das RSCI-Auditprogramm bei Hochrisikolieferanten und Verdachtsfällen ein, um weitere Transparenz bei Lieferanten zu schaffen und zukünftig bei Bedarf Verbesserungen zu initiieren. Im Berichtsjahr wurden mehrere Audits bei Lieferanten international durchgeführt.

Zudem engagieren wir uns neben dem fortlaufenden Engagement in den verschiedenen Initiativen im Rahmen der „Human Rights Working Group“ von Drive Sustainability für die Entwicklung einer branchenweiten Eskalationsplattform zur Bearbeitung von Verdachtsfällen bei gemeinsamen Lieferanten (sog. Grievance Escalation Platform). Ziel ist es, Beschwerden koordiniert zu bearbeiten, branchenweit einheitliche Verfahren zu etablieren und mittels einer zentralen Fall-Datenbank systemische Risiken in der Lieferkette frühzeitig zu erkennen sowie kontinuierliche Verbesserungen zu fördern. Die Umsetzung des Konzepts ist für 2026 geplant.

¹ Die Berechnung erfolgte auf Basis des für 2025 geplanten Einkaufsvolumens im Produktionsmaterialeinkauf. Die Kennzahl wurde zum 01.12.2025 erhoben, da die Daten jedes Jahr in diesem Zeitraum ausgewertet werden.



Verkehrssicherheit (ESRS S4)

Laut den Zahlen der EU-Datenbank CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe) aus den vergangenen Jahren waren im Durchschnitt etwa 70 % der Opfer von tödlichen Unfällen mit schweren Güterkraftfahrzeugen ab 3,5 t Radfahrer, Fußgänger und Pkw-Insassen. Insgesamt ist die Zahl der Verkehrstoten bei solchen Unfällen in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen: Während im Jahr 2013 noch 3.256 Verkehrstote bei Unfällen mit Güterkraftfahrzeugen > 3,5 t zu beklagen waren, sank diese Zahl laut den aktuellen EU-Kommissionsdaten bis 2023 um über 13 % auf 2.829, und das trotz einer Zunahme des Güterkraftverkehrs. Das entspricht einem Anteil von etwa 14 % aller Verkehrstoten in der EU. Zu den häufigsten Unfallarten zählen in der EU Auffahrunfälle, besonders am Stauende, unbeabsichtigtes Verlassen der Fahrspur, seitliche Kollisionen an Kreuzungen, Abbiegeunfälle durch tote Winkel und Überholfehler. Gleichzeitig haben Verkehrsunfälle und deren Folgen auch einen wirtschaftlichen Einfluss, z.B. auf den Warenstrom. Verkehrssicherheit kann damit sowohl zum Schutz des Lebens und der Unversehrtheit von Verkehrsteilnehmern als auch zur Sicherheit des Transportes von Wirtschaftsgütern beitragen. Verkehrssicherheit bedeutet für uns insbesondere eine soziale, aber auch ökonomische Verantwortung zu übernehmen. Somit ist die Verkehrssicherheit ein wesentliches Thema unserer Nachhaltigkeitsstrategie und ein integraler Bestandteil unserer Fahrzeugentwicklung.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die folgende Tabelle [B.82](#) zeigt die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Thema Verkehrssicherheit.

Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen ergeben sich aus dem Geschäftsmodell von Daimler Truck und fließen in die Weiterentwicklung der Fahrzeuge ein. Unser Produktportfolio umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw, Stadt- und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle.

B.82		
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern		
Kategorie	Titel	Beschreibung
Positive Auswirkungen 	Fahrerassistenzsysteme führen zu einer erhöhten Verkehrssicherheit und tragen zum Schutz der Verkehrsteilnehmer bei	Aktive und passive Sicherheitsmaßnahmen, die Unfälle verhindern oder die Unfallschwere mindern, können Fahrern und Insassen ein hohes Maß an Sicherheit bieten. Diese können helfen, kritische Fahrsituationen zu vermeiden und sicher zu bewältigen. Besonders bei schwereren Fahrzeugen sind die Unfallfolgen potenziell gravierender.
	Sicherheit als Schwerpunkt in der Fahrzeugentwicklung kann Unfälle und Unfallfolgen reduzieren	Durch unsere Forschung im Bereich innovativer Sicherheitstechnologien und leistungsfähigeren Systemen werden Maßnahmen entwickelt, die zur Unfallreduzierung und zum besseren Schutz bei Unfällen beitragen können.
Negative Auswirkung 	Unfälle, verursacht durch den Einsatz unserer Fahrzeuge, können Verkehrsteilnehmern schaden	Beim Einsatz unserer Fahrzeuge besteht die Möglichkeit, dass es durch unvorhersehbare individuelle Situationen im Straßenverkehr zu Unfällen kommen kann und dadurch Schäden bei Verkehrsteilnehmern oder Sachgütern entstehen können.
Chance 	Eine steigende Produktqualität kann unsere Marktposition stärken	Die konsequente Ausrichtung unseres Unternehmens und unserer Fahrzeuge auf hohe Qualität und Sicherheit kann die Position unseres Unternehmens im Wettbewerbsmarkt stärken.
vorgelagert eigene Geschäftstätigkeit nachgelagert kurzfristig mittelfristig langfristig		

Mit diesen Fahrzeugen kommen Fahrer, Fahrzeuginsassen und alle weiteren Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Straßenverkehr in Kontakt. Unsere Kunden - und somit die Verantwortlichen für den bestimmungsgemäßen Einsatz der Fahrzeuge - sind die jeweiligen Transportunternehmen bzw. Flottenbetreiber. Unter Verbrauchern und Endnutzern verstehen wir im Hinblick auf Verkehrssicherheit:

- Fahrer
- Fahrgäste
- Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Straßenverkehr
- Transportunternehmer
- Versender und Empfänger der transportierten Waren sowie deren Beschäftigte
- Unternehmen und öffentliche Einrichtungen mit Transporttätigkeit
- Rettungskräfte

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden Transportunternehmer als externe Interessengruppen durch Umfragen einbezogen. Ziel der Befragung war es, die Sichtweisen und Erkenntnisse externer Interessengruppen zur Wesentlichkeit der Auswirkungen zu erfassen. Dadurch konnten wir unser Verständnis des Schadensrisikos für die zuvor genannten Gruppen von Verbrauchern und Endnutzern schärfen. Darüber hinaus hat die Analyse ergeben, dass keine Verbraucher oder Endnutzer mit Blick auf die Schwere des Risikos besonders betroffen sind. Weitere Informationen zu unserer doppelten Wesentlichkeitsanalyse finden sich im Kapitel [Doppelte Wesentlichkeitsanalyse](#).



Unsere Organisation und Managementansatz

Das Steuerungs- und Regelungssystem für Verkehrssicherheit umfasst alle relevanten Managementebenen. Die oberste Verantwortungsebene für Verkehrssicherheit liegt beim Vorstand, insbesondere in seiner Funktion als Corporate Sustainability Board (CSB), vertreten durch den Vorstand für Truck Technology. In der Arbeitsgruppe zu Traffic Safety ist das Thema Verkehrssicherheit durch den Head of Global Software & Electronics Product Development vertreten, der an den Vorstand für Truck Technology berichtet. Innerhalb der globalen Softwareentwicklung werden relevante Systeme im Bereich der aktiven Sicherheit entwickelt und strategisch gesteuert. Dabei streben wir eine Einbindung der Segmente und relevanter Querschnittsfunktionen an. Weitere Informationen hierzu finden sich im Kapitel

🔗 [Nachhaltigkeitsgovernance](#).

Mit unserem Product Compliance Management System (PCMS) sowie unserer Organisation für funktionale Sicherheit und unserem Cyber Security Management haben wir Strukturen und Prozesse geschaffen, damit unsere Produkte alle geltenden Gesetze, Standards und regulatorischen Vorgaben einhalten.

Unser Strategisches Leitbild und Ambitionen

Das Ziel der „Vision Zero“ der Europäischen Union ist es, bis 2050 keine Verkehrstoten mehr zu verzeichnen. Die Vereinten Nationen haben in Kooperation mit der WHO im Jahr 2020 die Resolution zur „Verbesserung der weltweiten Straßenverkehrssicherheit“ verabschiedet und die „Decade of Action for Road Safety“ (2021-2030) verkündet. Hier wurde das Ziel gesetzt, die verkehrsbedingten Todesfälle und Verletzungen bis 2030 um 50 % zu reduzieren. Daran angelehnt, unterstreichen wir als Lkw- und Bushersteller unsere Ambitionen, die Verkehrssicherheit zu steigern und leisten damit unseren Beitrag zur „Vision Zero“. Unser Anspruch ist es, durch ein umfassendes Verkehrssicherheitskonzept sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung und Entwicklung neuer Sicherheitssysteme das Verkehrsgeschehen für Beteiligte sicherer zu gestalten.

Zur Erreichung dieses Ziels setzen wir weiterhin konsequent auf die Verbesserung unserer fortschrittlichen Fahrassistenten- und Sicherheitssysteme, um Risiken zu verringern und die Mobilität sicherer zu gestalten. Weitere ESRS-konforme Ziele haben wir uns zum aktuellen Zeitpunkt nicht gesetzt.

Unsere Maßnahmen und Sicherheitskonzepte unterliegen einer regelmäßigen Weiterentwicklung, gestützt auf intensive Testläufe, detaillierten Analysen und den aktuellen Erkenntnissen unserer Unfallforschung. Für die Weiterentwicklung werden außerdem Unfallstatistiken u.a. aus den USA und Deutschland zugrunde gelegt und dabei kritische und häufig vorkommende Unfallszenarien extrahiert, um die Systeme zur Unfallfolgenreduktion und Unfallvermeidung bestmöglich am realen Unfallgeschehen auszurichten.

Wir bewerten die Wirksamkeit unserer Systeme anhand theoretischer und praktischer Untersuchungen. Dabei überprüfen wir u.a., wie häufig unsere Systeme, wie z.B. der Notbremsassistent oder der Spurhalteassistent, in kritischen Situationen aktiv eingreifen. Da es uns aus Datenschutzgründen aktuell nicht möglich ist, die Effizienz von Systemen während der Nutzungsphase zu messen, verwenden wir Testläufe in der Dauerlauferprobung und auf dem Prüfgelände, um die Leistungsfähigkeit der Systeme zu überprüfen. Ferner werden Anpassungen an unseren Systemen fortlaufend auch mithilfe von Simulationsmethoden überprüft, um eine gleichbleibend hohe Qualität sicherzustellen.

Das Prinzip der „Integralen Sicherheit“

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

Mit unseren Sicherheitsmaßnahmen schaffen wir innerhalb dieser vier Phasen eine Brücke zwischen aktiver und passiver Sicherheit – das heißt, 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, den Fahrer unterstützen und helfen, Unfallrisiken zu reduzieren oder Unfälle gänzlich zu vermeiden.

- **Phase 2: Bei Gefahr** – Sicherheitsassistentensysteme, die warnen, unterstützen und automatisiert handeln können, sowie Schutzsysteme, die bereits in der Vor-Unfall-Phase aktiv 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 Hilfe leisten können.

Unfallforschung

Seit über 50 Jahren spielt für uns die Unfallforschung im Bereich der Nutzfahrzeuge eine zentrale Rolle, insbesondere zur Erhöhung der aktiven und passiven Sicherheit für unsere Fahrzeuge. Unsere Unfallforschung erfasst und analysiert Straßenverkehrsunfälle unter Beteiligung schwerer Nutzfahrzeuge seit den 1970er Jahren und leitet daraus Strategien und Maßnahmen zur Weiterentwicklung der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit ab. Aspekte des Insassen- und Partnerschutzes gehen dabei Hand in Hand. Regelmäßig führt die Mercedes-Benz Trucks Unfallforschung detaillierte Unfallanalysen in Deutschland durch, um das reale Unfallgeschehen bei Beteiligung schwerer Nutzfahrzeuge systematisch zu erfassen und auszuwerten. 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 bereits vor der Einführung gesetzlicher Vorgaben erfolgreich am Markt platzieren, wie z.B. den Notbrems- oder Abbiege-Assistenten.

Durch die Analyse von Unfalldaten bei Lkw mit Verbrennungsmotor konnten wir wertvolle Erkenntnisse gewinnen, die uns bei der Entwicklung von Schutzmaßnahmen für die erste Generation unserer Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (wie batterieelektrisch und wasserstoffbasiert) unterstützt haben. 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.



Kanäle und Einbeziehung unserer Kunden

Den Dialog mit unseren Kunden sehen wir als wertvolle Gelegenheit zur kontinuierlichen Verbesserung unserer Systeme und zur Weiterentwicklung unserer Maßnahmen. Unsere Kunden haben die Möglichkeit, uns entweder persönlich in einem der deutschlandweit verteilten Mercedes-Benz Nutzfahrzeugzentren zu besuchen oder ihre Anliegen direkt per E-Mail oder über unser digitales Kundenportal „My TruckPoint for Mercedes-Benz Trucks“ mitzuteilen.

Alle Kunden sowie potenzielle Kunden (z.B. Transportunternehmer oder Fahrer), die von unseren Aktivitäten betroffen sind, haben die Möglichkeit, über unser Hinweisgebersystem SpeakUp eine Beschwerde einzureichen. Mithilfe unserer Business Partner Standards, die von jedem Geschäftspartner akzeptiert werden müssen, weisen wir ausdrücklich auf die Verfügbarkeit unseres Hinweisgebersystems SpeakUp hin und darauf, dass unsere Geschäftspartner ebenfalls entsprechende Kanäle zur Verfügung stellen. Des Weiteren informieren wir unsere Lieferanten und Vertriebspartner über unser „Compliance Awareness Module“ zum Hinweisgebersystem SpeakUp. Eine konzernweit gültige Richtlinie regelt den Prozess des Hinweisgebersystems SpeakUp und die entsprechenden Zuständigkeiten. Ziel dieser Richtlinie ist es, eine faire und transparente Vorgehensweise zu gewährleisten, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für Betroffene wahrt als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. Darüber hinaus wird derzeit nicht systematisch für alle Verbraucher und Endnutzer überprüft, ob diese das Hinweisgebersystem SpeakUp kennen und diesem vertrauen, um Fehlverhalten zu melden, Bedenken zu äußern und prüfen zu lassen. Weitere Ausführungen zu unserem Hinweisgebersystem SpeakUp finden sich im Kapitel [☛ Verantwortungsvolle Unternehmenskultur](#).

Darüber hinaus bieten wir unseren Kunden eine Vielzahl an attraktiven Formaten, darunter Produktevents für Flottenfahrer sowie unterschiedliche Plattformen für den Dialog, wie beispielsweise unseren Customer Focus Day 2025, an. Dort präsentieren wir unser stetig wachsendes Portfolio für den lokal CO₂e-freien Transport der Zukunft und stellen unsere neuesten technologischen Entwicklungen für Nutzfahrzeuge vor. Neben diesen Formaten führen wir auch seit vielen Jahren Marktforschungsstudien in Zusammenarbeit mit professionellen Marktforschungsinstituten durch. Diese Studien werden über unterschiedliche Kundenstrukturen hinweg durchgeführt - d.h. von Fahrern und Kaufentscheidern bis hin

zu Einzel- und Flottenkunden. Dabei erfolgen die Erhebungen, je nach Bedarf sowohl national als auch international, branchenübergreifend oder branchenspezifisch. Der Vorteil ist, dass wir mittels dieser Marktforschungen neutrale und strukturiert abgefragte Kundenmeinungen zu wichtigen Themen wie z.B. Kundenzufriedenheit, Fahrzeugnutzung oder neuen Produktkonzepten einholen können. Darüber hinaus führen wir regelmäßig „Truck Clinics“ mit Fahrern durch. In diesem Format testen Fahrer unsere neuen Produkte und technologischen Innovationen. Dabei erhalten wir einerseits eine direkte Rückmeldung zu den Produkten und andererseits Verbesserungsvorschläge. Die gewonnenen Erkenntnisse werden den jeweiligen Fachabteilungen zur Verfügung gestellt, sodass sie diese gezielt in Projekten und Produkten berücksichtigen können.

Unsere Richtlinien

Neben der im Folgenden beschriebenen Product Compliance Management System Richtlinie [↗ B.83](#) ist unsere Verpflichtung zur Wahrung der Menschenrechte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern in den folgenden Richtlinien dargestellt:

- Grundsaterklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten bei Daimler Truck [↗ B.61](#)
- Code of Conduct [↗ B.31](#)

Weitere Informationen über unsere Richtlinien zu Auswirkungen auf die Menschenrechte sind dem Kapitel [☛ Unser Team](#) zu entnehmen. Weitere Informationen über unseren Code of Conduct finden sich im Kapitel [☛ Nachhaltigkeitsgovernance](#).

Product Compliance Management System

Das Ziel des PCMS ist es, die Regelkonformität unserer Produkte, einschließlich der Anforderungen an die Produktsicherheit und -haftung, über den gesamten Produktlebenszyklus (Produktentstehung, Produktion, Vertrieb und Nutzung beim Kunden bis hin zur Außerbetriebnahme) sicherzustellen. Grundsätze, Struktur und Prozesse sollen unseren Beschäftigten Anleitung und Orientierung bieten.

In diesem Zusammenhang haben wir Prozesse zur Bearbeitung und Entscheidung u.a. von potenziell sicherheitsrelevanten Sachverhalten während der Produktentstehung, aber insbesondere auch im Hinblick

auf Fahrzeuge, die sich bereits im Feld befinden, etabliert. Dabei werden über verschiedene Sensoren eingehende Sachverhalte in cross-funktionalen Gremien eingehend auf mögliche Ursachen, Auswirkungen und Lösungen untersucht und einer zügigen Entscheidung zugeführt. Es handelt sich dabei um einen dreistufigen Prozess, auf dessen letzter Stufe ein hochrangiges Gremium über die Erforderlichkeit von Feldmaßnahmen, wie z.B. Rückrufen, entscheidet. Wird ein Rückruf durchgeführt, werden sowohl die betroffenen Kunden als auch die relevanten Behörden gemäß unseren gesetzlichen Pflichten informiert. Zudem erfolgt eine behördliche Veröffentlichung der gemeldeten Rückrufe u.a. im allgemein zugänglichen „Safety Gate“ der EU statt. Damit kommt der Daimler Truck-Konzern seinen Herstellerpflichten aus produkthaftungs- und produktsicherheitsrechtlichen, sowie marktüberwachungs- und typgenehmigungsrechtlichen Vorgaben nach.



B.83

Product Compliance Management System Richtlinie

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Diese Richtlinie zum PCMS beschreibt die Kernelemente des produktbezogenen Compliance Management Systems, welches vom Vorstand des Daimler Truck-Konzerns implementiert wurde, um die regulatorische Compliance unserer Produkte während des Produktlebenszyklus sicherzustellen.
Allgemeine Ziele	Das Ziel des PCMS ist es, die regulatorische Compliance unserer Produkte, auch im Hinblick auf die Anforderungen der Produktsicherheit und -haftung, während des gesamten Produktlebenszyklus (Produktentstehung, Produktion, im Vertrieb und im Einsatz beim Kunden bis hin zur Außerdienststellung) sicherzustellen.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Mithilfe der Richtlinie soll die regulatorische Compliance unserer Produkte gewährleistet werden.
Überwachungsprozess	In einem jährlichen Turnus findet ein Überwachungsprozess des PCMS statt, um das Design, die Implementierung sowie die Wirksamkeit des PCMS zu bewerten. Auf Basis der Analyse werden entsprechende Verbesserungen umgesetzt.
Anwendungsbereich	Die Richtlinie findet Anwendung in allen Konzerngesellschaften mit Ausnahme der Daimler Truck Financial Services.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Umsetzung der Richtlinie liegt in der Verantwortung der fachlich zuständigen Unternehmensbereiche.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	Um potenzielle Produkt Risiken zu minimieren, sind die geltenden marktspezifischen, produktbezogenen Gesetze, Vorschriften, Richtlinien, Automobilstandards oder andere anwendbare Spezifikationen und Vorgaben (z.B. ISO-Normen, produktbezogene Material-Konformität, technische Anweisungen), insbesondere hinsichtlich der anwendbaren technischen Anforderungen, zu beachten und einzuhalten. Durch das PCMS werden Strukturen und Prozesse geschaffen, um dies zu unterstützen.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	n. a.
Verfügbarkeit der Policy für Interessenträger	Die Richtlinie ist über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar.

Unsere Maßnahmen

Unser Engagement umfasst die fortlaufende Entwicklung leistungsstarker Assistenzsysteme, Maßnahmen zur passiven und aktiven Sicherheit, Unterstützung bei Rettung und Bergung sowie des autonomen Fahrens. Wirksame Sicherheitssysteme verringern Risiken für Verbraucher und Endnutzer sowie andere Verkehrsteilnehmer und bieten Chancen für mehr Verkehrssicherheit. Assistenzsysteme können den Fahrer lediglich unterstützen. Die Verantwortlichkeit für das sichere Führen des Fahrzeugs verbleibt immer in vollem Umfang beim Fahrer.

Aktive Sicherheit und Assistenzsysteme

Ein positiver Beitrag ist dann zu erwarten, wenn wir neue Systeme in den Markt einführen oder die Leistungsfähigkeit bestehender Systeme, beispielsweise durch neue Sensorik, erhöhen. Alle Systeme werden umfangreich erprobt, um die fahrdynamischen Grenzen der verschiedenen Sicherheitsfunktionen auszuloten. Zudem waren weltweit über den Zeitraum von 2022 bis Ende 2025 insgesamt 97 Fahrzeuge von Daimler Truck in der Erprobung und Absicherung unserer Systeme unterwegs.

Mit ihnen wurden mehr als sieben Millionen Kilometer zurückgelegt, um eine hohe Qualität sicherzustellen. Mit diesen Erfahrungen geht es noch vor der Markteinführung in Kundentests, um neben der korrekten Funktion auch die Alltagstauglichkeit sicherzustellen.

Im Jahr 2025 konzentrierten sich die Maßnahmen im Bereich der aktiven Sicherheit auf das Ausrollen des aktualisierten ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) Paketes nun auch für den Cascadia in den USA. Diese Plattform kommt auch bei der ebenfalls im Berichtsjahr 2025 neu eingeführten Actros ProCabin zum Einsatz. Die Anforderungen der Europäischen General Safety Regulation (GSR) werden dabei erfüllt. Das bereits im Vorjahr mit dem eActros 600 eingeführte Sicherheitssystem „Connected Traffic Warnings“ wurde in 2025 auch in den Baureihen Actros und Arocs in Europa eingeführt und steht somit in deutlich mehr Fahrzeugen zur Verfügung. Dieses System nutzt eine mobilfunkbasierte V2X¹ Kommunikation und kann u.a. vor sicherheitsrelevanten Situationen, wie z.B. Stauenden, Starkregen, Tagesbaustellen, Baustellensicherungsfahrzeugen oder liegengeliebenen Fahrzeugen warnen. Damit unterstützen wir zusätzlich die backend-basierte C-ITS² Kommunikation über

Mobilfunk, die wir nach und nach auf weitere Baureihen ausrollen wollen. Aktive Sicherheitssysteme sind bei Lkw und Bussen besonders wichtig, da Unfälle mit diesen Fahrzeugen schwere Folgen haben können. Die Assistenzsysteme können dabei unterstützen, gefährliche Situationen frühzeitig zu erkennen und Unfälle abzumildern oder ganz zu vermeiden – zum Schutz aller Beteiligten im Straßenverkehr. Aus diesem Grund entwickeln wir in regelmäßigen Entwicklungszyklen neue Sicherheitssysteme, die Fahrer bei ihrer täglichen Arbeit schützen und unterstützen können.

Ein Schwerpunkt liegt auf dem Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer. Für unsere schweren Nutzfahrzeuge bieten wir beispielsweise Bremsassistenten (Active Brake Assist (ABA) für den Lkw sowie Reisebus und Preventive Brake Assist (PBA) für den Stadtbuss) an, die innerhalb ihrer Systemgrenzen Fußgänger und Fahrradfahrer erkennen und entsprechend reagieren können. Zudem haben wir mit dem aktiven Abbiegeassistenten (Active Side Guard Assist) ein Assistenzsystem eingeführt, das beim Abbiegen innerhalb der Systemgrenzen Unfälle mit Radfahrern vermeiden oder deren Folgen reduzieren kann.

1 V2X: Vehicle-to-everything Kommunikation.
2 C-ITS: Cooperative Intelligent Transport Systems



Das im Berichtsjahr 2024 eingeführte und überarbeitete Active Safety Paket, das den Anforderungen der GSR entspricht, erhielt im Januar 2025 eine softwareseitige Aktualisierung. Das Paket kann auch in Actros- und Arocs-Fahrzeugen, die vor 2025 gebaut wurden und über kompatible Sensorik verfügen, nachgerüstet werden. Für Daimler Buses wurde dieselbe Aktualisierung im September 2025 bereitgestellt. Weitere Produkteinführungen können der Grafik **B.84** entnommen werden.

Unsere Assistenzsysteme unterstützen die Fahrer bei der Fahraufgabe und können so zur Unfallvermeidung bzw. zur Minderung der Unfallschwere beitragen. Ziel ist es, u.a. die Aufmerksamkeit des Fahrers zu steigern, Ermüdung vorzubeugen und eine angepasste Fahrweise zu begünstigen. Dies geschieht u.a. durch Prädiktion, Automatisierung, Verkehrszeichenerkennung, eine verbesserte Rundumsicht und intelligente Lichtsteuerung.

Autonomes Fahren

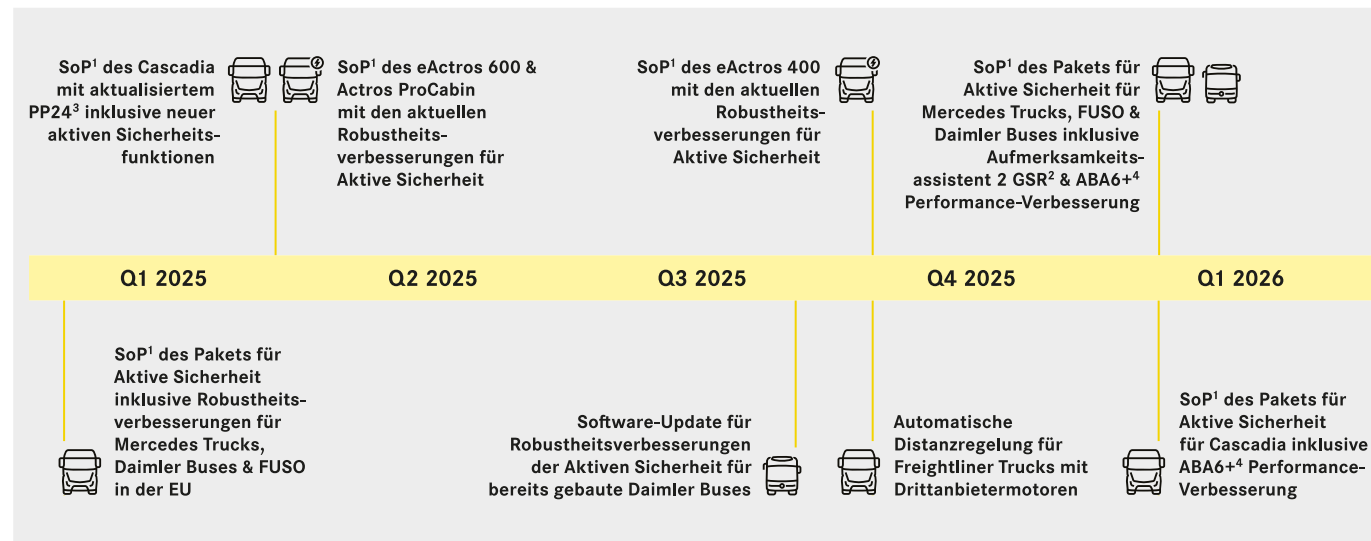
Auch die positiven Auswirkungen, die das autonome Fahren in Zukunft haben kann, haben wir im Berichtsjahr weiter vorangetrieben. Zusammen mit Torc Robotics haben wir Innoviz als Lieferanten für Hochleistungs-LiDAR-Systeme (Light Detection and Ranging) für kurze Reichweiten ausgewählt. Innoviz arbeitet eng mit uns in der Entwicklung der Sensorik zusammen und passt die Technologie speziell auf kommerzielle Anwendungen schwerer Lkw an. Geplant ist der Serieneinbau der InnovizTwo-LiDAR-Sensoren für kurze Distanzen in den Freightliner Cascadia, der in den USA zunächst im Fernverkehr zum Einsatz kommt. Zusammen mit Torcs virtueller Fahrsoftware entsteht ein Sensorsystem, das Radar, Kamera und LiDAR vereint – für hohe Präzision sowohl auf langen Geraden als auch bei komplexen Fahrmanövern. Diese Mehrfachabsicherung ist wichtig für das autonome Fahren gemäß SAE-Level 4.

Digitalisierung

Um die Chancen der Digitalisierung auch für die Fahrzeugentwicklung weiter auszubauen, haben wir im Berichtsjahr die Gründung des Joint Ventures Coretura mit der Volvo Group bekannt gegeben. Coretura wird künftig Daimler Truck, der Volvo Group sowie weiteren potenziellen Kunden ermöglichen, digitale Fahrzeuganwendungen für ihre Produkte anzubieten. Durch eine neue softwaredefinierte

B.84

Einführungen 2025



1 Start of Production

2 General Safety Regulation

3 Performance Package 2024

4 Active Brake Assist 6 Plus

Fahrzeugplattform soll dafür die Basis gebildet und ein neuer Industriestandard gesetzt werden. Zu den konkreten Aktivitäten von Coretura gehören einerseits die Softwareentwicklung eines dedizierten Betriebssystems für Nutzfahrzeuge, andererseits auch die Spezifikation und Beschaffung zentralisierter Hochleistungssteuergeräte, die große Datenmengen verarbeiten können. Diese erhöhte Rechenleistung verbessert auch die Erfassung und Verarbeitung des Fahrzeugumfelds und kann somit einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten.

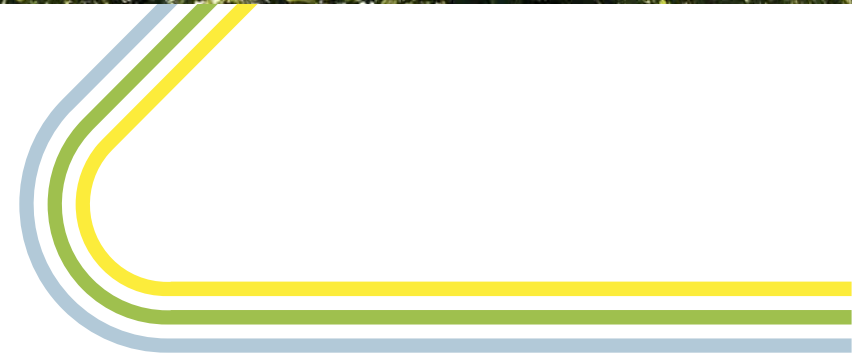
Weitere Maßnahmen und Initiativen

Systeme der **passiven Sicherheit** entfalten ihre schützende Wirkung für Fahrer, Fahrgäste und Unfallbeteiligte, wenn ein Aufprall im Vorfeld nicht mehr verhindert werden konnte. Neben aktiven Rückhaltesystemen, wie Fahrer-Airbag und Sitzgurten mit Straffern, spielt bei uns ein auf Fahrkabinen mit hoher Steifigkeit abgestimmtes Crashkonzept eine zentrale Rolle. Im Fokus steht darüber hinaus eine mögliche Minimierung indirekter Verletzungsgefahren.

Dies umfasst zum Beispiel die Auslegung und Gestaltung von Komponenten des Fahrerhaus-Interieurs, den Brandschutz und gegebenenfalls die Abschaltung von Hochvoltsystemen bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Ein ebenfalls wichtiger Teil unserer Arbeit ist die gezielte **Information von Rettungskräften und Bergediensten**, beispielsweise durch Rettungsleitfäden und -karten sowie Abschleppbrochüren. Ein detailliertes Wissen über unsere Fahrzeuge und deren Sicherheitssysteme unterstützt Rettungsdienste dabei, schneller zu verletzten Fahrern oder Fahrgästen zu gelangen und kann damit helfen, Leben zu retten. Wir sensibilisieren für Verkehrssicherheit – beispielsweise durch **Fahrertrainings, Bildungsprogramme und Roadshows** – und informieren über Sicherheitstechnologien und Innovationen. Weitere detaillierte Informationen zu Verkehrssicherheit finden sich unter www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit/s-social/verkehrssicherheit.



Unternehmensführung



Verantwortungsvolle Unternehmensführung (ESRS G1)

Wir sind überzeugt: Dauerhaft erfolgreich ist nur, wer verantwortungsbewusst handelt – sowohl im eigenen Unternehmen als auch in der Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern. Daher legen wir großen Wert auf die Einhaltung gesetzlicher und ethischer Standards sowie eine entsprechende Compliance-Kultur. Auf diese Weise möchten wir einen bedeutenden Beitrag zu einer verantwortungsvollen und positiven Unternehmenskultur sowie zu nachhaltigen Geschäftsbeziehungen leisten.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Eine verantwortungsvolle Unternehmensführung entspricht unserem Verständnis von nachhaltigem Wirtschaften: Basis hierfür ist nicht nur unser Engagement im Umwelt- und Sozialbereich, sondern auch Investitionen in unser Personal sowie Maßnahmen zur Förderung einer verantwortungsvollen Unternehmensführung. Durch umfangreiche Trainingsmaßnahmen und Kommunikationskampagnen wollen wir unsere Beschäftigten zu Themen der Unternehmensführung und -kultur informieren und sensibilisieren. Dabei wollen wir sie durch Maßnahmen wie das Hinweisgebersystem SpeakUp ermutigen, ihre Beobachtungen zu teilen und so aktiv an der Verbesserung und Stärkung unserer Unternehmenskultur mitzuwirken, um Risiken wie z.B. Korruption und Betrug entgegenzuwirken. Darüber hinaus verstehen wir verantwortungsvolle Unternehmensführung als gelebte Verantwortung entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Eine enge, wertebasierte Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern unterstützt nachhaltiges Handeln und trägt dazu bei, ökologische, soziale und Governance-Aspekte in unsere Liefer- und Vertriebsprozesse zu integrieren. Auf diese Weise können wir langfristig integre und resiliente Partnerschaften fördern, die unseren Anspruch an nachhaltiges Wirtschaften unterstützen. Die folgende Tabelle [B.85](#) zeigt die wesentlichen Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Unternehmensführung des Konzerns auf.

B.85		
Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die Unternehmensführung		
Kategorie	Titel	Beschreibung
Positive Auswirkung ●○○○ ■ ■ □	Die Zusammenarbeit mit ausgewählten Geschäftspartnern fördert nachhaltiges Handeln	Durch die Integration von sozialen, Umwelt- und Governance-Kriterien in den Auswahlprozess und die Formulierung unserer Erwartungen an nachhaltiges Handeln in unseren Business Partner Standards leisten wir in enger Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern, insbesondere Lieferanten einen positiven Beitrag zu nachhaltiger Wirtschaft.
	Chancen ●●●	Ethische Geschäftspraktiken können sich positiv auf die öffentliche Wahrnehmung unseres Unternehmens auswirken
Risiko ●●●	Der Schutz von Hinweisgebern schafft Vertrauen am Arbeitsplatz und kann die Reputation unseres Unternehmens fördern	Solide Governance- und Compliance-Praktiken können die Einhaltung ethischer Werte sowie Gesetze und Vorschriften gewährleisten. Dies kann eine Kultur der Integrität und des Vertrauens fördern und sich positiv auf die Wahrnehmung unseres Unternehmens in der Gesellschaft auswirken.
	Korruption, Bestechung und Betrug können zu Finanz- und Reputationsrisiken führen	Der Schutz von Hinweisgebern kann alle Beschäftigten und Interessengruppen ermutigen und befähigen, ihre Meinungen und Beobachtungen zu teilen. Maßnahmen, um Whistleblower zu schützen, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen, können eine Vertrauenskultur fördern und sich positiv auf die Reputation unseres Unternehmens auswirken.
●○○○ vorgelagert ○●● eigene Geschäftstätigkeit ○○● nachgelagert ■ □ □ kurzfristig ■ □ □ mittelfristig ■ ■ ■ langfristig		

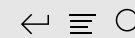
Unsere Richtlinien

Bei Daimler Truck gelten Richtlinien für unsere Beschäftigten, Geschäftspartner und externe Dritte. Sie geben Orientierung für unser tägliches Handeln, unterstützen uns dabei, bestimmte Bereiche unserer Wertschöpfungskette abzudecken und helfen, Herausforderungen im Umgang mit unseren Vertriebspartnern und Lieferanten strukturiert zu meistern. Neben den im Folgenden beschriebenen Daimler Truck Business Partner Standards [B.89](#) und den verpflichtende Vertragsklauseln zur sozialen Verantwortung und zum Umweltschutz [B.90](#) sind folgende Richtlinien relevant:

- Daimler Truck Code of Conduct [B.31](#)
- Compliance Leitrichtlinie [B.32](#)
- Regelverstoß- und Untersuchungsleitrichtlinie [B.70](#)

Unsere Maßnahmen

Unsere Werte und Grundsätze sind im Daimler Truck Code of Conduct verankert. Diese Verhaltensrichtlinie definiert verbindliche Regeln und beschreibt die Prinzipien, nach denen wir arbeiten – intern wie extern – und unterstützt uns dabei, fundierte und verantwortungsvolle Entscheidungen zu treffen. Ein wichtiger Bestandteil zur Förderung einer verantwortungsvollen Unternehmenskultur ist unser Compliance Management System (CMS). Es hilft, gesetzliche Vorgaben zu erfüllen, Fehlverhalten vorzubeugen und eine verantwortungsvolle Unternehmensführung zu stärken. Dies schließt auch Konzepte ein, die im Einklang mit dem Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption (UNCAC) stehen. Wir erkennen die Bedeutung solcher Konzepte an und schulen alle Beschäftigten sowie unsere geschäftsführenden Organe zu den entsprechenden Regelungen.



Als integraler Bestandteil des CMS trägt SpeakUp zu Transparenz, Vertrauen und offener Kommunikation im gesamten Daimler Truck-Konzern bei. Neben formellen Regeln und Prozessen setzen wir auf eine lebendige Unternehmenskultur. Mit unserer „Impact Culture“ möchten wir Freiräume für Engagement und Mitgestaltung schaffen: Beschäftigte werden ermutigt, Verantwortung zu übernehmen und unsere Kultur aktiv mitzugestalten. Rückmeldungen aus der jährlichen Mitarbeiterbefragung – z.B., ob nicht-integres Verhalten offen angesprochen wird und Vertrauen in unser Hinweisgebersystem SpeakUp besteht – unterstützen uns bei der Bewertung unserer Kultur und geben Impulse für die Weiterentwicklung entsprechender Maßnahmen. Weitere Informationen zum Daimler Truck Code of Conduct und unserem CMS finden sich im Kapitel [Nachhaltigkeitsgovernance](#), zur „Impact Culture“ und zur Mitarbeiterbefragung im Kapitel [Unser Team](#).

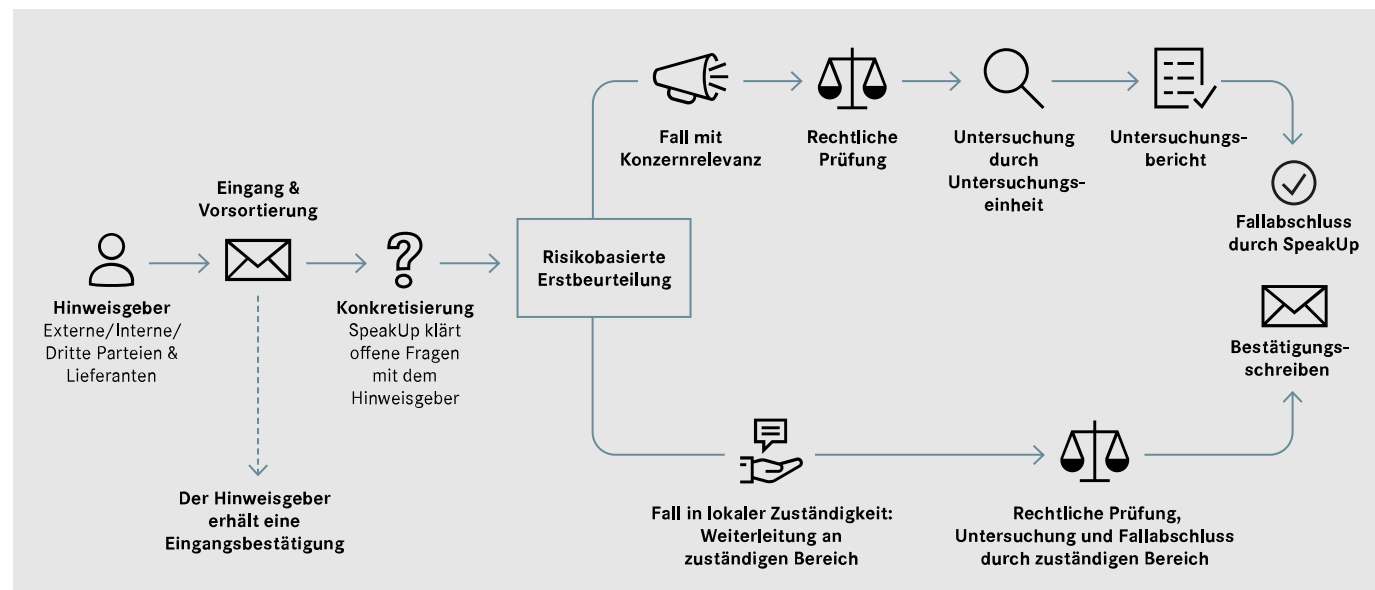
Maßnahme

Nur mit Fairness und Ehrlichkeit können wir langfristige Ziele gemeinsam erreichen und eine Basis für ein vertrauensvolles Miteinander schaffen. Wir rufen unsere Beschäftigten, Geschäftspartner und externe Dritte daher dazu auf, potenzielles Fehlverhalten und Regelverstöße im Rahmen der konzernweiten Geschäftstätigkeit zu melden. Unser **Hinweisgebersystem SpeakUp** ermöglicht die gezielte Meldung von Verstößen gegen Gesetze, unseren Daimler Truck Code of Conduct und weitere konzernweite Richtlinien. Das Verfahren sowie die entsprechenden Zuständigkeiten sind in der Regelverstoß- und Untersuchungsleitrichtlinie [B.70](#) geregelt. Ziel ist eine faire und transparente Vorgehensweise, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für Betroffene als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. Innerhalb des zentralen Compliance Bereichs ist ein Team für die Bearbeitung und Prozessierung der eingehenden Hinweise zuständig. Das Team nimmt regelmäßig an entsprechenden Schulungen teil und pflegt den fachlichen Austausch im Rahmen von Verbandsarbeit und anderen Expertenrunden, um sich kontinuierlich weiterzubilden.

Die Richtlinie dient zudem als Maßstab, um Regelverstöße zu beurteilen und über Konsequenzen zu entscheiden. Sie regelt insbesondere das Verfahren zum Umgang mit Regelverstößen mit Konzernrelevanz sowie Regelverstößen in lokaler Zuständigkeit. Betrifft ein Hinweis den eigenen Geschäftsbereich von Daimler Truck und wird nach einer risikobasierten Erstbeurteilung als Regelverstoß in lokaler Zuständigkeit eingestuft, erfolgt eine Weiterleitung an den jeweils zuständigen lokalen Fachbereich (z. B. HR, Konzernsicherheit, Compliance). Dieser geht dem Hinweis nach und klärt den Fall eigenverantwortlich auf. Stuft das Hinweisgebersystem SpeakUp einen Hinweis in Bezug auf den eigenen Geschäftsbereich von Daimler Truck nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß mit Konzernrelevanz ein, wird der Fall an eine Untersuchungseinheit verwiesen. Dies geschieht, wenn ein hohes Risiko für das Unternehmen, einschließlich seiner Beschäftigten und anderer Personen, besteht. SpeakUp begleitet die weitere Bearbeitung bis zum Abschluss des Verfahrens. Zu den Regelverstößen mit Konzernrelevanz zählen beispielsweise Korruptions- und Geldwäschedelikte, Verstöße gegen das Kartellrecht, technische Vorgaben oder schwere Verletzungen von Umweltvorschriften. Auch Fälle von sexueller Belästigung, Diskriminierung, Rassismus und weiteren Menschenrechtsverletzungen gehören hierzu.

B.86

Das Hinweisgebersystem SpeakUp



Die integrierte SpeakUp-Plattform ermöglicht es allen Beschäftigten und Dritten, weltweit potenzielles Fehlverhalten und Regelverstöße schriftlich über eine geschützte Webseite oder per Sprachmitteilung über eine Telefonnummer zu melden. In beiden Fällen kann die Sprache der Meldung frei ausgewählt werden und eine Kontaktaufnahme ist jederzeit möglich. Hinweise können zudem per E-Mail oder postalisch übermittelt werden. In Deutschland steht Hinweisgebern als zusätzliche Anlaufstelle ein externer, neutraler Mittler zur Verfügung. In allen Fällen kann eine Meldung auch anonym erfolgen. Auch Geschäftspartner und externe Dritte können potenzielles Fehlverhalten oder Regelverstöße unserer Beschäftigten melden und so zur Wahrung unserer Unternehmenswerte und Förderung der Integrität beitragen. Um das Vertrauen in unser Hinweisgebersystem SpeakUp kontinuierlich zu stärken und es insbesondere bei unseren Beschäftigten und Geschäftspartnern noch bekannter zu machen, setzen wir verschiedene Kommunikationsmaßnahmen ein. Diese dienen dazu, über den Meldekanal zu informieren sowie für Compliance-Themen zu sensibilisieren.



Maßnahmen

Unser Compliance-Programm soll dazu beitragen, **Korruption, Bestechung** und Betrug weitestgehend in allen Geschäftsaktivitäten zu verhindern, aufzudecken und zu bekämpfen. Dabei prüfen wir Geschäftspartner und Transaktionen besonders sorgfältig, insbesondere im Umgang mit Behörden und Amtsträgern. Ein zentrales Element unseres Anti-Korruptionsprogramms ist der Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International, der als wesentlicher Parameter für Risiko-Evaluierungen genutzt wird. Erhöhte Korruptionsrisiken identifizieren wir vor allem bei Vertriebsaktivitäten in Hochrisikoländern sowie bei unseren Geschäftsbeziehungen zu autorisierten Händlern, Generalvertretern und Lieferanten weltweit. Unsere Standard-Compliance-Klausel verpflichtet alle Geschäftspartner, über angemessene Verfahren und Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung zu verfügen. Zur Meldung von Vorfällen steht das Hinweisgebersystem SpeakUp zur Verfügung, das die korrekte Prüfung und Bearbeitung von Verdachtsfällen unterstützen soll. Für den Fall von Korruption haben wir klar definierte Berichts- und Eskalationsprozesse, deren Ergebnisse den relevanten Gremien zur Verfügung gestellt werden. Die Compliance-Organisation übernimmt dabei eine beratende und koordinierende Rolle, unterstützt den Vorstand bei der Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und Anforderungen und legt die Grundlage für die Compliance-Standards, -Prozesse und -Kultur innerhalb des Daimler Truck-Konzerns.

Kennzahl

Im Berichtsjahr wurden keine Verurteilungen (2024: 0) oder Geldstrafen (2024: 0) aufgrund von Verstößen gegen Korruptions- oder Bestechungsvorschriften verzeichnet.

Maßnahmen

Wir bieten ein umfangreiches **Schulungsangebot** zu Compliance-Themen an. Der Schulungsbedarf wird regelmäßig erhoben; die Inhalte werden fortlaufend überprüft sowie an aktuelle Erkenntnisse angepasst und weiterentwickelt. Die entsprechenden Trainingsmodule werden den Beschäftigten bei Einstellung, bei Beförderung oder bei einem Wechsel in eine Funktion mit erhöhtem Risiko zugewiesen. Die webbasierten Trainingsmaßnahmen stehen über ein Learning Management System weltweit zur Verfügung. Unsere Beschäftigten in der Verwaltung erhalten alle drei Jahre verpflichtend ein Training zu unserer Verhaltensrichtlinie. Dieses Training vermittelt u. a. unsere Leitprinzipien, unsere Purpose Principles, den richtigen Umgang mit Zuwendungen, Kartellrecht, Korruptionsprävention,

Datenschutz sowie den Umgang mit Rechts- und Regelverstößen über unser Hinweisgebersystem SpeakUp. Neu eintretende Beschäftigte erhalten das Training automatisiert nach ihrem Eintritt ins Unternehmen. Insbesondere die Fachbereiche Vertrieb und Marketing sowie der Einkauf gelten als risikobehaftete Funktionen und stehen daher im Fokus.

Das Training Basic Module – Daimler Truck Code of Conduct, das Inhalte zur Korruptionsprävention enthält, wird allen administrativen Beschäftigten der Daimler Truck AG und ihrer kontrollierten Konzerngesellschaften zugewiesen und deckt damit alle risikobehafteten Funktionen ab. Beschäftigte aus der Produktion und produktionsnahen Bereichen können freiwillig am webbasierten Trainingsprogramm teilnehmen und absolvieren zusätzlich ein speziell für gewerbliche Bereiche entwickeltes Training.

Neu ernannte Mitglieder der Geschäftsleitungen und vergleichbare Positionen absolvieren das obligatorische webbasierte Executive Module – Corporate Governance.

Die Aufsichtsratsmitglieder erhalten im Rahmen des Onboarding-Programms und als Teil der Compliance-Berichterstattung Informationen zu bestehenden Maßnahmen der Korruptionsbekämpfung. Die im Unternehmen angestellten Arbeitnehmervertreter sind zudem in die Schulungsprogramme zur Korruptionsbekämpfung eingebunden. Für das Geschäftsjahr 2026 ist geplant, den Aufsichtsrat spezifisch über Korruptionsprävention und -risiken zu informieren.

B.87

Das Daimler Truck Compliance Trainingsprogramm

Führungskräfte- und Mitarbeiterschulungen		
	Webbasiertes Compliance-Schulungsprogramm	- Zentrale Pflichtzuweisung von Basis-, Management-, Experten-, Executive-Modulen an Beschäftigte in Verwaltungsbereichen der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften 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 Lieferanten und Vertriebspartner		
	Compliance Awareness Modul 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.

Kennzahlen

Der Anteil der risikobehafteten Funktionen, die durch Schulungsprogramme abgedeckt werden, beträgt 100 % (2024: 100 %). Die nachfolgende Tabelle [7 B.88](#) gibt einen Überblick über unser Schulungsangebot, in denen Korruptionsprävention und Bestechung als Bestandteil behandelt werden.

Maßnahmen

Eine vertrauensvolle **Zusammenarbeit mit Vertriebspartnern und Lieferanten** basiert auf einem geteilten Werteverständnis und der Bereitschaft, gemeinsam Verantwortung zu übernehmen. Für uns bei Daimler Truck bilden ethisches Handeln und die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben die Grundlage für nachhaltige Geschäftsbeziehungen. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass nicht nur unsere Beschäftigten, sondern auch unsere Geschäftspartner bestmöglich nach diesen Prinzipien agieren. Durch regelmäßige Aktualisierungen unserer Risikobewertungen und die Integration neuer Standards in unsere Strategie fördern wir eine stetige Weiterentwicklung der Zusammenarbeit – mit der Zielsetzung, unsere Geschäftsbeziehungen zu stärken.

In unseren Business Partner Standards haben wir festgelegt, was wir von unseren Geschäftspartnern, einschließlich unseren Lieferanten, erwarten. Dazu gehören Anforderungen an die Achtung und Wahrung von Menschenrechten, die Förderung guter Arbeitsbedingungen, den Umweltschutz sowie die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften. Unsere Business Partner Standards finden sich unter www.daimlertruck.com/unternehmen/compliance/compliance-of-our-business-partners.

B.88
Schulungsangebot zu Korruption und Bestechung

Schulung	Umfang	Zielgruppe	Anzahl der Teilnehmenden ¹		davon Führungskräfte ²		Wiederholungs- frequenz ³	Schulungsformat
			2025	2024	2025	2024		
Basic Module - Daimler Truck Code of Conduct	Purpose Principles im Arbeitsalltag leben, richtig mit Zuwendungen umgehen (Korruptionsprävention), freien Wettbewerb schützen, Daten von uns und anderen schützen, auf Rechts- und Regelverstöße hinweisen, verantwortungsbewusst und sicher auf Social Media kommunizieren	Alle aktiven Beschäftigten der Verwaltung der Daimler Truck AG & kontrollierten Konzerngesellschaften	43.146	42.922	5.285	5.247	3 Jahre	online
Expert Module - Compliance@Marketing&Sales	Umgang mit Transaktionen, das Vertriebssystem von Daimler Truck, Kartellrecht, Pflege von Geschäftsbeziehungen (Korruptionsprävention), Umgang mit Geschäftspartnern, Human Rights Compliance / Menschenrechte	Aktive Beschäftigte der Verwaltung der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften weltweit in Marketing- und Vertriebsfunktionen	10.277	11.966	1.226	1.458	3 Jahre	online
Expert Module - Compliance@Procurement	Sorgfältige Auswahl der Geschäftspartner, Korruptionsprävention, Kartellrecht, Human Rights Compliance, Data Compliance, Schutz geistigen Eigentums - spezifische Regelungen für Produktionsmaterial, Product Compliance, Incoterms 2020 in Zusammenhang mit Zollabwicklung	Aktive Beschäftigte der Verwaltung der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften weltweit in zentralen Einkaufsfunktionen	1.951	1.763	235	240	3 Jahre	online
Executive Module - Corporate Governance	Rechtliche Aspekte, Richtlinien-Management, Organisationsgestaltung, Compliance inkl. Korruptionsprävention, Risikomanagement, External Affairs, Steuern & Zoll, Related Party Transactions nach ARUG II, Zusatzbaustein für CFO, D&O-Versicherung	Alle CEOs/CFOs, alle Leiter der Ebene 2 (Voll- und Teilzeitkräfte) der Verwaltung der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften, alle Leiter von Geschäftseinheiten der Verwaltung der Daimler Truck AG sowie alle Mandatsträger kontrollierter und nicht kontrollierter Beteiligungen	97	82	95	80	3 Jahre	online

1 Eingeschlossen sind hier alle aktiven Beschäftigten der Verwaltung (Voll- und Teilzeitkräfte) der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften, die die IT-Anforderungen für die Durchführung von Trainings im Daimler Truck Learning Management System erfüllen.

2 Eingeschlossen sind hier alle Führungskräfte (Voll- und Teilzeitkräfte) der Ebenen 4 und höher der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften, die die IT-Anforderungen für die Durchführung von Trainings im Daimler Truck Learning Management System erfüllen.

3 Beschäftigte, die in eine Funktion mit erhöhtem Risiko wechseln oder neu in eine Funktion mit erhöhtem Risiko einsteigen, erhalten die relevanten Trainings automatisiert zugewiesen.

Wir erwarten, dass unsere Geschäftspartner – insbesondere unsere direkten Lieferanten – diese Standards anerkennen und deren Inhalte angemessen an ihre Beschäftigten sowie entlang ihrer vorgelagerten Wertschöpfungskette weitervermitteln. Ebenso erwarten wir von ihnen, die Einhaltung dieser Standards regelmäßig zu überprüfen. Dies betrachten wir als wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Weiterführende und detaillierte Regelungen zu diesen Standards sind in unseren Einkaufsvertragsbedingungen zur sozialen Verantwortung und zum Umweltschutz sowie in den Compliance-Vertragsklauseln enthalten.

Als Unterstützung stellen wir unseren Vertriebspartnern und Lieferanten ein speziell entwickeltes Compliance Awareness Modul zur Verfügung. Dieses basiert u.a. auf den Inhalten unserer Business Partner Standards. Es vermittelt aktuelle Anforderungen und bietet Lieferanten sowie Vertriebspartnern eine praktische Hilfestellung im Umgang mit potenziellen Compliance-Risiken. Weitere Informationen sind auf unserer Internetseite unter www.dt-compliance-awareness-module.com aufrufbar.

Im Produktionsmaterialeinkauf wird vor der Vergabe neuer Aufträge ab einem bestimmten Auftragswert ein auf Selbstauskünften basierendes Nachhaltigkeitsrating (SAQ) als verpflichtendes Kriterium abgefragt und berücksichtigt.¹ Sowohl neue Lieferanten als auch bereits bestehende Zulieferer werden hinsichtlich ihrer Nachhaltigkeitskriterien geprüft, insbesondere wenn neue Standorte oder zusätzliche Produktionsumfänge hinzukommen. Dabei werden den Zulieferern insbesondere Fragen zu Sozial- und Menschenrechtsstandards sowie zu Umweltstandards gestellt. Im Bedarfsfall führen wir bei Lieferanten mit erhöhter Risikoexposition auch Audits durch.

Unmittelbare Lieferanten unterziehen wir risikobasierten Due Diligence-Prozessen, bei denen bestehende Lieferanten regelmäßig, insbesondere im Hinblick auf menschenrechtliche Risiken überprüft werden. Die zwei-stufige Risikoanalyse beginnt mit einer abstrakten Risikobewertung, die mithilfe eines IT-Systems und verschiedenen Risikoindikatoren wie Standort und Verwendung kritischer Warengruppen erfolgt.

Anschließend unterziehen wir identifizierte Hochrisikolieferanten einer vertieften Risikoanalyse, insbesondere durch Lieferantenfragebögen. Weitere Informationen finden sich unter supplier.daimlertruck.com/portal/de sowie in dem Kapitel [Menschenrechte in der Wertschöpfungskette](#).

1 Der Auftragswert bei Neuvergaben muss über 1 Mio. € liegen und der Lieferant einen Jahresumsatz von mehr als 15 Mio. € aufweisen; in diesem Fall wird das SAQ-Rating verpflichtend.

B.89

Daimler Truck Business Partner Standards

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Unsere Erwartungen an Geschäftspartner - einschließlich Lieferanten - u.a. zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte, des Umwelt- und Klimaschutz sowie anderer Compliance-relevanter Themen sind in unseren Daimler Truck Business Partner Standards definiert. Dies umfasst insbesondere auch die Themenfelder angemessene Löhne und Arbeitsschutz, Achtung der Koalitionsfreiheit, Anforderungen an den Einsatz von Sicherheitskräften, Menschenhandel, Zwangs- und Kinderarbeit sowie den verantwortungsvollen Umgang mit natürlichen Ressourcen.
Allgemeine Ziele	Die Daimler Truck Business Partner Standards sollen sicherstellen, dass alle Geschäftspartner des Unternehmens bestimmte ethische und rechtliche Standards achten, um das Unternehmen sowie seine Partner vor rechtlichen und reputationsbezogenen Risiken zu schützen. Durch das Setzen klarer Standards und Erwartungen im Zusammenhang mit der Achtung von Menschenrechten werden zugleich negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette vorgebeugt.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Die Daimler Truck Business Partner Standards sind Teil von Daimler Trucks Strategie für das Management seiner wesentlichen Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette. Durch die Formulierung unserer Erwartungen an nachhaltiges Handeln leisten wir in enger Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern, insbesondere Lieferanten, einen positiven Beitrag zu einer nachhaltigen Wirtschaft.
Überwachungsprozess	Die Business Partner Standards werden im Rahmen der jährlich stattfindenden Bewertung der Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit des CMS geprüft.
Anwendungsbereich	Die Daimler Truck Business Partner Standards umfassen Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und beziehen sich nicht ausschließlich auf bestimmte Gruppen.
Verantwortliche Organisationsebene	Die Business Partner Standards werden von allen relevanten Center of Competence (CoC) aus den Legal & Compliance sowie relevanten Fachabteilungen der Daimler Truck AG gemeinsam erstellt.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	In unseren Business Partner Standards nehmen wir insbesondere Bezug auf die Achtung der folgenden internationalen Standards: Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, Internationaler Pakt über bürgerliche und politische Rechte, Internationaler Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte, die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, 10 Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	In den Business Partner Standards sind die Interessen der relevanten Stakeholder berücksichtigt, insbesondere unserer Lieferanten, Dienstleister und weiterer Geschäftspartner.
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Die Business Partner Standards sind über die Internetseite supplier.daimlertruck.com/support/news/die-daimler-business-partner-standards öffentlich abrufbar und über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar.



B.90

Verpflichtende Vertragsklauseln zur sozialen Verantwortung und zum Umweltschutz

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Die Klauseln definieren die Standards und Anforderungen an Lieferanten mit Blick auf die Achtung der Menschenrechte und guter Arbeitsbedingungen sowie für den Umweltschutz. Dies umfasst insbesondere auch die Themenfelder angemessene Löhne und Arbeitsschutz, Achtung der Koalitionsfreiheit, Anforderungen an den Einsatz von Sicherheitskräften, Zwangsarbeit und den verantwortlichen Umgang mit natürlichen Ressourcen. Im Hinblick auf Umweltstandards und Umweltverträglichkeit werden verbindliche Vorgaben für eine umweltfreundliche Produktion, Energie- und Ressourcenschonung, Abfallreduzierung und das Chemikalienmanagement formuliert. Zudem halten wir unsere Lieferanten dazu an, unsere Ziele im Hinblick auf das Erreichen einer CO ₂ e-Neutralität unserer Produkte und Dienstleistungen zu unterstützen.
Allgemeine Ziele	Die konzernweit verbindlichen Klauseln zur sozialen Verantwortung und zum Umweltschutz definieren klare Standards und Anforderungen für die Zusammenarbeit mit Lieferanten. Zudem gewährleisten sie die vertragliche Umsetzung der relevanten Menschenrechts- und Umweltstandards, die in unseren Business Partner Standards gegenüber den Lieferanten zum Ausdruck gebracht werden. Die vertragliche Regelung ermöglicht es, unsere Erwartungen gegenüber Lieferanten bei Bedarf rechtlich durchzusetzen. Sie dient sowohl der Einhaltung rechtlicher Vorgaben als auch der Förderung sozialer und ökologischer Standards entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Die Klauseln adressieren die Reduktion der Umwelt- und Klimaauswirkungen in der Wertschöpfungskette sowie die Minimierung von Risiken durch umweltfreundliche Produktionsprozesse und vorausschauende Ressourcenplanung. Darüber hinaus stellen sie einen wesentlichen Bestandteil zur Sicherstellung der Achtung menschenrechtlicher Standards bei Daimler Truck entlang unserer Wertschöpfungskette dar. Dies trägt insgesamt zur Vorbeugung und Minimierung von negativen Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette bei.
Überwachungsprozess	Kontrolle der Einhaltung durch Supplier Audits und/oder über Lieferantenselbstauskünfte; Zertifikatsprüfung für Umweltmanagementsysteme nach ISO 14001, EMAS oder vergleichbaren Standards.
Anwendungsbereich	Weltweite Anforderungen für Lieferanten von Produktions- und Nichtproduktionsmaterial.
Verantwortliche Organisationsebene	Für die wirksame Einbindung der Vertragsklauseln in unseren Verträgen mit Geschäftspartnern ist in erster Linie die Einkaufsabteilung zuständig. Unterstützt wird sie bei Bedarf durch die Rechtsabteilung.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	Die Klauseln basieren auf internationalen Standards wie der Internationalen Menschenrechtscharta und den 10 Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen, den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen sowie den Kernarbeitsnormen der internationalen Arbeitsorganisation. Darüber hinaus nehmen sie Bezug auf ISO 14001, EMAS und vergleichbare Umweltmanagementstandards.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	Anforderungen an ressourcenschonende und umweltfreundliche Produktion, die den Erwartungen von Umweltinitiativen, gesetzlichen Regulierungen und Kundenbedürfnissen entsprechen.
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Die Klauseln sind zum einen fester Bestandteil der Lieferantenverträge und zum anderen sind sie öffentlich über das Daimler Truck Supplier Portal unter supplier.daimlertruck.com/portal/de zugänglich.



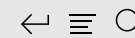
Anhang zum Kapitel Nachhaltigkeit bei Daimler Truck

Angabepflichten und Einbeziehung durch Verweis

In den folgenden Tabellen sind alle Angabepflichten des ESRS 2 und der sieben thematischen ESRS-Standards aufgeführt, die für Daimler Truck wesentlich sind und die bei der Erstellung unserer Konzernnachhaltigkeitserklärung zugrunde gelegt wurden. Nicht berücksichtigt haben wir alle Angabepflichten der thematischen Standards, E3, E4 und S3, da diese unterhalb unserer Wesentlichkeitsschwelle liegen. Die Tabellen können verwendet werden, um die Informationen zu finden, die sich auf eine bestimmte Angabepflicht in der Konzernnachhaltigkeitserklärung beziehen. Die Tabellen zeigen auch, wo wir Informationen, die sich auf eine bestimmte Angabepflicht beziehen, außerhalb der Konzernnachhaltigkeitserklärung verortet und per Verweis aufgenommen haben.

In den Fällen, in denen uns noch keine Informationen zu einer Angabepflicht vorliegen, ist kein Verweis angegeben.

B.91	
ESRS 2 - Allgemeine Angaben	
	Seite
BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen73
BP-2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen73 - 74
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane77 - 78
GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen78
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme78 - 79
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht78; 156
GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung79 - 80
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette74 - 75
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger76
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell83
IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen82
IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten150 - 153

**B.92****ESRS E1 - Klimawandel**

	Seite
ESRS 2, GOV-3 Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	78 - 79
E1-1 Übergangsplan für den Klimaschutz	91
ESRS 2, SBM-3 Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	83
E1-2 Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	88
E1-3 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	91 - 98
E1-4 Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	93 - 96
E1-5 Energieverbrauch und Energiemix	94 - 95
E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	89 - 91; 96
E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Zertifikate	97
E1-8 Interne CO ₂ -Bepreisung	97
E1-9 Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen	Schrittweise Einführung

B.93**ESRS E2 - Umweltverschmutzung**

	Seite
E2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	99
E2-2 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	99
E2-3 Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	99
E2-4 Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	Nicht wesentlich
E2-5 Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	Nicht wesentlich
E2-6 Erwartete finanzielle Effekte durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Schrittweise Einführung

B.94**ESRS E5 - Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**

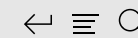
	Seite
E5-1 Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	100 - 101
E5-2 Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	102 - 105
E5-3 Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	103
E5-4 Ressourcenzuflüsse	102
E5-5 Ressourcenabflüsse	104 - 106
E5-6 Erwartete finanzielle Effekte durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Schrittweise Einführung

**B.95****ESRS S1 - Arbeitskräfte des Unternehmens**

		Seite
ESRS 2, SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	118 - 119
ESRS 2, SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	115; 117
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	116; 119; 122 - 123; 127; 130
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	118 - 120; 124
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	120
S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	124 - 126; 128 - 129; 131
S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	125 - 126; 128
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	117 - 118; 120
S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	Schrittweise Einführung
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	118; 120
S1-9	Diversitätskennzahlen	126
S1-10	Angemessene Entlohnung	131
S1-11	Soziale Absicherung	Schrittweise Einführung
S1-12	Menschen mit Behinderungen	Schrittweise Einführung
S1-13	Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Schrittweise Einführung
S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	129
S1-15	Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	Schrittweise Einführung
S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	131
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	120 - 121

B.96**ESRS S2 - Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**

		Seite
ESRS 2, SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	132; 135
ESRS 2, SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	132
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	134
S2-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	132 - 133
S2-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	133 - 134
S2-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	135 - 137
S2-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	135

**B.97****ESRS S4 - Verbraucher und Endnutzer**

		Seite
ESRS 2, SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	139
ESRS 2, SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	138
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	140
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen	140
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	140
S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	141 - 142
S4-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	139

B.98**ESRS G1 - Unternehmensführung**

		Seite
ESRS 2, GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	77 - 78
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	79; 81; 144 - 147
G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	147 - 149
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	146 - 147
G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	146
G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	Nicht wesentlich
G1-6	Zahlungspraktiken	Nicht wesentlich



Liste der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben

B.99

Datenpunkte aus weiteren EU-Rechtsvorschriften

Angabepflicht	Datenpunkt	Datenpunkt Name	Seite
ESRS 2, GOV-1	21 (d)	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen	77
ESRS 2, GOV-1	21 (e)	Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind	77
ESRS 2, GOV-4	30	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	156
ESRS 2, SBM-1	40 (d) i	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen	n. a.
ESRS 2, SBM-1	40 (d) ii	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien	n. a.
ESRS 2, SBM-1	40 (d) iii	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen	n. a.
ESRS 2, SBM-1	40 (d) iv	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak	n. a.
ESRS E1-1	14	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050	91
ESRS E1-1	16 (g)	Unternehmen, die von den in Paris abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind	n. a.
ESRS E1-4	34	THG-Emissionsreduktionsziele	96
ESRS E1-5	38	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren)	95
ESRS E1-5	37	Energieverbrauch und Energiemix	94 - 95
ESRS E1-5	40-43	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	94
ESRS E1-6	44	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	89
ESRS E1-6	53-55	Intensität der THG-Bruttoemissionen	89
ESRS E1-7	56	Entnahme von Treibhausgasen und CO ₂ -Zertifikate	97
ESRS E1-9	66	Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken	Schrittweise Einführung
ESRS E1-9	66 (a), 66 (c)	Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko; Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden	Schrittweise Einführung
ESRS E1-9	67 (c)	Aufschlüsselungen des Buchwerts der Immobilien des Unternehmens nach Energieeffizienzklassen	Schrittweise Einführung
ESRS E1-9	69	Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen	Schrittweise Einführung
ESRS E2-4	28	Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird	n. a.
ESRS E3-1	9	Wasser- und Meeresressourcen	Nicht wesentlich
ESRS E3-1	13	Spezielles Konzept	Nicht wesentlich
ESRS E3-1	14	Nachhaltige Ozeane und Meere	Nicht wesentlich
ESRS E3-4	28 (c)	Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers	Nicht wesentlich
ESRS E3-4	29	Gesamtwasserverbrauch in m ³ je Nettoeinnahme aus eigenen Tätigkeiten	Nicht wesentlich
ESRS 2, SBM-3 E4	16 (a) i	Tätigkeiten, die in Gebieten mit schutzbedürftiger Biodiversität negative Auswirkungen haben	Nicht wesentlich
ESRS 2, SBM-3 E4	16 (b)	Wesentliche negative Auswirkungen in Bezug auf Landdegradation, Wüstenbildung oder Bodenversiegelung	Nicht wesentlich
ESRS 2, SBM-3 E4	16 (c)	Tätigkeiten, die sich auf bedrohte Arten auswirken	Nicht wesentlich

**B.100****Datenpunkte aus weiteren EU-Rechtsvorschriften**

Angabepflicht	Datenpunkt	Datenpunkt Name	Seite
ESRS E4-2	24 (b)	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft	Nicht wesentlich
ESRS E4-2	24 (c)	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere	Nicht wesentlich
ESRS E4-2	24 (d)	Strategien zur Bekämpfung der Entwaldung	Nicht wesentlich
ESRS E5-5	37 (d)	Nicht recycelte Abfälle	104
ESRS E5-5	39	Gefährliche und radioaktive Abfälle	104
ESRS 2, SBM 3 S1	14 (f)	Risiko von Zwangsarbeit	Nicht wesentlich
ESRS 2, SBM 3 S1	14 (g)	Risiko von Kinderarbeit	Nicht wesentlich
ESRS S1-1	20	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	116
ESRS S1-1	21	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden	116
ESRS S1-1	22	Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels	116
ESRS S1-1	23	Konzept oder ein Managementsystem in Bezug auf die Verhütung von Arbeitsunfällen	127
ESRS S1-3	32 (c)	Zahl der Todesfälle sowie Zahl und Quote der Arbeitsunfälle	145
ESRS S1-14	88 (b), 88 (c)	Zahl der Todesfälle sowie Zahl und Quote der Arbeitsunfälle	129
ESRS S1-14	88 (e)	Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage	Schrittweise Einführung
ESRS S1-16	97 (a)	Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	131
ESRS S1-16	97 (b)	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane	131
ESRS S1-17	103 (a)	Fälle von Diskriminierung	120
ESRS S1-17	104 (a)	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	120 - 121
ESRS 2, SBM 3 S2	11 (b)	Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette	132
ESRS S2-1	17	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	135
ESRS S2-1	18	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	134
ESRS S2-1	19	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	133
ESRS S2-1	19	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden	134
ESRS S2-4	36	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette	133
ESRS S3-1	16	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte	Nicht wesentlich
ESRS S3-1	17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und der OECD-Leitlinien	Nicht wesentlich
ESRS S3-4	36	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	Nicht wesentlich
ESRS S4-1	16	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	140
ESRS S4-1	17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	133
ESRS S4-4	35	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	133
ESRS G1-1	10 (b)	Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption	144
ESRS G1-1	10 (d)	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	Nicht wesentlich
ESRS G1-4	24 (a)	Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	146
ESRS G1-4	24 (b)	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	146



Erklärung zur Sorgfaltspflicht

B.101

Erklärung zur Sorgfaltspflicht

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Absätze in der Nachhaltigkeitserklärung
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 GOV-2: 78; ESRS 2 GOV-3: 78 - 79; ESRS 2 SBM-3: 87 (E1); 115 (S1); 132 (S2); 138 (S4)
b) Einbindung betroffener Interessengruppen in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	ESRS 2 GOV-2: 78; ESRS 2 SBM-2: 76; ESRS 2 IRO-1: 82; ESRS 2 MDR-P: 81 (ESRS 2); 88 (E1); 116; 119; 122 - 123 (S1); 134 (S2); 141 (S4)
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	ESRS 2 IRO-1: 82 (E1, E2, E5, G1); Weitere: 117 (S1); 132 (S2); 138 (S4)
d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	ESRS 2 MDR-A: 91 - 94; 96 - 98 (E1); 99 (E2); 102 - 105 (E5); 124 - 126; 128 - 129; 131 (S1); 135 - 137 (S2); 141 - 142 (S4)
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	ESRS 2 MDR-M: 89 - 91; 94 - 97 (E1); 102; 104 - 105 (E5); 117 - 118; 120 - 121; 126; 129; 131 (S1); 133 (S2); 133 (S4) ESRS 2 MDR-T: 93; 96 (E1); 99 (E2); 103 (E5); 125 - 126, 128 (S1); 135 (S2); 139 (S4)

Aufnahme von Informationen mittels Verweis

B.102

Verwiesene Informationen

Datenpunkt	Verweis	Seite
ESRS 2, GOV-1.21c	EZUF ¹ , Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat	173; 176 - 177; 178 - 179
ESRS 2, GOV-1.23a	EZUF ¹ , Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat	171; 173; 177; 178 - 179

1 Erklärung zur Unternehmensführung

Verweise auf externe Quellen im Kapitel zur Nachhaltigkeit bei Daimler Truck sind nicht Teil der Konzernnachhaltigkeitserklärung. Sie werden mit folgendem Symbol ausgewiesen:

Redaktioneller Hinweis

Der letzte Geschäftsbericht mit dem Kapitel Nachhaltigkeit bei Daimler Truck erschien am 14. März 2025.

Weitere Informationen

Neben der Konzernnachhaltigkeitserklärung werden unter www.daimlertruck.com weitere Dokumente wie das ESG Factbook veröffentlicht.

Ansprechpartner

Sustainability Reporting
Sustainability_dt@daimlertruck.com



Corporate Governance

Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

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

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Zum 31. Dezember 2025 betrug das gezeichnete Kapital der Daimler Truck Holding AG (nachfolgend auch Gesellschaft) 765.600.399 €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 765.600.399 auf den Namen lautende Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag). Im Berichtsjahr wurde das Grundkapital mit Wirkung vom 4. November 2025 durch die Einziehung eigener Aktien von 791.868.289 € auf 765.600.399 € herabgesetzt. 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 2025 befanden sich keine eigenen Aktien im Bestand.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

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

Im Rahmen der im Geschäftsjahr 2021 erfolgten Herauslösung des 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 die Mercedes-Benz Group AG im Hinblick auf die anzustrebende Art und Weise der Veräußerung 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 erklärt, dass sie für den Fall einer Veräußerung innerhalb der ersten sechs Jahre nach dem ersten Börsenhandelstag der Aktie der Daimler Truck Holding AG (mithin bis zum 10. Dezember 2027) 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. Aktien der Daimler Truck Holding AG, die Beschäftigte der Daimler Truck España, S.L.U., Daimler Truck Financial Services España, E.F.C., S.A.U., Daimler Truck Renting España, S.A.U. und Daimler Buses España, S.A.U. im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms der spanischen Konzerngesellschaften erworben haben, unterliegen für einen Zeitraum von drei Jahren ab dem Zeitpunkt der Übertragung der Aktien auf die Beschäftigten 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 ihres Anstellungsverhältnisses 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 2025 hielt die Mercedes-Benz Group AG mit Sitz in Stuttgart, Deutschland, direkt 25,19 % 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 7,06 % 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 32,25 % der Stimmrechte. Die Steigerung der prozentualen Anteile der Stimmrechte im Vergleich zum Vorjahr ist auf die am 4. November 2025 erfolgte Herabsetzung des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG zurückzuführen.

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 Stimmrechtsmitteilung vom 28. Januar 2022 betraf dies 41,1 Mio. Aktien, die nach Stimmrechtsmitteilung des Mercedes-Benz Pension Trust e.V. zuletzt vom 6. November 2024 5,19 % des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG entsprachen. Nach der am 4. November 2025 erfolgten Herabsetzung des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG entspricht dies nunmehr einem Anteil von 5,37 %.

Die Gesamtzahl der der Mercedes-Benz Group AG zustehenden bzw. nach dem WpHG zuzurechnenden Stimmrechte betrug zum 31. Dezember 2025 insgesamt 37,62 % 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 wurde Jürgen Hartwig bis zum 30. November 2026 zum Mitglied des Vorstands der Daimler Truck Holding AG bestellt. 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. Der Aufsichtsrat hat diese Aufgabe an den Präsidial- und Vergütungsausschuss übertragen. Satzungsänderungen werden nach § 181 Abs. 3 AktG mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

Befugnisse des Vorstands, Aktien zurückzukaufen

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Mai 2025 wurde die von der ordentlichen Hauptversammlung am 15. Mai 2024 beschlossene und bis 14. Mai 2029 befristete Ermächtigung des Vorstands zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien und Ausschluss des Bezugsrechts aufgehoben, soweit von ihr bis zum 27. Mai 2025 kein Gebrauch gemacht wurde. Zugleich wurde der Vorstand durch Beschluss der ordentlichen

Hauptversammlung vom 27. Mai 2025 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 26. Mai 2030 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 (nachfolgend auch Ermächtigung 2025). 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 26. Mai 2030 stattfinden darf.

Im Berichtsjahr wurde das am 10. Juli 2023 beschlossene und seit den vorgenannten Beschlüssen der ordentlichen Hauptversammlung vom 27. Mai 2025 auf Grundlage der Ermächtigung 2025 zu unveränderten Bedingungen fortgeführte Aktienrückkaufprogramm beendet. Insgesamt wurden über einen Zeitraum von 24 Monaten in zwei Tranchen 57.351.483 eigene Aktien im Wert von 1.999.994.749,66 € (ohne Erwerbsnebenkosten) erworben. Hierbei wurden im Rahmen der zweiten Tranche des Aktienrückkaufprogramms 26.267.890 eigene Aktien im Wert von 968.249.969,28 € erworben und mit Wirkung zum 4. November 2025 im Wege der Kapitalherabsetzung eingezogen.

Auf Basis der Ermächtigung 2025 hatte der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 7. Juli 2025 ein neues Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Hiernach sollen eigene Aktien im Wert von bis zu 2 Mrd. € über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten über die Börse oder ein multilaterales Handelssystem im Sinne von § 2 Abs. 6 Börsengesetz erworben werden. Der Aktienrückkauf soll in zwei Tranchen erfolgen. Im Berichtsjahr wurden keine eigenen Aktien erworben. Nähere Informationen zum Aktienrückkaufprogramm finden sich in [Anmerkung 21. Eigenkapital](#) des Konzernanhangs und unter www.daimlertruck.com/investoren/aktie/aktienrueckkauf.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben

Mit Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 5. November 2021, der 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 März 2024. Die Kreditlinie sieht 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 Kreditlinie bedeutet im Verhältnis zu einer Gesellschaft eine andere Gesellschaft, (i) die direkt oder indirekt von der erstgenannten Gesellschaft kontrolliert wird, (ii) bei der mehr als 50,00 % 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 Kreditlinie bedeutet (i) das Recht, die Angelegenheiten einer Gesellschaft zu bestimmen, (ii) das Recht, die Zusammensetzung des Vorstands oder vergleichbarer Gremien zu kontrollieren, oder (iii) das Recht, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats (soweit durch die Gesellschafter gewählt) zu kontrollieren.

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

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 2025. 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 sowie 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 2024 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 wurde Jürgen Hartwig bis zum 30. November 2026 zum Mitglied des Vorstands der Daimler Truck Holding AG bestellt.	Bei der längeren Bestelldauer wurde seinerzeit insbesondere berücksichtigt, dass die Daimler Truck Holding AG als Management-Holdinggesellschaft der Daimler Truck AG fungiert und Jürgen Hartwig bereits seit 1. Oktober 2019 Mitglied im Vorstand der Daimler Truck AG war. Die Bestellung der übrigen im Amt befindlichen Vorstandsmitglieder entsprach der Empfehlung. Auch künftig wird der Empfehlung B.3 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 2025 Für den Aufsichtsrat Joe Kaeser Vorsitzender Für den Vorstand Karin Rådström Vorsitzende

Diese Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) ist neben den nicht mehr aktuellen Entsprechenserklärungen der vergangenen fünf Jahre, soweit bereits verfügbar, unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/erklaerungen-berichte/ abrufbar.



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 27. Mai 2025 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 2025 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 der 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 für Vorstand und Aufsichtsrat.

Deutscher Corporate Governance Kodex (DCGK)

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 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 unsere Ambition, 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, der Daimler Truck Code of Conduct, 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.
- Wir schaffen Fortschritt, gemeinsam.

Neben den Purpose Principles enthält unsere Verhaltensrichtlinie unter anderem folgende Themen: Achtung der Menschenrechte und Umweltschutz, Einhaltung von Gesetzen und internen Regelungen, angemessenes Verhalten innerhalb des Daimler Truck-Konzerns sowie gegenüber Behörden, Amtsträgern, Geschäftspartnern und Kunden, Umgang mit Interessenkonflikten, Untersagung von Korruption in jeglicher Form, Schutz des Unternehmensvermögens, Wahrnehmung unserer gesellschaftlichen und sozialen Verantwortung, Umgang mit Daten. Die Richtlinie gilt für alle Beschäftigten der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG sowie für die kontrollierten Daimler Truck-Konzerngesellschaften. Sie ist unter www.daimlertruck.com/unternehmen/compliance/daimler-truck-code-of-conduct abrufbar.

Grundsatzerklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten

Wir bekennen uns zu den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen und messen den Rechten

der internationalen Menschenrechtscharta und den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) besondere Bedeutung bei. 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 Grundsatzerklärung 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, gute Arbeitsbedingungen, den Umweltschutz sowie die Compliance. Wir fordern, dass unsere Geschäftspartner - insbesondere unsere direkten Lieferanten - diese Standards anerkennen und an ihre Beschäftigten sowie an ihre vorgelagerte Wertschöpfungskette kommunizieren. Wir erwarten auch, dass unsere Geschäftspartner überprüfen, ob diese Standards eingehalten werden. Die Beachtung 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. Es wurde zudem ein Managementsystem für Auswirkungen, Risiken- und Chancenbewertung (IRO Management) in Bezug auf Nachhaltigkeitsthemen aufgesetzt. 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, bestandsgefährdende oder den Erfolg des Unternehmens gefährdende 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 zusätzlichen 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 findet 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 [☛ Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) in dem Abschnitt [☛ Nachhaltigkeitsgovernance](#) im zusammengefassten Lagebericht beschrieben.

Die Stellungnahme zu Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems sowie zum Compliance Management System findet sich im [☛ Risiko- und Chancenbericht](#) des zusammengefassten Lageberichts.

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 der sonstigen 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 Revisionssystems. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet dem Aufsichtsrat spätestens in der folgenden Aufsichtsratssitzung 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 27. Mai 2025 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 2025 und von Zwischenfinanzberichten im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2026 bestellt. Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, prüft die Jahres- und Konzernabschlüsse der Daimler Truck Holding AG seit dem Geschäftsjahr 2021. Seit dem 1. Juli 2023 ist Marcus Rohrbach verantwortlicher Wirtschaftsprüfer.

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 vorausgegangenen 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.

Die Vorschriften der EU-Abschlussprüferverordnung sehen eine regelmäßige externe Rotation des Abschlussprüfers vor, sodass das



Abschlussprüfermandat der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, über das Geschäftsjahr 2026 hinaus nicht verlängert wird. Aufgrund der spätestens ab dem 1. Januar 2027 anzuwendenden formalen Betrachtungsweise hinsichtlich der Anrechnung der Tätigkeitsdauer des derzeitigen Abschlussprüfers im Konzern der früheren Daimler AG (nunmehr: Mercedes-Benz Group AG), muss eine Rotation des Abschlussprüfers spätestens für das Geschäftsjahr 2027 erfolgen. Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr nach Abschluss des vom Prüfungsausschuss durchgeführten öffentlichen Ausschreibungs- und Auswahlverfahrens beschlossen, der Hauptversammlung 2026 die Pricewaterhouse Coopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, zum Abschlussprüfer der Gesellschaft ab dem Geschäftsjahr 2027 vorzuschlagen. Die Aktionäre werden in der ordentlichen Hauptversammlung 2026 über die Wahl von PwC entscheiden.

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 2025 bestand der Vorstand aus sieben Mitgliedern: Karin Rådström, Karl Deppen, Dr. Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Achim Puchert und Eva Scherer. Karl

Deppen soll mit Wirkung zum Vollzug der geplanten Integration der Konzerntochter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und Hino Motors, Ltd. CEO der neu zu bildenden Holding werden und sein Vorstandsmandat bei Daimler Truck einvernehmlich beenden.

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 Regelaltersgrenze 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 Aufsichtsrat festgelegten Ressortverteilung und der hierauf aufbauend vom Vorstand definierten Geschäftsverteilung in eigener Verantwortung. Bestimmte, vom Gesamtvorstand definierte Angelegenheiten werden gleichwohl im Gesamtvorstand behandelt und bedürfen seiner Zustimmung. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende. Ausschüsse des Vorstands bestanden im Berichtszeitraum nicht.

Der Vorstand ist insbesondere zuständig für die Aufstellung des Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts der Gesellschaft und des Konzerns einschließlich der darin integrierten Konzernnachhaltigkeitserklärung 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. Die Grundzüge dieser Systeme sind im [Risiko- und Chancenbericht](#) sowie im Kapitel [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) im Abschnitt [Nachhaltigkeitsgovernance](#) im zusammengefassten Lagebericht dargestellt. Dazu zählt unter anderem auch das konzernweite Hinweisgebersystem SpeakUp, das weltweit Beschäftigten und externen Hinweisgebern die Möglichkeit eröffnet, geschützt potenzielle Regelverstöße und Fehlverhalten 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 Nachhaltigkeitsstrategie und schafft die Rahmenbedingungen für eine vielfältige und inklusive Unternehmenskultur. Die Einzelheiten hierzu sind im Kapitel [Unser Team](#) im zusammengefassten Lagebericht dargestellt.

Der Vorstand achtet auch bei der Besetzung von Führungsfunktionen im Unternehmen auf Diversität und strebt unter Beachtung lokaler gesetzlicher Vorgaben und Einschränkungen an, den Anteil von Frauen an Führungspositionen kontinuierlich zu steigern. In Erfüllung gesetzlicher Vorgaben in Deutschland hat der Vorstand für den Frauenanteil auf den beiden Managementebenen unterhalb des Vorstands der nahezu mitarbeiterlosen Daimler Truck Holding AG im Jahr 2021 die Zielgröße von 0 % mitsamt Frist bestimmt 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 lag zum Jahresende 2025 bei 21,3 %.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Aufsichtsrat

Zum 31. Dezember 2025 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, wobei Kurt Sievers nach Amtsniederlegung von John Krafcik auf Antrag des Vorstands durch Beschluss des Amtsgerichts Stuttgart vom 19. Mai 2025 mit Wirkung zum Ende der ordentlichen Hauptversammlung am 27. Mai 2025 sowie Jan Gurander nach Amtsniederlegung von Jacques Esculier auf Antrag des Vorstands durch Beschluss des Amtsgerichts Stuttgart vom 25. September 2025 mit Wirkung zum 1. Oktober 2025 als Vertreter der Anteilseigner und Barbara Resch nach Amtsniederlegung von Roman Zitzelsberger auf Antrag des Vorstands durch Beschluss des Amtsgerichts Stuttgart vom 16. Dezember 2024 mit Wirkung zum 1. Januar 2025 und Udo Roth nach Amtsniederlegung von Andrea Reith auf Antrag des Vorstands durch Beschluss des Amtsgerichts Stuttgart vom 19. Mai 2025 mit Wirkung vom 1. Juli 2025 als Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat gerichtlich bestellt wurden. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

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.

Die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH haben am 13. Februar 2026 im Hinblick auf die Wahlen der Anteilseignervertreter auf der ordentlichen Hauptversammlung am 6. Mai 2026 Wahlvorschläge für acht Anteilseignervertreter unterbreitet. Die Wahlvorschläge beruhen dabei insgesamt auf der Empfehlung des Nominierungsausschusses des Aufsichtsrats, der die bestehenden Überlegungen zur künftigen Zusammensetzung des Aufsichtsrats im Vorfeld auch der Mercedes-Benz Group AG übermittelt hatte, und streben - gemeinsam mit den zwei weiteren vom Aufsichtsrat zur Wahl vorzuschlagenden Kandidaten - die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufichtsrat an.

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 Regelaltersgrenze 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 Gesamtaufichtsrat an.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Weiterqualifizierungs- 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 bekommen 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. Maßnahmen zur Weiterqualifizierung wurden im Geschäftsjahr 2025 verstärkt in die Sitzungen des Aufsichtsrats eingebunden. Insbesondere im Rahmen dieser Maßnahmen erfolgte ein intensiver Austausch mit internen und externen Experten. Diese standen den

Aufsichtsratsmitgliedern auch außerhalb der Sitzungen für Gespräche zur Verfügung.

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 Zustimmungrechte vorbehalten. Ferner hat er die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, den Ausschüssen und – zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden 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 abzurufen. 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 zur Verfügung. Dem Vergütungssystem des Aufsichtsrats stimmte die Hauptversammlung am 27. Mai 2025 mit einer Mehrheit von 99,38 % 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 2026 zur Billigung vorzulegende Vergütungsbericht 2025 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 der darin integrierten Konzernnachhaltigkeitserklärung sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns. Nach Erörterung mit dem Abschlussprüfer und unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Prüfungsergebnisse des Prüfungsausschusses erklärt der Aufsichtsrat, ob nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung Einwendungen zu erheben sind. Ist dies nicht der Fall, billigt der Aufsichtsrat die Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht; mit der Billigung des Aufsichtsrats ist der Jahresabschluss festgestellt. Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse seiner eigenen Prüfung sowie über Art und Umfang der Überwachung des Vorstands während des zurückliegenden Geschäftsjahres. Der [Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2025](#) 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 zum Geschäftsjahr 2025](#) 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). Die letzte Selbstbeurteilung fand im Geschäftsjahr 2023 statt. Diese wurde mit Unterstützung eines externen Beraters durchgeführt und bezog sich auf die Arbeit des Gesamtaufichtsrats, des Prüfungsausschusses sowie des Präsidial- und Vergütungsausschusses. Die nächste Selbstbeurteilung ist nach derzeitigem Stand für das Geschäftsjahr 2026 geplant.

Zum 31. Dezember 2025 bestanden neben dem kraft Gesetzes einzurichtenden 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 Aufsichtsratsplenum spätestens in der nächsten Aufsichtsratssitzung, die auf die Ausschusssitzung folgt. Der Aufsichtsrat hat für alle seine Ausschüsse eigene Geschäftsordnungen erlassen. Diese finden sich in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/.

Im [Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2025](#) 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 2025 findet sich in der nachfolgenden Tabelle [B.103](#). Die Zugehörigkeit zu den Ausschüssen kann auch den jeweiligen Lebensläufen entnommen werden unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/.

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 2025 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 Barbara Resch.

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

B.103

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Präsidial- und Vergütungsausschuss	Prüfungsausschuss	Nominierungsausschuss	Vermittlungsausschuss
Joe Kaeser (Vorsitzender)	Michael Brosnan (Vorsitzender)	Joe Kaeser (Vorsitzender)	Joe Kaeser (Vorsitzender)
Michael Brecht	Michael Brecht	Renata Jungo Brüngger	Michael Brecht
Barbara Resch	Akihiro Eto	Marie Wieck	Barbara Resch
Marie Wieck	Jörg Köhlinger		Marie Wieck
	Harald Wilhelm		
	Thomas Zwick		



Anteilseignervertretern mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2025 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 2025 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 über einen längeren Zeitraum 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 Sachverständnisses 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 eingegangene Hinweise zu etwaigen Regelverstößen gemäß einem definierten Katalog von Regelverstößen entgegen und lässt sich regelmäßig über die Bearbeitung 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 Konzernnachhaltigkeitserklärung vom Abschlussprüfer einer gesonderten Prüfung mit begrenzter Sicherheit 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 Gesamtaufsichtsrats 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 Anteilseignern bzw. Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt wird. Zum 31. Dezember 2025 waren dies Marie Wieck für die Anteilseigner- und Barbara Resch 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 2025 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 2025 waren in dem aus insgesamt sieben Mitgliedern bestehenden Vorstand mit Karin Rådström und Eva Scherer zwei Frauen vertreten. Der Vorstand setzte sich somit zu 28,6 % aus Frauen und zu 71,4 % aus Männern zusammen.

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. Zum Berichtsstichtag am 31. Dezember 2025 beliefen sich die Anteile von Frauen auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands auf 0 % und auf der zweiten Führungsebene mit einer Frau auf 100 %. Da die gesetzte Frist zur Zielerreichung auslief, war eine erneute Fristsetzung einer Zielgröße für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festzulegen. Mit Beschluss vom 16. Dezember 2025 hat der Vorstand der Daimler Truck Holding AG für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands jeweils eine neue Zielgröße von 0 % für den Frauenanteil und eine

Frist bis zum 31. Dezember 2030 gesetzt. Der Vorstand ist weiterhin 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 Vorstands insgesamt weniger als fünf Beschäftigte, allesamt mit einem entsprechenden Doppelanstellungsvertrag mit der Daimler Truck AG. Aufgrund der geringen Anzahl von Führungskräften in der Daimler Truck Holding AG können bereits einzelne personelle Veränderungen zu größeren Veränderungen bei der Quote führen. Auch ist nach derzeitiger Planung für die Daimler Truck Holding AG weiterhin 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 zusammenzusetzen. 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 2025 waren im Aufsichtsrat auf der Anteilseignerseite mit Renata Jungo Brüngger, Laura Ipsen und Marie Wieck und auf der Arbeitnehmerseite mit Carmen Klitzsch-Müller, Barbara Resch 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. Die Angaben für die Daimler Truck AG finden sich unter www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit/s-social/gleichberechtigte-teilhabe.

Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat inklusive Qualifikationsmatrix

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 führungsstarken Vorstands sicherzustellen. Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen und zugleich aufgrund unterschiedlicher persönlicher Prägungen und Erfahrungen seiner Mitglieder die gewünschte Managementphilosophie verkörpern. Maßgeblich für die Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.



Im Folgenden wird das zuletzt im Dezember 2024 angepasste und im gesamten Berichtszeitraum geltende Anforderungsprofil des Vorstands sowie der durch den Aufsichtsrat im Dezember 2025 festgestellte Stand der Umsetzung beschrieben. Dieser Stand ist auch am Ende dieses Abschnitts in Form einer Qualifikationsmatrix dargestellt. ➔ **B.104**

- **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 2025 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:

- Klimaschutz
- Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft
- Umweltschutz.

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 2025 abgedeckt wurden: Mit Karin Rådström, Karl Deppen, Dr. Andreas Gorbach, John O'Leary, Achim Puchert und Eva Scherer gehörten dem Vorstand sechs 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 2025 waren in dem aus insgesamt sieben Mitgliedern bestehenden Vorstand mit Karin Rådström und Eva Scherer neben fünf Männern zwei Frauen 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 2025 von sechs der sieben Vorstandsmitglieder unterschritten. John O'Leary wurde aufgrund

seiner herausragenden Erfahrung und Unternehmenskenntnisse trotz Überschreitens der Regelaltersgrenze als Vorstand im Geschäftsjahr 2024 wiederbestellt.

- **Globale Geschäftserfahrung:** Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auch auf eine hinreichende globale Geschäftserfahrung, im Sinne von unterschiedlichen kulturellen Hintergründen oder internationalen Erfahrungen durch mehrjährige Auslandsaufenthalte geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens ein Mitglied des Vorstands über globale Geschäftserfahrung verfügen soll. Alle zum 31. Dezember 2025 amtierenden Vorstandsmitglieder verfügen über langjährige Erfahrung im geschäftlichen Bereich. Hervorzuheben ist hierbei auch die internationale Herkunft von John O'Leary und Karin Rådström.
- **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 Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. 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. Gleiches gilt für das von ihr zum 1. Januar 2025 übernommene Mandat bei cellcentric GmbH & Co. KG sowie für die Mandate von John O'Leary bei Greenlane Infrastructure, LLC und Amplify Cell Technologies. Die Vorgaben für die Höchstzahl der Mandate nach dem Anforderungsprofil waren zum 31. Dezember 2025 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 vorbereitend auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidatinnen und Kandidaten, führt mit diesen Gespräche und unterbreitet dem Aufsichtsrat im Anschluss einen Vorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich ist dabei stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls. Grundlegende individuelle Eignungskriterien für eine Vorstandsposition sind aus Sicht des Aufsichtsrats insbesondere Persönlichkeit, Integrität, überzeugende Führungsqualitäten, die fachliche Qualifikation für das zu übernehmende Ressort, die bisherigen Leistungen, Kenntnisse über das Unternehmen sowie die Fähigkeit zur Anpassung von Geschäftsmodellen und Prozessen in einer sich verändernden Welt.

Gemeinsam mit dem Vorstand sorgt der Aufsichtsrat unter Berücksichtigung des gesamthaften Anforderungsprofils und der Umstände des Einzelfalls auch für eine langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Dabei sollen die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten aktueller Vorstandsmitglieder besprochen und mögliche Nachfolger diskutiert werden. Zu den Aufgaben des Präsidial- und Vergütungsausschusses des Aufsichtsrats gehört es auch, sich regelmäßig mit Talenten und außergewöhnlichen Führungspersönlichkeiten des Unternehmens zu befassen. Anhand einer Potenzialanalyse und unter Berücksichtigung der Kriterien des gesamthaften Anforderungsprofils werden Führungskräfte aus der Managementebene unterhalb des Vorstands sowie besondere Potenzialträgerinnen und -träger bewertet und nächste Entwicklungsschritte gemeinsam mit dem Vorstand erörtert und festgelegt. Zum Prozess der Nachfolgeplanung gehört auch der regelmäßige Bericht des Vorstands über den Anteil und die Entwicklung der weiblichen Führungskräfte. Aufgabe des Vorstands ist es, dem Aufsichtsrat eine ausreichende Anzahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten vorzuschlagen. Der Aufsichtsrat strebt an, Vorstandspositionen überwiegend mit im Unternehmen entwickelten Führungskräften zu besetzen. Gleichwohl können, gegebenenfalls mit Unterstützung durch externe Personalberatung, auch potenzielle externe Kandidatinnen und Kandidaten bewertet und in die Auswahl einbezogen werden.

**B.104****Qualifikationsmatrix reflektiert den Erfüllungsstand des gesamthaften Anforderungsprofils – Vorstand**

Stand 12/2025		Karin Rådström	Karl Deppen	Dr. Andreas Gorbach	Jürgen Hartwig	John O'Leary	Achim Puchert	Eva Scherer
Ressort ¹		Vorstandsvorsitzende	FUSO und RIZON	Truck Technology	Personal	Daimler Truck North America	Mercedes-Benz Trucks und BharatBenz	Chief Financial Officer
Persönliche Daten	Erstbestellung	2021	2021	2021	2021	2021	2024	2024
	Bestellt bis	2029	2029 ⁴	2029	2026	2026	2027	2027
	Geburtsjahr	1979	1966	1975	1967	1960	1979	1983
	Nationalität ¹	Schwedisch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	US-Amerikanisch	Deutsch	Deutsch
	Ausbildungs-/Berufshintergrund ¹	Maschinenbau	Wirtschaftswissenschaften, Betriebswirtschaft	Maschinenbau	Wirtschaftspädagogik	Betriebswirtschaft	Internationales Management, Betriebswirtschaft	Internationales Management, Betriebswirtschaft
Diversität	Geschlecht	weiblich	männlich	männlich	männlich	männlich	männlich	weiblich
	Globale Geschäftserfahrung ¹	✓ Schweden, Deutschland, Schweiz, Kanada, Frankreich, Kenia	✓ Japan, China, Indien, Lateinamerika	✓ USA	✓ China	✓ USA, Kanada, Deutschland	✓ Lateinamerika, Japan, Russland, Dänemark, Schweden	✓ Singapur, Schweiz, Großbritannien, Asien-Pazifik/ Mittlerer Osten
Persönliche Eignung	Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓		✓	✓
	Kein Overboarding ³	✓ ⁵	✓	✓	✓	✓ ⁵	✓	✓
Nachhaltigkeitsexpertise ² gemäß DCGK	Umwelt	✓	✓	✓		✓	✓	✓
	Soziales				✓			
	Unternehmensführung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

1 Diese Inhalte sind Teil der Konzernnachhaltigkeitserklärung, siehe Kapitel [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) (ESRS Datenpunkt GOV-1 21c), und wurden einer Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterzogen.

2 Dieser Inhalt ist Teil der Konzernnachhaltigkeitserklärung, siehe Kapitel [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) (ESRS Datenpunkt GOV-1 23a), und wurde einer Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterzogen.

3 Konzernmandate werden gemäß Anforderungsprofil nur einmal gezählt.

4 Karl Deppen soll mit Wirkung zum Vollzug der geplanten Integration der Konzerntochter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und Hino Motors, Ltd. CEO der neu zu bildenden Holding werden und sein Vorstandsmandat bei Daimler Truck einvernehmlich beenden.

5 Erfüllung der Vorgaben des Anforderungsprofils, allerdings Overboarding gemäß DCGK.



Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat muss in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein. Ziel des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufwichtsrat 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 zuletzt im Dezember 2024 angepasste Anforderungsprofil in seiner jeweiligen unterjährigen Zusammensetzung sowie in seiner aktuellen Zusammensetzung erfüllt.

Der Aufsichtsrat hat im Dezember 2025 nach umfassender Bewertung durch den Präsidial- und Vergütungsausschuss gezielte Anpassungen des Anforderungsprofils vorgenommen. Diese Anpassungen betreffen insbesondere die aufwichtsratsbezogenen Kenntnisse und Erfahrungen und sollen einen noch stärkeren Fokus auf Themen ermöglichen, die für die künftige Ausrichtung des Unternehmens von großer Bedeutung sind und im Rahmen der neuen strategischen Ausrichtung des Unternehmens reflektiert werden. Im Folgenden werden das im Dezember 2025 angepasste Anforderungsprofil des Aufsichtsrats sowie der durch den Aufsichtsrat im Dezember 2025 festgestellte Stand der Umsetzung für die Zusammensetzung bis zum 31. Dezember 2025 beschrieben. Dieser Stand ist auch am Ende dieser Erklärung zur Unternehmensführung in Form einer Qualifikationsmatrix dargestellt.

➔ B.105 ➔ B.106

– Diversität

- **Geschlechterverhältnis:** Der Aufsichtsrat hat sich kraft Gesetzes zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % Männern zusammensetzen. Zum 31. Dezember 2025 waren sowohl auf der Seite der Anteilseignervertreter als auch auf Seite der Arbeitnehmervertreter drei Frauen vertreten. Damit betrug der Frauenanteil auf beiden Seiten und im Gesamtaufwichtsrat 30 %. Das Geschlechterverhältnis im Aufsichtsrat entsprach 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 2025 amtierendes Mitglied des Aufsichtsrats hatte zum Zeitpunkt seiner Wahl die Regelaltersgrenze überschritten.
- **Globale Geschäftserfahrung:** Um eine angemessene globale Geschäftserfahrung 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. Alle Anteilseignervertreter sowie die Arbeitnehmervertreter Michael Brecht, Andrea Seidel und Shintaro Suzuki verfügen über langjährige internationale Erfahrung im geschäftlichen Bereich. Hervorzuheben ist hierbei auch die internationale Herkunft von Michael Brosnan, Akihiro Eto, Jan Gurander, Renata Jungo Brüngger, Laura Ipsen, Martin H. Richenhagen und Marie Wieck auf der Anteilseignerseite sowie von Andrea Seidel und Shintaro Suzuki auf der Arbeitnehmerseite. Zum 31. Dezember 2025 wurde die Quote auf der Anteilseignerseite mit 100 % erfüllt. Für den Gesamtaufwichtsrat ergab sich eine Quote von 65 %.

– 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 2025 amtierenden Anteilseignervertreter unabhängig von der Daimler Truck Holding AG sowie von deren Vorstand waren, 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 Renata Jungo Brüngger als ehemaliges und Harald Wilhelm als amtierendes Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG (beide 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 zum 31. Dezember 2025 – mit Ausnahme von Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm – sämtliche Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat (mithin 80 %) als unabhängig eingeschätzt, namentlich Joe Kaeser, Michael Brosnan, Jan Gurander, Akihiro Eto, Laura Ipsen, Martin H. Richenhagen, Kurt Sievers und Marie Wieck.

Zum Zwecke der Berichterstattung nach den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) wurde – neben der Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter – zudem die

Unabhängigkeit der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat bewertet. Nach den ESRS ist Voraussetzung für die Unabhängigkeit das Fehlen von Interessen, Stellungen, Zusammenschlüssen oder Beziehungen, die, aus der Sicht eines vernünftigen und informierten Dritten beurteilt, geeignet sind, ungebührlich Einfluss auf die Entscheidungsfindung zu nehmen oder Voreingenommenheit zu verursachen. Da jedoch die Anforderungen des DCGK strenger gefasst sind als jene der ESRS, hat sich der Aufsichtsrat im Interesse der Einheitlichkeit der Maßstäbe zur Anwendung dieser Anforderungen auch für die Arbeitnehmervertreter entschlossen. Dementsprechend gilt allgemein: Wenn ein Mitglied des Aufsichtsrats nach Maßgabe des DCGK als unabhängig eingestuft wird, ist die Unabhängigkeit im Sinne der ESRS ebenfalls gegeben. In Anlehnung an die engere Definition von Unabhängigkeit im DCGK wird ein Aufsichtsratsmitglied als unabhängig angesehen, wenn es in keiner persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder deren Vorstand steht, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann, wobei der Umstand der Arbeitnehmervertretung oder eines Beschäftigungsverhältnisses mit Daimler Truck an sich die Unabhängigkeit der Arbeitnehmervertreter nicht in infrage stellt. Im Hinblick auf Barbara Resch ist festzuhalten, dass sie als amtierendes Mitglied des Aufsichtsrats 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 unterhält. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats sind im Berichtsjahr – mit Ausnahme von Barbara Resch – alle Arbeitnehmervertreter als unabhängig einzustufen. Der Gesamtaufwandsrat besteht mithin zu 85 % aus unabhängigen Mitgliedern.

- **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 oder vergleichbare Funktionen (wiederum einschließlich des Aufsichtsratsmandats bei der Daimler Truck Holding AG) wahrnehmen, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt angerechnet werden soll. Für die Zwecke der Berechnung der Höchstzahl der Mandate nach dem gesamthaften Anforderungsprofil sind Doppelmandate von Aufsichtsratsmitgliedern in anderen Aufsichtsgremien desselben Konzerns nicht zu berücksichtigen. Ebenfalls nicht zu berücksichtigen sind Mandate in Aufsichtsgremien von Gemeinschaftsunternehmen, die in Ausübung einer bestehenden Organzugehörigkeit wahrgenommen werden.

Aufgrunddessen überschreiten Jan Gurander, Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, Jörg Köhlinger, Barbara Resch, Kurt Sievers und Harald Wilhelm die Regel-Höchstzahl nach dem gesamthaften Anforderungsprofil daher nicht. Hinsichtlich der Empfehlungen C.4 und C.5 DCGK wird in der Entsprechenserklärung eine Abweichung erklärt und begründet.

- **Zugehörigkeitsdauer:** Das gesamthaft 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 & Märkte
- Technologie
- Digitale Transformation
- Personal & Leadership
- Strategie & Organisation
- Business Transformation
- Finanzen & Accounting
- Kapitalmarkt.

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. [↗ B.105](#) [↗ B.106](#)

Industrie & Märkte

Im Bereich **Industrie & Märkte** verfügen insbesondere Joe Kaeser, Akihiro Eto, Jan Gurander, Renata Jungo Brüngger, Jörg Köhlinger, Barbara Resch, Martin H. Richenhagen, Andrea Seidel, Kurt Sievers und Harald Wilhelm aufgrund ihrer langjährigen beruflichen Erfahrung in metallverarbeitenden oder im Automobilbereich tätigen Industriekonzernen sowie in den für den Daimler Truck-Konzern relevanten Absatz- und Wachstumsmärkten über

ausgewiesene branchenspezifische Kenntnisse und Erfahrung. Auch sind die Kenntnisse und langjährige Erfahrung der Betriebsratsvorsitzenden Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Lorz, Udo Roth, Shintaro Suzuki (Präsident der Mitsubishi Fuso Worker's Union) und Thomas Zwick hervorzuheben.

Technologie

Laura Ipsen, Andrea Seidel, Kurt Sievers, Shintaro Suzuki und Marie Wieck haben einen technischen Hochschulabschluss. Zudem haben Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Jörg Köhlinger, Jörg Lorz, Barbara Resch, Udo Roth und Thomas Zwick eine entsprechende Berufsausbildung im Bereich **Technologie**.

Digitale Transformation

Im Bereich **Digitale Transformation** sind insbesondere die Kenntnisse und Erfahrung von Joe Kaeser, Laura Ipsen, Andrea Seidel und Marie Wieck hervorzuheben. Entsprechendes gilt für Kurt Sievers aufgrund seines Studienabschlusses sowie seiner bisherigen Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender von NXP Semiconductors. Neben Renata Jungo Brüngger, die über umfassende Kenntnisse und Erfahrung aufgrund ihrer Ressortzuständigkeit als ehemalige Vorständin bei der Mercedes-Benz Group AG (verantwortlich insbesondere für Datenschutz, Data Governance und Legal Tech) erworben hat, verfügt Jan Gurander als ehemaliges Vorstandsmitglied der MAN Diesel & Turbo SE (ressortverantwortlich unter anderem für Group IT) über entsprechende Kenntnisse und Erfahrung.

Personal & Leadership

Im Bereich **Personal & Leadership** verfügen Joe Kaeser, Renata Jungo Brüngger 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 die IG Metall Bezirksleiter Jörg Köhlinger und Barbara Resch.

Strategie & Organisation

Im Bereich **Strategie & Organisation** verfügen neben allen Anteilseignervertretern (bei diesen aufgrund ehemaliger bzw. aktueller Positionen als Vorstandsvorsitzende oder Finanzvorstände) auch Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Köhlinger, Barbara Resch und Andrea Seidel über umfangreiche Kenntnisse und Erfahrung. Zudem ist die Tätigkeit aller Arbeitnehmervertreter aufgrund ihrer Aktivitäten im Bereich der betrieblichen und unternehmerischen Mitbestimmung für die Arbeit des Aufsichtsrats besonders wertvoll.

Business Transformation

Im Hinblick auf die **Business Transformation** des Daimler Truck-Konzerns sind insbesondere die diesbezügliche Erfahrung aller Arbeitnehmervertreter sowie auf Anteilseignerseite die Erfahrung von Joe Kaeser, Jan Gurander, Renata Jungo Brüngger, Kurt Sievers und Harald Wilhelm aufgrund ihrer Vorstandstätigkeit in anderen Industriekonzernen mit ähnlichen Transformations-Herausforderungen hervorzuheben.

Finanzen & Accounting

Mit Joe Kaeser, Michael Brecht, Michael Brosnan, Akihiro Eto, Jan Gurander, Jörg Köhlinger, Harald Wilhelm und Thomas Zwick verfügen acht Mitglieder des Aufsichtsrats über eine Ausbildung bzw. Berufserfahrung im Bereich **Finanzen & Accounting**.

Zudem verfügen Joe Kaeser, Michael Brosnan, Jan Gurander sowie Harald Wilhelm im Sinne des DCGK über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung (inkl. Nachhaltigkeitsberichterstattung) sowie Michael Brosnan im Sinne des DCGK über Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung (inkl. Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung).

Kapitalmarkt

Mit dem Bereich **Kapitalmarkt** sind insbesondere Joe Kaeser, Jan Gurander, Martin H. Richenhagen und Kurt Sievers als ehemalige Vorstandsvorsitzende börsennotierter Unternehmen sowie Michael Brosnan, Akihiro Eto, Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm aufgrund ihrer (früheren)



Tätigkeiten in börsennotierten Unternehmen und beruflichen Erfahrung vertraut.

- **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 Fokusthema Klimaschutz verfügen Bruno Buschbacher aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit im Bereich Emissionsreduzierung und -regulierung im Motorenbau sowie Jan Gurander, der aufgrund seiner langjährigen Verantwortung als stellvertretender CEO bei der Volvo Group zentral an der strategischen und produktseitigen Ausrichtung auf emissionsarme Technologien beteiligt war, über Expertise. Über einschlägige Expertise in diesem Fokusthema verfügen zudem Thomas Zwick aufgrund seiner Befassung mit der zukünftigen Rolle des Wasserstoffs sowie Joe Kaeser aufgrund seiner langjährigen beruflichen Tätigkeit sowie Aktivitäten in Aufsichtsräten und im öffentlichen Bereich. Mit Michael Brecht aufgrund seiner gewerkschaftlichen Aktivitäten hinsichtlich der internationalen Lieferketten- und Ressourcenkoordination sowie mit Bruno Buschbacher aufgrund seiner vorstehend erläuterten beruflichen Tätigkeit gehören dem Aufsichtsrat zudem zwei Mitglieder mit Expertise im Fokusthema Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft an. Renata Jungo Brüngger verfügt über Expertise hinsichtlich des Fokusthemas Umweltschutz

aufgrund ihrer langjährigen Ausübung zentraler Funktionen im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung von Fahrzeugflotten und der Koordination bei der Entwicklung nachhaltiger Geschäftsstrategien, insbesondere während ihrer ehemaligen Tätigkeit als Vorständin der Mercedes-Benz Group AG.

Soziales

Folgende Aufsichtsratsmitglieder verfügen über einschlägige Expertise im Nachhaltigkeitsbereich Soziales: Renata Jungo Brüngger, Michael Brecht und Jörg Lorz verfügen jeweils über Expertise im Fokusthema Soziale Verantwortung (Achtung der Menschenrechte). Im Fokusthema Schaffung der Voraussetzungen, um ein guter Arbeitgeber zu sein, haben folgende Aufsichtsratsmitglieder Expertise vorzuweisen: Laura Ipsen (Weiterbildung sowie Vielfalt, Chancengleichheit & Integration), Carmen Klitzsch-Müller (Chancengleichheit), Marie Wieck und Andrea Seidel (jeweils Vielfalt, Chancengleichheit & Integration) sowie Bruno Buschbacher, Jörg Köhlinger, Barbara Resch, Udo Roth, Shintaro Suzuki und Thomas Zwick im Bereich der betrieblichen und unternehmerischen Mitbestimmung.

Unternehmensführung

Aufgrund ihres jeweiligen beruflichen Werdegangs verfügen viele 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 Joe Kaeser, Laura Ipsen, Renata Jungo Brüngger und Kurt Sievers aufgrund ihrer besonderen Expertise in der verstärkten Berücksichtigung und Verankerung von Nachhaltigkeitsfragen bei unternehmerischen Entscheidungen. Expertise im Nachhaltigkeitsbereich Unternehmensführung weisen zudem Michael Brecht und Jörg Köhlinger jeweils mit Fokus auf Fragen der Mitbestimmung sowie Renata Jungo Brüngger 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 sowie von Jan Gurander 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.



Der Stand der Umsetzung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Aufsichtsrat zum 31. Dezember 2025 ist auch der nachfolgend abgebildeten Qualifikationsmatrix für die Anteilseignervertreter und der nachfolgend abgebildeten Qualifikationsmatrix für die Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats zu entnehmen:

B.105

Qualifikationsmatrix reflektiert den Erfüllungsstand des gesamthaften Anforderungsprofils – Anteilseignervertreter des Aufsichtsrats

Stand 12/2025		Kaeser	Brosnan	Eto	Gurander	Ipsen	Jungo Brüngger	Richenhagen	Sievers	Wieck	Wilhelm
Persönliche Daten	Im Aufsichtsrat seit	2021	2021	2021	2025	2021	2021	2021	2025	2021	2021
	Geburtsjahr	1957	1955	1960	1961	1964	1961	1952	1969	1960	1966
	Nationalität ²	Deutsch	US-Amerikanisch	Japanisch	Schwedisch	US-Amerikanisch	Schweizerisch	US-Amerikanisch/ Deutsch	Deutsch	US-Amerikanisch	Deutsch
	Ausbildungs-/Berufshintergrund ²	Betriebswirtschaft	Betriebswirtschaft	Recht/ Automotive	Betriebswirtschaft/ Automotive	Internationale Beziehungen/ Management	Recht/ Automotive	Betriebswirtschaft / Landwirtschaft	Physik/ Informatik	MBA/ Informations- technologie	Betriebswirtschaft
Diversität	Geschlecht ³	männlich	männlich	männlich	männlich	weiblich	weiblich	männlich	männlich	weiblich	männlich
	Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Globale Geschäftserfahrung	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Unabhängigkeit ⁴	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	
Persönliche Eignung	Zeitliche Verfügbarkeit	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Kein Overboarding ⁵	✓ ⁷	✓	✓	✓	✓	✓ ⁷	✓	✓	✓	✓ ⁷
	Regelgrenze für Zugehörigkeitsdauer ⁴	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Aufsichtsratsbezogene Kenntnisse und Erfahrung	Industrie & Märkte	✓		✓	✓		✓	✓	✓		✓
	Technologie					✓			✓	✓	
	Digitale Transformation	✓			✓	✓	✓		✓	✓	
	Personal & Leadership	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Strategie & Organisation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Business Transformation	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓
	Finanzen & Accounting	✓ acc. ⁸	✓ acc./audit ⁸	✓	✓ acc. ⁸						✓ acc. ⁸
	Kapitalmarkt	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓
Nachhaltigkeitsexpertise¹ gemäß DCGK	Umwelt ⁶	✓			✓		✓				
	Soziales ⁶					✓	✓			✓	
	Unternehmensführung ⁶	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓

1 Dieser Inhalt ist Teil der Konzernnachhaltigkeitserklärung, siehe Kapitel [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) (ESRS Datenpunkt GOV-1 23a), und wurde einer Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterzogen.

2 Diese Inhalte sind Teil der Konzernnachhaltigkeitserklärung, siehe Kapitel [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) (ESRS Datenpunkt GOV-1 21c), und wurden einer Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterzogen.

3 Vorgaben des Aktiengesetzes (AktG) zum Geschlechterverhältnis erfüllt.

4 Definition im Sinne des DCGK.

5 Konzernmandate werden gemäß Anforderungsprofil nur einmal gezählt.

6 Expertise in für Daimler Truck bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen.

7 Erfüllung der Vorgaben des Anforderungsprofils, allerdings Overboarding gemäß DCGK.

8 Finanzexpertise gemäß AktG und DCGK; acc = Rechnungslegung; audit = Abschlussprüfung.

**B.106****Qualifikationsmatrix reflektiert den Erfüllungsstand des gesamthaften Anforderungsprofils – Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats**

Stand 12/2025		Brecht	Buschbacher	Klitzsch-Müller	Köhlinger	Lorz	Resch	Roth	Seidel	Suzuki	Zwick
Persönliche Daten	Im Aufsichtsrat seit	2021	2021	2021	2021	2021	2025	2025	2022	2023	2021
	Geburtsjahr	1965	1978	1970	1963	1972	1975	1969	1979	1969	1966
	Nationalität ²	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Schweizerisch	Japanisch	Deutsch
	Ausbildungs-/Berufshintergrund ²	General Management/ Automobiltechnik	Industrie- mechanik/ Betriebs- wirtschaft	Betriebs- wirtschaft	Industrie- kaufmann/ Akademie der Arbeit	General Management	Kommunikations- elektronikerin	Sozialökonomie	Wirtschafts- informatik/ IT	Maschinenbau	Betriebs- wirtschaft
Diversität	Geschlecht ³	männlich	männlich	weiblich	männlich	männlich	weiblich	männlich	weiblich	männlich	männlich
	Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Globale Geschäftserfahrung	✓							✓	✓	
Persönliche Eignung	Unabhängigkeit ⁴	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Zeitliche Verfügbarkeit	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Kein Overboarding ⁵	✓	✓	✓	✓ ⁷	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Regelgrenze für Zugehörigkeitsdauer ⁴	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Aufsichtsratsbezogene Kenntnisse und Erfahrung	Industrie & Märkte	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Technologie	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Digitale Transformation								✓		
	Personal & Leadership	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Strategie & Organisation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Business Transformation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Finanzen & Accounting	✓			✓						✓
	Kapitalmarkt										
Nachhaltigkeitsexpertise¹ gemäß DCGK	Umwelt ⁶	✓	✓								✓
	Soziales ⁶	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Unternehmensführung ⁶	✓			✓						

1 Dieser Inhalt ist Teil der Konzernnachhaltigkeitserklärung, siehe Kapitel [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) (ESRS Datenpunkt GOV-1 23a), und wurde einer Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterzogen.

2 Diese Inhalte sind Teil der Konzernnachhaltigkeitserklärung, siehe Kapitel [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) (ESRS Datenpunkt GOV-1 21c), und wurden einer Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterzogen.

3 Vorgaben des Aktiengesetzes (AktG) zum Geschlechterverhältnis erfüllt.

4 Im Rahmen des gesamthaften Anforderungsprofils wurde in Anlehnung an den DCGK nur die Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter bewertet. Zum Zwecke der Berichterstattung nach ESRS wurde auch die Unabhängigkeit der Arbeitnehmervertreter gemäß der Definition der Unabhängigkeit von Anteilseignervertretern im Sinne des DCGK bewertet. Mit Ausnahme von Barbara Resch werden alle Arbeitnehmervertreter als unabhängig eingestuft.

5 Konzernmandate werden gemäß Anforderungsprofil nur einmal gezählt.

6 Expertise in für Daimler Truck bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen.

7 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 den von der zuständigen Aufsichtsbehörde festgelegten Schwellenwert erreicht oder übersteigt. Mit Wirkung zum 1. Januar 2026 hat die BaFin den Schwellenwert für zu meldende Eigengeschäfte von 20.000 € auf 50.000 € angehoben. 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 Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewährt jede Aktie 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 27. Mai 2025 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 gilt für die Abhaltung virtueller Hauptversammlungen in einem Zeitraum von fünf

Jahren nach Eintragung dieser von der Hauptversammlung am 27. Mai 2025 beschlossenen Satzungsbestimmung in das Handelsregister der Gesellschaft.

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 und Strategie des Unternehmens und informieren sie unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende ist in angemessenem Rahmen regelmäßig bereit, mit Investoren über aufsichtsratsspezifische 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 2025 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Kapitalmarkt-

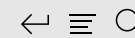
meldungen, Stimmrechtsmitteilungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz, Präsentationen und Audioaufzeichnungen aus Analysten- und Investoren-Veranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie der Finanzkalender abrufbar. Im Finanzkalender werden jedenfalls die Termine der Hauptversammlung, der Bilanzpressekonferenz (Annual Results Conference) und der Analystenkonferenzen frühzeitig bekannt gegeben.

Risiko- und Chancenbericht

Daimler Truck ist einer Vielzahl von Risiken und Chancen ausgesetzt, die sowohl aus dem eigenen unternehmerischen Handeln als auch aus externen Faktoren resultieren.

Zur frühzeitigen Erkennung, Bewertung und Steuerung der Risiken und Chancen setzt der Daimler Truck-Konzern Steuerungs- und Kontrollsysteme ein, die im Risiko- und Chancenmanagementsystem zusammengefasst sind. Dieses dient dem Schutz der Unternehmenswerte, der Sicherung der wirtschaftlichen Stabilität und der Stärkung der Resilienz. Gleichzeitig trägt es dazu bei, Chancen frühzeitig zu erkennen und gezielt zu nutzen, um Wettbewerbsvorteile zu erzielen und den Unternehmenserfolg zu steigern. Im Mittelpunkt steht die systematische und kontinuierliche Identifikation von bestandsgefährdenden und anderen wesentlichen, den Erfolg des Unternehmens gefährdenden Risiken und geeigneter Maßnahmen zur Risikobehandlung. Die Einbindung des Risiko- und Chancensystems in alle Geschäftsprozesse soll eine ganzheitliche Betrachtung gewährleisten und risikobasierte Entscheidungen auf allen Ebenen unterstützen.

Der Risiko- und Chancenbericht wurde für den Berichtszeitraum strukturell und inhaltlich überarbeitet. Hierdurch soll die Berichterstattung stärker auf die wesentlichen Risiken und Chancen fokussiert und den Informationsbedürfnissen der Stakeholder in noch höherem Maße gerecht werden.



Organisation der Steuerungs- und Kontrollsysteme

Um effiziente Organisationsstrukturen und Prozesse sowie eine klare Definition von Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten im Risiko- und Chancenmanagement sicherzustellen, orientiert sich der Daimler Truck-Konzern am „Drei-Linien-Modell“.

Die operativen Einheiten – darunter Segmente, Konzernfunktionen, organisatorische Einheiten und Gesellschaften – bilden die **erste**

Verteidigungslinie und tragen die Verantwortung für die direkte Steuerung und Kontrolle von Risiken und Chancen. Sie sind zuständig für die Umsetzung und Einhaltung interner Kontrollen, das operative Risiko- und Chancenmanagement sowie die Durchführung der entsprechenden Managementprozesse in ihren jeweiligen Bereichen.

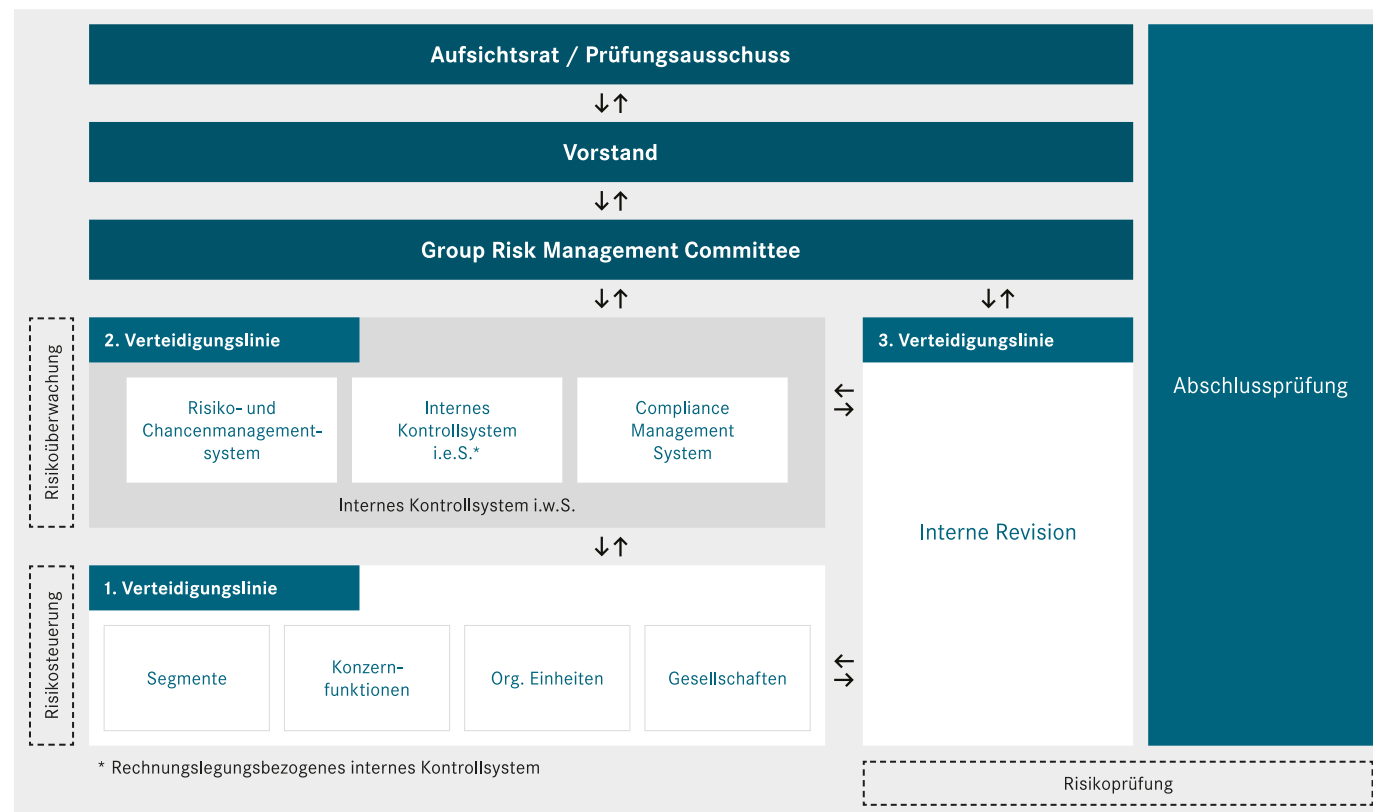
Das Risiko- und Chancenmanagementsystem, das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem im engeren Sinne (i.e.S.) und das Compliance Management System übernehmen als **zweite Verteidigungslinie** im Rahmen des internen Kontrollsystems im weiteren Sinne (i.w.S.) eine überwachende Funktion. Sie entwickeln Rahmenwerke und Methoden zur Risiko- und

Chancensteuerung und begleiten deren Umsetzung. Zudem überwachen sie die Wirksamkeit der internen Kontrollen und stellen die Einhaltung regulatorischer Anforderungen sicher. Durch regelmäßige Berichterstattung an das Management schaffen sie Transparenz über die Risiko- und Chancensituation und fördern die kontinuierliche Verbesserung der Kontrollsysteme.

In der **dritten Verteidigungslinie** prüft die interne Revision unabhängig die Angemessenheit und Effektivität der Prozesse zur Risiko- und Chancenidentifikation, -bewertung und -steuerung sowie der internen Kontrollmechanismen. Bei Bedarf initiiert sie gemeinsam mit dem Management geeignete Maßnahmen. Ihre Berichte liefern der Unternehmensleitung und dem Aufsichtsrat entscheidungsrelevante Erkenntnisse und unterstützen die Weiterentwicklung der Governance- und Kontrollstrukturen.

B.107

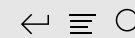
Organisation der Steuerungs- und Kontrollsysteme



Das **Group Risk Management Committee** steuert und überwacht das Risiko- und Chancenmanagement auf strategischer Ebene. Es fördert die kontinuierliche Verbesserung sowie die Angemessenheit und Wirksamkeit des Risiko- und Chancenmanagementsystems und des internen Kontrollsystems, einschließlich des Compliance Management Systems und wird durch den Vorstand für Finanzen & Controlling geleitet. Neben diesem besteht das Group Risk Management Committee aus den Vertretern der zentralen Risikomanagement-Funktionen sowie den Vertretern der Segmente.

Vorstand, Prüfungsausschuss und **Aufsichtsrat** werden regelmäßig und anlassbezogen über wesentliche Kontrollschwächen, die Angemessenheit und Wirksamkeit der Kontrollen sowie die Risiko- und Chancensituation informiert. Die Überwachung des internen Kontroll- und Risiko- und Chancenmanagementsystems, einschließlich deren Angemessenheit und Wirksamkeit, obliegt dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat.

Der **Abschlussprüfer** beurteilt die grundsätzliche Eignung des in das Risiko- und Chancenmanagementsystem integrierten Risikofrüherkennungssystems zur frühzeitigen Identifikation, Bewertung, Steuerung und Überwachung bestandsgefährdender Risiken. Zudem informiert er im Rahmen der Abschlussprüfung den Prüfungsausschuss und den Aufsichtsrat über wesentliche Schwächen im rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem und im Risikofrüherkennungssystem.

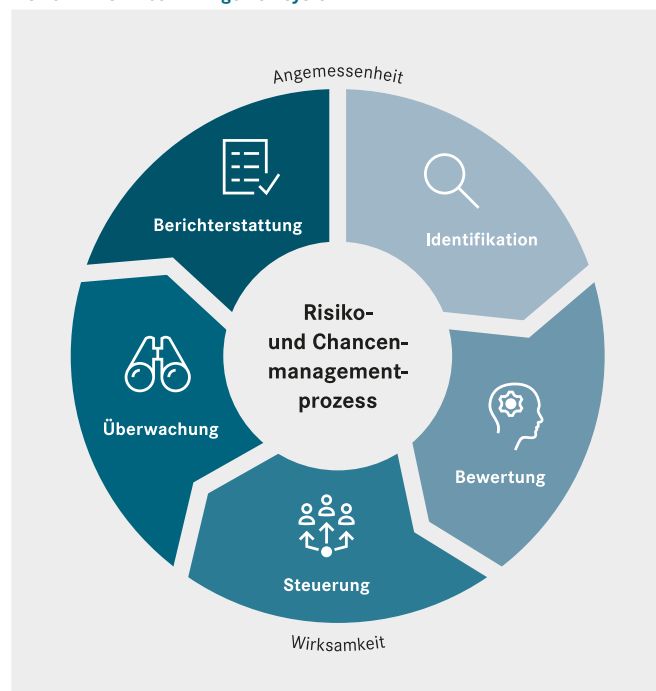


Internes Kontrollsystem im weiteren Sinne

Das interne Kontrollsystem im weiteren Sinne (i.w.S.) bildet als zweite Linie im Rahmen des „Drei-Linien-Modells“ einen zentralen Bestandteil der unternehmensinternen Governance-Struktur. Es umfasst sowohl prozessintegrierte als auch organisatorische Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen. Dazu zählen das Risiko- und Chancenmanagementsystem, das interne Kontrollsystem im engeren Sinne (i.e.S.) im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess sowie das Compliance Management System. Nachhaltigkeitsaspekte werden ebenfalls in allen Systemen berücksichtigt. Weitere Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind im Kapitel [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) zu finden.

B.108

Risiko- und Chancenmanagementsystem



Das **Risiko- und Chancenmanagementsystem** orientiert sich an internationalen Normen, wie dem ISO 31000 für unternehmensweites Risikomanagement oder dem Rahmenwerk für Risikomanagement des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO Enterprise Risk Management – Integrated Framework).

Die **Identifikation** von Risiken und Chancen erfolgt systematisch in allen Segmenten, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften des Daimler Truck-Konzerns. Die Erfassung erfolgt im Rahmen regelmäßiger Planungszyklen für das laufende Geschäftsjahr sowie mit einem Planungshorizont von einem bis zu fünf Jahren in der strategischen Planung. Dabei werden sowohl operative als auch strategische, finanzielle sowie nichtfinanzielle Risiken und Chancen berücksichtigt. Sachverhalte, die bereits vollständig planerisch berücksichtigt sind oder für die eine Rückstellung gebucht wurde, werden im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagementprozesses nicht nochmals erfasst oder bewertet. Der Konsolidierungskreis des Risiko- und Chancenmanagements umfasst den des Konzernabschlusses wie in [Anmerkung 42. Zusätzliche Angaben](#) des Konzernanhangs aufgeführt.

Die **Bewertung** der Risiken und Chancen wird von den für das Risiko- und Chancenmanagement verantwortlichen Personen innerhalb der jeweiligen Bereiche vorgenommen und erfolgt anhand der Eintrittswahrscheinlichkeit und des potenziellen Ausmaßes, wobei das Ausmaß in Relation zum operativen Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) betrachtet wird. Einzelrisiken und -chancen werden pro Kategorie aggregiert und vor der Umsetzung von Maßnahmen bewertet. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen findet nicht statt.

Die **Steuerung** der identifizierten Einzelrisiken erfolgt durch die Verantwortlichen für das Risikomanagement in den entsprechenden Bereichen und basiert auf den definierten und initiierten Maßnahmen zur Vermeidung, Reduzierung oder Absicherung von Risiken. Im Chancenmanagement werden Maßnahmen zur Ergreifung, Verbesserung und (vollständigen oder teilweisen) Realisierung von Chancen implementiert. Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme wird vor ihrer Umsetzung überprüft.

Die kontinuierliche **Überwachung** der Risiken, Chancen und Umsetzung der Maßnahmen erfolgt auf Ebene der verantwortlichen Bereiche. Die Daimler Truck Holding AG, Muttergesellschaft des Daimler Truck-Konzerns, überwacht die Bereiche bei der Umsetzung im Rahmen ihrer Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen.

Risiken und Chancen werden von den operativen Einheiten regelmäßig an die übergeordneten Instanzen berichtet. Wesentliche, unerwartet auftretende Risiken sind darüber hinaus unverzüglich zu melden. Die Informationen zu den Risiken und Chancen werden über die Segmente an das Konzernrisikomanagement, welches in seiner Funktion als zweite Verteidigungslinie agiert, weitergeleitet und dienen der **Berichterstattung** an Vorstand und Aufsichtsrat.

Das **interne Kontrollsystem im engeren Sinne** (im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess) hat zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sicherzustellen. Das interne Kontrollsystem und das Risikomanagementsystem wurden und werden weiterhin mit der Definition von zusätzlichen Nachhaltigkeitszielen, insbesondere auch im Hinblick auf die gesetzlichen Anforderungen im Bereich Nachhaltigkeit (u.a. EU-Taxonomie, Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)), sukzessive weiterentwickelt. 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 Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften. Werden Schwächen im Aufbau oder in der Durchführung der Kontrollen identifiziert, werden diese durch gezielte Maßnahmen behoben beziehungsweise deren Auswirkungen durch entsprechende Mitigationsmaßnahmen reduziert. Das System umfasst Grundsätze, Verfahren sowie präventive und aufdeckende Kontrollen.

Das interne Kontrollsystem im engeren Sinne (im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess) wird systematisch bewertet. Zu Beginn werden die für den Konzern wesentlichen Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften festgelegt. Anschließend erfolgt eine Risiko- und Prozessanalyse. Ziel ist es Kontrollen zu definieren, um bedeutende Risiken für die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den ausgewählten Bereichen zu identifizieren. Die notwendigen Kontrollen



werden daraufhin implementiert und gemäß den konzernweiten Vorgaben dokumentiert. Um die Angemessenheit und 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 nachgehalten und behoben. Die ausgewählten Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften bestätigen am Ende des jährlichen Zyklus die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess. Der Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats werden regelmäßig über potenzielle wesentliche Kontrollschwächen sowie die Angemessenheit und Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen informiert.

Das **Compliance Management System** des Daimler Truck-Konzerns ist eng mit dem Risikomanagementsystem verknüpft und orientiert sich an der spezifischen Risikosituation des Unternehmens. Ziel des Systems ist es, regelkonformes Verhalten innerhalb des Konzerns nachhaltig sicherzustellen. Als integraler Bestandteil der Unternehmensführung unterstützt das Compliance Management System die Entwicklung und Stärkung einer verantwortungsvollen Unternehmenskultur. Es leistet einen wesentlichen Beitrag zur Einhaltung gesetzlicher und unternehmensinterner Vorgaben, zur Prävention von Fehlverhalten sowie zur Förderung einer verantwortungsbewussten und transparenten Unternehmensführung. Weitere Informationen zum Thema Compliance Management System sind im Kapitel [Nachhaltigkeitsgovernance](#) zu finden.

Der Konzern verfügt damit über ein konzernweites internes Kontrollsystem, das integraler Bestandteil der Unternehmensführung ist. Die darin enthaltenen Systeme dienen der frühzeitigen Identifikation, Bewertung und Steuerung von Risiken, die die Erreichung der Unternehmensziele gefährden könnten. Sie sind auf die spezifischen Anforderungen und die Risikostruktur des Unternehmens zugeschnitten und orientieren sich an anerkannten Standards wie dem ISO 31000, dem COSO-Framework und dem Drei-Linien-Modell.

Die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im weiteren Sinne wird regelmäßig systematisch überprüft, um sicherzustellen, dass die wesentlichen, finanziellen und

nichtfinanziellen (einschließlich solcher mit Bezug zu Nachhaltigkeit) Risiken in den relevanten Geschäftsbereichen und Prozessen erfasst und gesteuert werden. Diese Überprüfung wird regelmäßig durch interne Bewertungen im Rahmen von Selbsteinschätzungen und die interne Revision durchgeführt. Entsprechende Maßnahmen wurden eingeleitet, um identifizierte Schwächen zu beheben und eine fortlaufende Verbesserung der Prozesse und Systeme zu erreichen.

In der gesamthaften Würdigung der **Angemessenheit und Wirksamkeit** des Risiko- und Chancenmanagementsystems, des internen Kontrollsystems im engeren Sinne und des Compliance Management Systems haben sich unter Berücksichtigung von Umfang der Geschäftstätigkeit und Risiko- und Chancensituation des Unternehmens keine Hinweise darauf ergeben, dass diese Systeme in ihrer Gesamtheit im Ergebnis nicht angemessen oder nicht wirksam sind. Im Hinblick auf identifizierte Verbesserungspotentiale sind entsprechende Maßnahmen eingeleitet.¹

Die Wirksamkeit eines jeden Risikomanagement- und Kontrollsystems ist durch systemimmanente Grenzen eingeschränkt. Kein System kann garantieren, dass sämtliche tatsächlich eintretende Risiken frühzeitig identifiziert oder jegliche Verstöße gegen Prozesse unter allen Umständen vollständig ausgeschlossen werden können.

1 Der Inhalt dieses Abschnitts war nicht Gegenstand einer inhaltlichen Prüfung im Rahmen der gesetzlichen Abschlussprüfung des zusammengefassten Lageberichts.

Risiken und Chancen

Im Folgenden werden Risiken und Chancen erläutert, die potenziell wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler Truck-Konzerns im Jahr 2026 haben können. Eine wesentliche Auswirkung wird erwartet, wenn sich durch die Bewertung des Ausmaßes von Risiken und Chancen eine Einordnung in die Stufe „hoch“ ergibt. Dies gilt auch, wenn sich die Bewertung im Vergleich zum Vorjahr so ändert, dass ein Risiko oder eine Chance, die zuvor als „hoch“ bewertet wurden, nun als „mittel“ oder „niedrig“ eingestuft werden. Neben den als wesentlich eingestuften Risiken und Chancen können auch solche Sachverhalte berichtet werden, die zum Aufstellungszeitpunkt diese Wesentlichkeitsgrenze zwar nicht überschreiten, aber aus Sicht der Unternehmensleitung aufgrund ihrer öffentlichen Wahrnehmung oder

ihres außerordentlichen Charakters als relevant für den Adressaten des Geschäftsberichts erachtet werden.

Eine segmentbezogene Berichterstattung über Risiken und Chancen findet immer dann statt, wenn diese ausschließlich ein bestimmtes Segment betreffen, andernfalls beziehen sich die Risiken und Chancen auf den gesamten Daimler Truck-Konzern. Die Bewertung der Risiken basiert auf der Eintrittswahrscheinlichkeit sowie dem potenziellen Ausmaß und erfolgt nach den Kategorien „niedrig“, „mittel“ oder „hoch“ wie in Tabelle [B.109](#) dargestellt.

Zu beachten ist, dass im Weiteren sämtliche Risiken und Chancen grundsätzlich brutto betrachtet werden. Die dargestellten Bewertungen spiegeln somit die potenziellen Auswirkungen wider, die sich ohne Berücksichtigung bereits geplanter oder eingeleiteter Maßnahmen ergeben würden.

B.109

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. €



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 **B.110** aufgeführt.

Allgemeine Marktrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Fahrzeugmärkten sind maßgeblich durch die konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft beeinflusst. Die Beurteilung marktwirtschaftlicher Risiken und Chancen ist an Annahmen und Prognosen über die Gesamtmarktentwicklung in den Regionen gekoppelt, in denen der Daimler Truck-Konzern tätig ist. Der Konjunkturverlauf 2025 ist im Kapitel **Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf** des zusammengefassten Lageberichts beschrieben; die Wachstumsannahmen und Prognosen über die Gesamtentwicklung für 2026 werden im Kapitel **Prognosebericht** des zusammengefassten Lageberichts erörtert. 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 von Risiken auf die **Absatzentwicklung** werden systematisch in Risikoszenarien erfasst. Eine unzureichende Marktakzeptanz bestimmter Fahrzeugmodelle, Antriebstechnologien und technologischen Entwicklungen in der Steuerung von Fahrzeugen in einzelnen Regionen kann die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage negativ beeinflussen. Darüber hinaus kann ein rückläufiger Fahrzeugabsatz auf ein teilweise instabiles makroökonomisches Umfeld sowie auf politische oder wirtschaftliche Unsicherheiten oder auch Verzögerungen in der Verfügbarkeit notwendiger Infrastruktur zurückzuführen sein. Zudem besteht das Risiko, dass die Nachfrage aufgrund von Engpässen in der Lieferkette nicht zeitnah bedient werden kann.

Die Markt-, Absatz- und Bestandsentwicklung wird von den einzelnen Segmenten kontinuierlich analysiert und überwacht. Bei Bedarf werden gezielte Marketing- und Vertriebsprogramme initiiert, um auf veränderte Marktbedingungen zu reagieren.

Marktvolatilitäten können jedoch auch dazu führen, dass sich der Gesamtmarkt oder regionale Rahmenbedingungen für die Nutzfahrzeugindustrie besser entwickeln als in den internen

Prognosen angenommen, was zusätzliche Chancen eröffnet. Auch eine Verbesserung der Wettbewerbssituation oder eine positive Nachfrageentwicklung können zu weiteren Wachstumschancen führen. Die Realisierung dieser Chancen wird durch gezielte Marketing- und Vertriebsmaßnahmen unterstützt.

Die Markteinführung neuer Produkte durch Wettbewerber sowie eine erschwerte Preisdurchsetzung im Sales- und Aftersalesgeschäft, beispielsweise infolge verstärkter Preiskonkurrenz, können den **Wettbewerbs- und Preisdruck** in den Fahrzeugsegmenten erhöhen und die Ertrags- und Finanzlage von Daimler Truck negativ beeinflussen. Um diesen Risiken frühzeitig zu begegnen, erfolgt eine kontinuierliche Überwachung der Wettbewerbsaktivitäten. Abhängig von der jeweiligen Marktsituation werden gezielte, produktspezifische und gegebenenfalls regional angepasste Maßnahmen ergriffen, um absatzschwächere Märkte zu unterstützen. Darüber hinaus setzt der Daimler Truck-Konzern verschiedene Marketing- und Vertriebsprogramme ein, die finanzielle Anreize für Kunden bieten und so die Wettbewerbsfähigkeit stärken.

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 sinkenden Bonität der Kreditnehmer, sodass Forderungen infolge einer 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 die Überwachung sowohl interner als auch makroökonomischer Frühwarnindikatoren.

Wie im Vorjahr werden die allgemeinen Marktrisiken weiterhin in ihrem Ausmaß als „hoch“ eingestuft. Die Eintrittswahrscheinlichkeit hat sich zu „mittel“ verändert. Die allgemeinen Marktchancen werden ebenfalls - analog zur Vorjahreseinschätzung - in ihrem Ausmaß als „hoch“ mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von „niedrig“ bewertet. Dies unterstreicht, dass die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Nutzfahrzeugmarktes weiterhin mit erheblichen Unsicherheiten geprägt sind. Infolgedessen bleiben auch die Markt-, Absatz- und Wettbewerbsbedingungen herausfordernd, was eine flexible und anpassungsfähige Unternehmensstrategie erforderlich macht.

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 und Fahrzeugteile eine wichtige Rolle. Auch geopolitische und handelspolitische Spannungen können die Geschäftsaktivitäten eines international agierenden Unternehmens wie des Daimler Truck-Konzerns erheblich beeinträchtigen.

Die anhaltend hohen politischen Spannungen und die damit verbundene Gefahr **geopolitischer Konflikte** stellen weiterhin erhebliche Risiken für die Geschäftsentwicklung des Daimler Truck-Konzerns dar. Insbesondere die andauernden Spannungen zwischen den USA und China, eine mögliche Beeinträchtigung der Beziehungen zwischen der EU und China sowie die zukünftige Entwicklung des Verhältnisses zwischen der EU und den USA bergen Unsicherheiten. Hinzu kommen die Eskalation des Nahostkonflikts, die weitere Entwicklung des Russland-Ukraine-Kriegs, das Aufflammen regionaler Konflikte sowie eine mögliche Zuspitzung der Lage im Südchinesischen Meer. Diese geopolitischen Risiken könnten zu Störungen in den Lieferketten, steigenden Energiepreisen, erhöhtem Inflationsdruck, zusätzlichen Sanktionen und einer weiteren Eintrübung des globalen Wachstumsausblicks führen. Die daraus resultierenden Unterbrechungen in Produktion, Beschaffung und Logistik sowie die Verknappung von Ressourcen können die Kostenbasis des Konzerns zusätzlich belasten. Zudem können gestiegene Inflation und höhere Refinanzierungskosten an den Kapitalmärkten die Ergebnisse, insbesondere im Segment Financial Services, negativ beeinflussen. Eine mögliche Ausweitung bestehender Konflikte würde die Risiken für das Marktumfeld von Daimler Truck zusätzlich verschärfen.

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 häufig als Schlüsselsektor angesehen, um inländische Investitionen zu fördern und die lokale Wertschöpfung entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu steigern. Dies kann zu erhöhten Kosten



führen, wenn Produktionsstätten aufgebaut oder erweitert werden sollen oder der lokale Einkauf gesteigert werden muss. Auch eine Einschränkung technologischer und wirtschaftlicher Verbindungen zwischen bedeutenden Märkten könnte 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 werden Importe durch verschiedene Marktzugangsbarrieren eingeschränkt. Hierzu zählen unter anderem komplexe und langwierige Zertifizierungsverfahren, Verzögerungen bei der Erteilung von Zertifikaten, aufwendige Zollabwicklungen sowie die Erhebung von Zöllen. Ein exemplarisches Beispiel hierfür stellen die von den USA eingeführten Importzölle dar.

Im Zuge interventionistischer und protektionistischer Maßnahmen einzelner Staaten können sich aber auch Chancen ergeben. Anpassungen wirtschafts- und handelspolitischer Instrumente können zu veränderten Rahmenbedingungen führen, die alternative Markt- oder Wertschöpfungsansätze ermöglichen.

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

Wie im Vorjahr werden die gesetzlichen und politischen Risiken weiterhin in ihrem Ausmaß als „hoch“ und einer Eintrittswahrscheinlichkeit von „mittel“ eingeschätzt und spiegeln die nach wie vor angespannte geopolitische Risikolandschaft und die Auswirkungen verschiedener weltweiter Ereignisse auf den Daimler Truck-Konzern wider. Ergänzend hierzu werden im Vergleich zum

Vorjahr auch Chancen identifiziert, die mit einem Ausmaß von „mittel“ und einer Eintrittswahrscheinlichkeit von „niedrig“ bewertet werden. Diese ergeben sich insbesondere aus möglichen positiven Entwicklungen in regulatorischen Rahmenbedingungen.

Beschaffungsmarktrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen auf der Beschaffungsseite des Industriegeschäfts von Daimler Truck ergeben sich vor allem aus Schwankungen bei **Rohstoff-, Rohmaterial- und Energiepreisen**. Hinzu kommen potenzielle finanzielle Engpässe oder Kapazitätsprobleme bei **Lieferanten**, eingeschränkter Verhandlungsspielraum bei Zulieferpreisen sowie Über- oder Unterauslastung der Lieferantenkapazitäten, die zu Ergebniseinbußen führen können.

Daimler Truck ist für die Produktion von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen auf verschiedene Rohstoffe und Rohmaterialien wie Stahl, Kupfer, Aluminium, Edelmetalle, Gummi, Kunststoffe und Seltene Erden angewiesen. Insbesondere in bestimmten Teilen und Komponenten kommen diese Materialien zum Einsatz und machen einen erheblichen Teil der Gesamtfahrzeugkosten aus.

Die Preise für Rohstoffe, Rohmaterialien, Teile und Komponenten unterliegen teils erheblichen Schwankungen, bedingt durch globale und regionale Marktbedingungen, Transport- und Energiekosten, geopolitische Ereignisse, Wechselkursschwankungen, Zölle sowie Inflationsdruck. Aufgrund des intensiven Wettbewerbs auf den internationalen Nutzfahrzeugmärkten ist die Möglichkeit gestiegene Kosten über höhere Fahrzeugpreise weiterzugeben begrenzt. Steigende Rohmaterialpreise können daher die Margen und das Ergebnis der Segmente negativ beeinflussen.

Gleichzeitig können sich aus diesen Schwankungen auch Chancen ergeben. So können sinkende Rohstoffpreise oder günstigere Einkaufsbedingungen die Kostenbasis des Daimler Truck-Konzerns verbessern und somit die Profitabilität positiv beeinflussen. Darüber hinaus können sich zusätzliche Potentiale ergeben, wenn flexibel auf Marktveränderungen reagiert wird, wie etwa durch langfristige Lieferverträge oder alternative Beschaffungskonzepte.

Die angespannte finanzielle Lage von Lieferanten könnte das Risiko von Produktionsunterbrechungen und Störungen in den Lieferketten erhöhen, was zu Verzögerungen bei der Fertigstellung und Auslieferung von Fahrzeugen führen könnte. Um dem entgegenzuwirken, setzt Daimler Truck auf ein aktives Lieferantenrisikomanagement, das finanzielle Engpässe frühzeitig identifiziert und bei Bedarf gezielte Unterstützungsmaßnahmen einleitet.

Zudem erfordert die wachsende Nachfrage nach neuen Technologien, insbesondere elektrifizierten Antriebssträngen, eine Anpassung der Lieferketten. Die zunehmende Elektrifizierung und Digitalisierung der Branche führt zu einer steigenden Nachfrage nach Batteriezellen, Halbleitern und kritischen Materialien wie Lithium. Die begrenzte Verfügbarkeit dieser Materialien oder eine politisch motivierte Restriktion bestimmter Teile und Komponenten kann zu Preiserhöhungen und Lieferengpässen führen und damit die Fähigkeit von Daimler Truck beeinträchtigen, sowohl konventionelle als auch emissionsfreie Fahrzeuge profitabel und termingerecht zu produzieren.

Wie im Vorjahr werden die Risiken und Chancen aus dem Beschaffungsmarkt hinsichtlich ihrer möglichen Auswirkungen als „hoch“ und in ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit als „niedrig“ eingestuft.

B.110 Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen					
Risikokategorie	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Ausmaß
Allgemeine Marktrisiken	■ ■ □	■ ■ ■	Allgemeine Marktchancen	■ □ □	■ ■ ■
Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	■ ■ □	■ ■ ■	Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	■ □ □	■ ■ □
Risiken aus dem Beschaffungsmarkt	■ □ □	■ ■ ■	Chancen aus dem Beschaffungsmarkt	■ □ □	■ ■ ■



Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die unternehmensspezifischen Risiken und Chancen des Daimler Truck-Konzerns eingegangen. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle **7 B.111** aufgeführt.

Produktions- und Technologierisiken und -chancen

Die **Produktentwicklung** bei Daimler Truck ist geprägt von einem starken Fokus auf technische Innovationen und zukunftsweisende Transportlösungen. Im Rahmen der strategischen Produktplanung werden kontinuierlich neue Technologien in die Fahrzeugsegmente integriert, um den steigenden Anforderungen an Emissionsreduktion, Energieeffizienz und Sicherheit gerecht zu werden. Die Transformation hin zu emissionsfreien Fahrzeugen, insbesondere batterieelektrischen und wasserstoffbasierten Antrieben, steht dabei im Mittelpunkt. Diese Entwicklung bringt sowohl Chancen als auch Risiken mit sich, da die erfolgreiche Umsetzung von Faktoren wie Kundenakzeptanz, staatlicher Förderung und der Verfügbarkeit von Lade- und Wasserstoffinfrastruktur abhängt. Die Produktentwicklung ist zudem mit hohen Investitionen verbunden, insbesondere bei der Einführung neuer Fahrzeuggenerationen und Antriebsstränge. Risiken entstehen vor allem durch die Komplexität der Projekte, mögliche Planabweichungen, technische Herausforderungen und die Abhängigkeit von externen Partnern.

Die technische Realisierung des autonomen Fahrens bringt für Daimler Truck erhebliche Herausforderungen mit sich. Insbesondere die Entwicklung zuverlässiger Sensorik, leistungsfähiger Datenverarbeitung und sicherer Software erfordert hohe Investitionen. Zudem müssen strenge Anforderungen an funktionale Sicherheit und Cybersecurity erfüllt, umfangreiche Tests durchgeführt und komplexe regulatorische Vorgaben eingehalten werden. Die Zusammenarbeit mit externen Partnern und Behörden sowie die dynamische Gesetzeslage erhöhen den Entwicklungsaufwand und das Risiko von zeitlichen Verzögerungen und zusätzlichen Kosten.

Die **Produktionsprozesse** bei Daimler Truck sind darauf ausgerichtet, die technische Innovationskraft effizient in marktfähige Produkte umzusetzen. Für die Einführung neuer Produkte müssen alle erforderlichen Bauteile und Ausstattungen rechtzeitig verfügbar sein.

Um Produktionsengpässe zu vermeiden, werden die Prozesse regelmäßig evaluiert und verbessert. Die Produktionsanlagen werden fortlaufend modernisiert und bei Bedarf erweitert oder umstrukturiert, was mit erheblichen Investitionen einhergeht. Dennoch können kurzfristige Ineffizienzen auftreten, etwa durch Ausfälle von Anlagen oder Lieferengpässe bei wichtigen Komponenten wie Batterien. Solche Störungen können zu Produktionsausfällen, erhöhten Kosten und einer vorübergehenden Reduzierung der Kapazität führen. Um diesen Risiken zu begegnen, setzt Daimler Truck auf präventive Wartung, die Bevorratung von Ersatzteilen und, bei Bedarf, die Beschaffung redundanter Maschinen. Ein Lieferantenmanagement besteht mit dem Ziel, die Qualität und Verfügbarkeit der benötigten Teile zu unterstützen.

Die **Produkte** von Daimler Truck zeichnen sich durch eine hohe technische Komplexität sowie die Einhaltung strenger Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsstandards aus. Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Produktportfolios verfolgt das Ziel, die Qualitätsstandards des Konzerns nicht nur zu erfüllen, sondern fortlaufend zu steigern. Gleichzeitig können neue technische Anforderungen und gesetzliche Vorgaben dazu führen, dass der Verkauf bereits produzierter Fahrzeuge eingeschränkt wird – insbesondere dann, wenn bestimmte Ausstattungsmerkmale oder Fahrzeugteile nicht rechtzeitig verfügbar sind. Daher müssen die Produkte nicht nur innovativ und zukunftsfähig, sondern auch zuverlässig und wettbewerbsfähig bleiben. Qualitätsprobleme oder Engpässe in der Teileversorgung können die Kundenzufriedenheit beeinträchtigen und zusätzliche Kosten verursachen. Der Markterfolg neuer Modelle hängt maßgeblich davon ab, technische Innovationen mit den Erwartungen der Kunden, regulatorischen Anforderungen und wirtschaftlichen Zielsetzungen in Einklang zu bringen.

Im Daimler Truck-Konzern können **Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzfälle** auftreten, wenn die Produktqualität nicht den festgelegten Anforderungen entspricht, gesetzliche Vorschriften nicht vollständig eingehalten werden oder die notwendige Unterstützung bei Problemen und Wartung der Produkte nicht in ausreichendem Maße gewährleistet ist. Solche Fälle sowie Qualitätsmängel – sowohl bei verbauten Fahrzeugteilen als auch im Zusammenhang mit technischen Neuerungen, die Anpassungen erfordern – können zu erheblichen finanziellen Belastungen führen. Im Falle des Auftretens entsprechender Risiken werden potenzielle Ansprüche sorgfältig geprüft und, falls erforderlich, gezielte Maßnahmen zur Behebung der Probleme bei den betroffenen Produkten eingeleitet.

Im Vergleich zum Vorjahr bleibt die Einschätzung der Produktions- und Technologierisiken unverändert. Das potenzielle Ausmaß wird weiterhin als „hoch“ eingeschätzt, während die Wahrscheinlichkeit des Eintritts dieser Risiken nach wie vor als „niedrig“ angesehen wird. Die Produktions- und Technologiechancen sind in ihrem Ausmaß gegenüber dem Vorjahr als „niedrig“ eingestuft, während die Eintrittswahrscheinlichkeit als „mittel“ eingeschätzt wird.

Informationstechnische Risiken

Die fortschreitende Digitalisierung und die zunehmende Abhängigkeit von IT-Systemen und digitalen Prozessen prägen maßgeblich die Geschäftsaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns. Damit verbunden ergeben sich vielfältige Risiken, insbesondere im Bereich der Informationssicherheit, Systemverfügbarkeit, Datenintegrität und des Datenschutzes. Der Konzern bewertet IT-Risiken systematisch und steuert ihnen durch ein umfassendes IT-Risikomanagement sowie durch strategische Investitionen in digitale Infrastruktur und Cybersecurity gezielt entgegen.

Die zunehmende **Cyberkriminalität** gefährdet Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen sowie IT-gestützten Prozessen. Trotz umfangreicher Schutzmaßnahmen können im Extremfall temporäre Prozessunterbrechungen mit erheblichen Folgen für Daimler Truck auftreten. Der Verlust oder Missbrauch sensibler Daten kann Reputationsschäden verursachen. Zudem ist die Einhaltung regulatorischer Vorgaben essenziell, da Verstöße, insbesondere im Falle eines Cyberangriffs, zu Ansprüchen Dritter, aufwendigen Auflagen und hohen Strafen führen können.

Für den global agierenden Daimler Truck-Konzern ist es von zentraler Bedeutung, dass Informationen jederzeit aktuell, vollständig und korrekt verfügbar sind und ausgetauscht werden können. Das konzerninterne IT-Sicherheitsrahmenwerk orientiert sich an internationalen Standards und integriert bewährte Industriepraktiken. Neue regulatorische Anforderungen im Bereich Cybersecurity werden kontinuierlich in die Weiterentwicklung der Prozesse und Richtlinien einbezogen.

Dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend müssen gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Cyber-Bedrohungen werden über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und Systeme hinweg identifiziert und risikoorientiert gesteuert. Die Entwicklung eigener Softwarelösungen

folgt einem definierten Prozess und unterliegt somit adäquaten Cybersecurity-Standards sowie einer Qualitätssicherung.

Um Risiken zu reduzieren und Schäden zu begrenzen, setzt Daimler Truck auf präventive und korrektive Maßnahmen wie gespiegelte IT-Services, ausgelagerte Datensicherung und hochverfügbare, redundante Systeme. Notfallpläne, regelmäßige Schulungen und Sensibilisierung der Mitarbeitenden sichern die Handlungsfähigkeit im Ernstfall. Im globalen Cyber Security Operation Center werden Bedrohungen analysiert und Gegenmaßnahmen koordiniert. Der Schutz der Produkte und Dienstleistungen vor Cyberangriffen wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Im Rahmen der **Implementierung neuer IT-Systeme** kann es zu zeitlichen Verzögerungen kommen, insbesondere um sicherzustellen, dass sämtliche funktionalen und technischen Anforderungen erfüllt werden. Zudem besteht die Möglichkeit, dass im Einzelfall Systeme während der initialen Betriebsphase nicht durchgehend die erwartete Stabilität und Leistungsfähigkeit aufweisen. In solchen Fällen können einzelne technische Anpassungen erforderlich werden. Diese Maßnahmen könnten vorübergehend den operativen Ablauf beeinträchtigen bzw. hohe zusätzliche Implementierungskosten erzeugen, bis die volle Funktionsfähigkeit gewährleistet ist.

Die informationstechnischen Risiken werden hinsichtlich ihrer möglichen Auswirkungen im Vergleich zum Vorjahr von „mittel“ auf „hoch“ eingestuft. Die Eintrittswahrscheinlichkeit wird nach wie vor als „niedrig“ angesehen.

B.111

Unternehmensspezifische Risiken/Chancen

Risikokategorie	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancen-kategorie	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Ausmaß
Produktions- und Technologierisiken	■□□	■ ■ ■	Produktions- und Technologiechancen	■ ■ □	■ □ □
Informationstechnische Risiken	■ □ □	■ ■ ■	Informationstechnische Chancen	-	-
Personalrisiken	■ □ □	■ □ □	Personalchancen	-	-
Risiken aus Beteiligungen	■ □ □	■ ■ ■	Chancen aus Beteiligungen	■ □ □	■ ■ □

Personalrisiken

Die Mitarbeitenden sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des Konzerns. In einem zunehmend dynamischen und herausfordernden Arbeitsumfeld können sich Risiken im Zusammenhang mit der Personalstrategie ergeben. Der Konzern analysiert und bewertet diese Aspekte systematisch und steuert ihnen durch ein integriertes Personalmanagement gezielt entgegen. Effizienzsteigerungen und Kostensenkungen sind für den Daimler Truck-Konzern entscheidend, um seine Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und die Profitabilität nachhaltig 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. Die Einigung der Unternehmensleitung mit dem Gesamtbetriebsrat über die Eckpunkte für die deutschen Standorte des Segments Mercedes-Benz Trucks im Rahmen des unternehmensinternen Restrukturierungs- und Effizienzprogramms „Cost Down Europe“ sowie die damit verbundene Bildung entsprechender Rückstellungen haben zu einer deutlichen Reduzierung der Personalrisiken geführt.

Gegenüber dem Vorjahr werden diese Risiken nunmehr sowohl hinsichtlich ihrer möglichen Auswirkungen als auch bezüglich der Eintrittswahrscheinlichkeit jeweils als „niedrig“ eingestuft.

Risiken und Chancen aus Beteiligungen

Die Zusammenarbeit mit Partnern im Rahmen von Beteiligungen ist für Daimler Truck von zentraler Bedeutung – sowohl für die Transformation hin zu CO₂e-freier Mobilität als auch für die umfassende Digitalisierung. Darüber hinaus dient sie dem Zugang zu geographischen Märkten, um die globale Präsenz auszubauen und Wachstumschancen in strategisch relevanten Regionen zu nutzen. Insbesondere bei der Entwicklung und Implementierung neuer Technologien ermöglichen Beteiligungen die Nutzung von Synergieeffekten sowie die Verbesserung von Kostenstrukturen, um die Wettbewerbsfähigkeit im Nutzfahrzeugmarkt nachhaltig zu stärken.

Daimler Truck partizipiert grundsätzlich entsprechend seiner jeweiligen Anteilsquote an den Chancen und Risiken, die sich aus Beteiligungen ergeben.

Der Vollzug der Transaktion zur Integration von Mitsubishi Fuso und Hino und die Aufnahme der Geschäftstätigkeit sowie die erstmalige Notierung der neuen Holdinggesellschaft ARCHION Corporation („ARCHION“) mit Sitz in Tokio, Japan werden für den 1. April 2026 angestrebt, sofern die erforderlichen Voraussetzungen für den Vollzug der Transaktion rechtzeitig vorliegen. Risiken können sich ergeben beispielsweise aus der Nichterteilung von Genehmigungen von Behörden sowie generell aus einer nicht vollständigen Umsetzung und Implementierung der vertraglichen Vereinbarungen. Diesen Risiken wird jedoch durch laufende Maßnahmen zur Risikoreduzierung entgegengewirkt. Gleichzeitig kann die erstmalige Bewertung der ARCHION zu einem einmaligen positiven oder negativen Bewertungseffekt für den Konzern führen. In der Folgebewertung unterliegt ARCHION Kurschwankungen, die sich im Fall negativer Kursbewegungen auf die Bewertung der Beteiligung auswirken können.

Risiken können sich aus der Bewertung von Beteiligungen ergeben, insbesondere wenn gesetzte Ziele nicht erreicht oder Zeitpläne nicht eingehalten werden. Ebenso kann eine fehlende Marktakzeptanz oder eine unzureichend ausgebaute Infrastruktur, insbesondere im Bereich neuer Technologien wie wasserstoffbasierter Antriebe oder der Herstellung eigener Batteriesysteme, den Beteiligungsbuchwert des jeweiligen Segments negativ beeinflussen. Darüber hinaus können aus der laufenden Geschäftstätigkeit zusätzliche finanzielle Verpflichtungen oder ein erhöhter Finanzierungsbedarf entstehen.



Die geschäftlichen und rechtlichen Interessen des Konzerns stimmen nicht immer vollständig mit denen der jeweiligen Beteiligungspartner überein. Es besteht das Risiko, dass diese Unternehmen Maßnahmen ergreifen, die die Reputation von Daimler Truck beeinträchtigen oder zu rechtlichen Haftungsrisiken führen könnten.

Daimler Truck führt anhaltende Gespräche mit seinen Partnern über die zukünftige Ausrichtung des China-Geschäfts. Je nach Ausgang dieser Verhandlungen könnten einmalige Effekte entstehen, die die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beeinflussen.

Um diesen Risiken zu begegnen, unterliegen die Beteiligungen einem kontinuierlichen Überwachungsprozess, der es ermöglicht, bei Bedarf zeitnah Maßnahmen zur Sicherung der Profitabilität und der Liquidität zur Risikoreduzierung und nachhaltigen Wertsteigerung zu ergreifen. Auch die Werthaltigkeit der Beteiligungen wird regelmäßig überprüft.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Einstufung des Ausmaßes der Risiken aus Beteiligungen auf „hoch“ und das der Chancen auf „mittel“ verändert. Die Eintrittswahrscheinlichkeiten werden als „niedrig“ beurteilt.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

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 und Zinssätzen 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.

Eintrittswahrscheinlichkeiten und Ausmaße der finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen werden in Tabelle [↗ B.112](#) dargestellt.

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 im Geschäftsjahr 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 im Geschäftsjahr die Produktionskosten vorwiegend in US-Dollar, Euro und Yen angefallen sind, wurde ein Teil der Umsatzerlöse in anderen Währungen erzielt. Daimler Truck ist einem solchen Transaktionsrisiko, aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerks jedoch nur in einem geringeren Ausmaß ausgesetzt. Der Konzern sichert das regelmäßig aktualisierte Währungs-Exposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurserwartungen 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.

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Bewertung des Ausmaßes der Wechselkursrisiken und -chancen von „niedrig“ auf „hoch“ erhöht, während die Eintrittswahrscheinlichkeit weiterhin als „niedrig“ eingeschätzt wird. Diese erfolgte gemäß den internen Vorgaben für die Berichterstattung.

B.112

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risikokategorie	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Ausmaß
Wechselkursrisiken	■ □ □	■ ■ ■	Wechselkurschancen	■ □ □	■ ■ ■
Zinsänderungsrisiken ¹	■ □ □	■ □ □	Zinsänderungschancen ¹	■ □ □	■ □ □
Kreditrisiken	■ □ □	■ □ □	Kreditchancen	-	-
Länderrisiken	■ □ □	■ □ □	Länderchancen	-	-
Liquiditätsrisiken ¹	■ □ □	■ □ □	Liquiditätsschancen ¹	-	-
Risiken aus Ratingveränderungen ¹	■ □ □	■ □ □	Chancen aus Ratingveränderungen ¹	■ □ □	■ □ □
Risiken in Zusammenhang mit Pensionsplänen ¹	■ □ □	■ □ □	Chancen in Zusammenhang mit Pensionsplänen ¹	■ □ □	■ □ □

¹ Das Ausmaß des Risikos/Chance ist nicht EBIT-relevant.



Rechtliche und steuerliche Risiken

Weiterhin ist der Konzern rechtlichen und steuerlichen Risiken ausgesetzt. Er bildet hierfür Rückstellungen, sofern eine Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle **7 B.113** aufgeführt.

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 Geräuscentwicklung, 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, Energierecht, Datenschutz, Menschenrechte sowie den Umgang mit Gefahrgütern erfüllen. Der Konzern war und ist laufend behördlichen Untersuchungen ausgesetzt hinsichtlich seiner Compliance oder der Compliance seiner Joint Ventures oder der Compliance seiner jeweiligen Mitarbeiter, Berater, Vertreter oder Partner, einschließlich Joint-Venture-Partnern, in Angelegenheiten wie Exportkontrolle, Wirtschaftssanktionen oder anderen regulatorischen Vorschriften. Verstöße gegen geltende rechtliche Regelungen dieser Art 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. Insbesondere infolge des Russland-Ukraine-Krieges wurden von den Vereinigten Staaten, dem Vereinigten Königreich, der EU und weiteren Ländern umfassende Exportkontrollen und Wirtschaftssanktionen für Transaktionen mit Russland, russischen Unternehmen und Personen verhängt. Diese Exportkontrollen und Wirtschaftssanktionen entwickeln sich stets weiter. Es ist für den Konzern herausfordernd, die Auslegung, Umsetzung oder Durchsetzung staatlicher Vorgaben in Bezug auf seine Aktivitäten oder die Aktivitäten seiner Joint Ventures vorherzusagen. Obwohl der Konzern die bestehenden Richtlinien kontinuierlich überprüft, um die Einhaltung der geltenden Gesetze und Vorschriften sicherzustellen, werden diese Richtlinien möglicherweise nicht jederzeit befolgt und die internen Konzernkontrollen können Verstöße des Konzerns oder seiner Mitarbeiter, Berater, Vertreter oder Partner, einschließlich Joint-Venture-Partner, möglicherweise nicht wirksam erkennen und verhindern. Darüber hinaus können für den Konzern geltende nationale Gesetze von supranationalen Behörden oder Gerichten als nicht im Einklang mit internationalen Normen angesehen werden. In solchen Fällen ergeben sich durch die damit einhergehenden rechtlichen Unsicherheiten für den Konzern potenzielle Risiken, die sich auf seine operativen Prozesse, Berichterstattungs- und andere Pflichten auswirken können.

Risiken aus rechtlichen Verfahren (einschließlich kartellrechtlicher Verfahren und Schadenersatzklagen)

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, Exportkontrollen und Wirtschaftssanktionen sowie kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadenersatzklagen). Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil des Konzerns ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadenersatzzahlungen, 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.

Die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) war als ehemalige Muttergesellschaft der Daimler Truck AG Adressatin eines von der Europäischen Kommission eingeleiteten Kartellverfahrens. Im Juli 2016 erließ die Europäische Kommission einen Vergleichsbeschluss gegen die damalige Daimler AG und vier andere europäische Lkw-Hersteller wegen ihrer Beteiligung an wettbewerbswidrigem Verhalten, das im Hinblick auf die Preisgestaltung und die Weitergabe der Kosten für die Einhaltung strengerer Emissionsvorschriften für Lkw einen Verstoß gegen europäische Kartellvorschriften darstellte. Die Europäische Kommission stellte fest, dass die Daimler AG vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 an den betreffenden Vereinbarungen beteiligt war. Die in der Vergleichsentscheidung der Europäischen Kommission gegen die Daimler AG verhängte Geldbuße belief sich auf rund 1,09 Mrd. € und wurde im Jahr 2016 vollständig bezahlt. Im Anschluss an die Vergleichsentscheidung der Europäischen Kommission wurden in mehreren Rechtsordnungen Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel zur Geltendmachung von Schäden durch direkte und indirekte Lkw-Kunden eingereicht oder eingeleitet. Eingeklagte Schadenersatzansprüche könnten zu einer erheblichen Haftung des Daimler Truck-Konzerns sowie zu erheblichen Kosten für erforderliche Verteidigungsmaßnahmen führen. Dies könnte erhebliche negative Auswirkungen auf die



Geschäftstätigkeit und die Finanzlage des Konzerns haben. Im Zusammenhang mit den oben beschriebenen Kartellverstößen sind die wesentlichen Klagen (einschließlich bestimmter Arten von Sammel- oder Gruppenklagen) in Deutschland, dem Vereinigten Königreich, den Niederlanden und Spanien anhängig oder eingeleitet worden. Auch in einigen anderen europäischen Ländern und in Israel (insgesamt 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.

Wie im Vorjahr werden die rechtlichen Risiken weiterhin in ihrem Ausmaß als „hoch“ und einer Eintrittswahrscheinlichkeit von „mittel“ eingeschätzt.

Weitere Informationen über rechtliche Verfahren finden sich in [Anmerkung 31. Rechtliche Verfahren](#) des Konzernanhangs.

Steuerliche Risiken

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.

Etwaige Änderungen oder Aufgriffe durch die Finanzbehörden werden durch die Steuerabteilung kontinuierlich überwacht und bei Bedarf werden Maßnahmen ergriffen.

Im Vergleich zum Vorjahr ergab sich bei den steuerlichen Risiken keine Änderung der Einschätzung in Bezug des Ausmaßes von „hoch“ und der Eintrittswahrscheinlichkeit von „niedrig“.

B.113

Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen

Risikokategorie	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Eintritts- wahrscheinlichkeit	Ausmaß
Rechtliche Risiken			Rechtliche Chancen	-	-
Steuerliche Risiken			Steuerliche Chancen	-	-



Gesamtbetrachtung
Risiko- und Chancensituation

Das Gesamtbild der Risiko- und Chancensituation des Konzerns setzt sich aus den dargestellten aggregierten Einzelrisiken und -chancen aller Risiko- und Chancenkategorien zusammen.

Die nachstehende Grafik veranschaulicht die konkrete Einstufung der aggregierten Risiken und Chancen in den jeweiligen Kategorien auf Grundlage der zuvor genannten Intervallgrenzen [B.109](#). Die dazugehörige Tabelle beschreibt die Veränderung des Ausmaßes der Risiko- und Chancenkategorie im Vergleich zum Vorjahr.

Für das Jahr 2026 wird die Gesamtrisiko- und Chancensituation von Daimler Truck als global agierendem Nutzfahrzeughersteller auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr eingeschätzt. Die Risiken bleiben weiterhin auf einem hohen Niveau bestehen, während sich vereinzelt zusätzliche Chancen für den Daimler Truck-Konzern ergeben. Insgesamt bleibt das Verhältnis von Risiken und Chancen im Berichtszeitraum anspruchsvoll, auch wenn sich punktuell leichte Verbesserungen abzeichnen.

Das externe Risikoumfeld bleibt durch anhaltende Unsicherheiten geprägt, insbesondere durch gestörte Lieferketten, geopolitische Spannungen und weiterhin herausfordernde Absatzmärkte. Globale Handelsbeziehungen sind nach wie vor volatil, was sich in Lieferengpässen und einer erschwerten Planbarkeit internationaler Geschäftsaktivitäten niederschlägt. Eine anhaltende Eskalation des Nahostkonflikts würde die Unsicherheit im Marktumfeld weiter erhöhen und könnte zusätzliche negative Auswirkungen auf Energiepreise, Transportwege sowie die Stabilität globaler Lieferketten haben. Infolgedessen könnte sich die Risikosituation des Konzerns verschärfen.

Intern verlagert sich der Fokus von Kostenrisiken durch die Einigung mit dem Gesamtbetriebsrat auf Eckpunkte für die deutschen Lkw-Standorte im Rahmen des unternehmensinternen Restrukturierungs- und Effizienzprogramms „Cost Down Europe“, hin zu Risiken im Zusammenhang mit der Umsetzung strategischer Transaktionen sowie der Bewertung von Beteiligungen.

Chancen können sowohl durch externe Faktoren - etwa Veränderungen auf Absatz- und Beschaffungsmärkten oder in gesetzlich und politischen Rahmenbedingungen - als auch durch interne Maßnahmen, beispielsweise im Zuge der Umsetzung strategischer Transaktionen, entstehen.

Neben den beschriebenen Risiken kann es unvorhersehbare Ereignisse geben, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und die nichtfinanziellen Kennzahlen des Daimler Truck-Konzerns, die Reputation des Unternehmens sowie auf die Gesellschaft und Umwelt auswirken können.

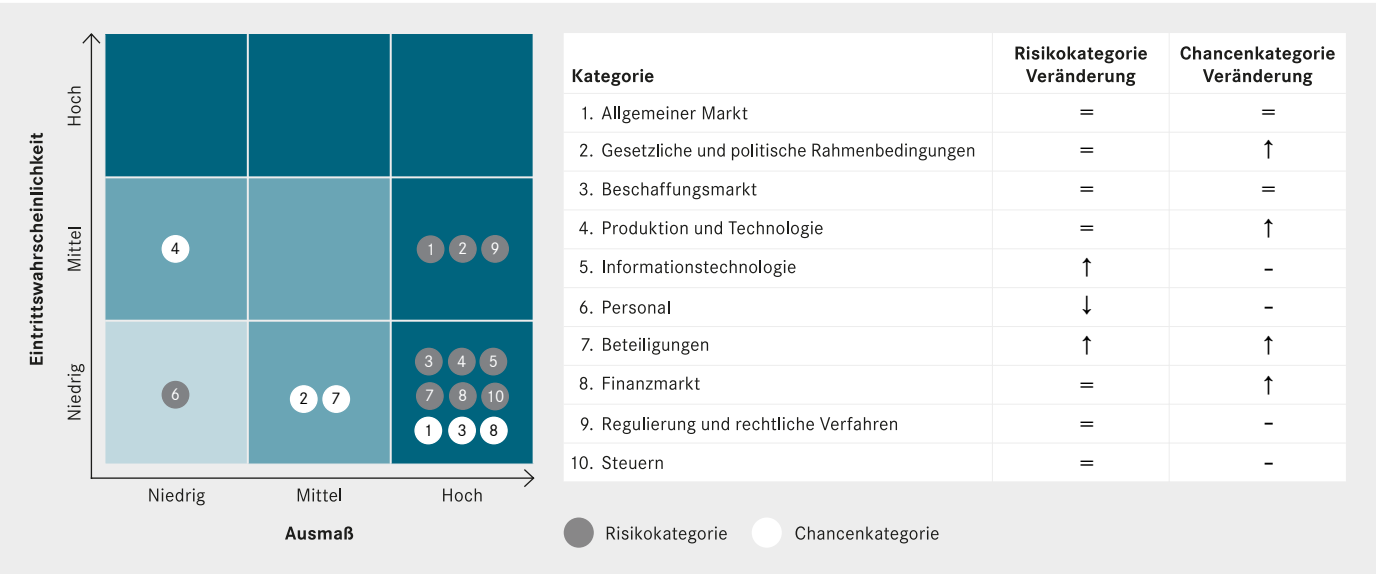
Risiken, die einzeln oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, werden im Rahmen der Ermittlung der Risikotragfähigkeit regelmäßig, mindestens jedoch einmal jährlich, überprüft. Zur Beurteilung der Risikotragfähigkeit werden potentielle Ergebnisauswirkungen mittels Monte-Carlo-Simulation (Konfidenzniveau 95%) analysiert.

Darüber hinaus haben sich nach dem Bilanzstichtag einzelne Rahmenbedingungen verändert, die potenziell Auswirkungen auf die Risiko- und Chancensituation des Unternehmens haben können. Diese wurden hinsichtlich ihrer Wesentlichkeit bewertet und bei Bedarf in die aktuelle Risikoeinschätzung aufgenommen.

Weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses sind Ereignisse erkennbar, die die Fortführung der Unternehmenstätigkeit gefährden könnten. Weitere Informationen über Ereignisse nach dem Bilanzstichtag finden sich in [Anmerkung 41. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag](#) des Konzernanhangs.

B.114

Risiko- und Chancenübersicht





Prognosebericht

Vorbemerkung

Unsere Prognose für das Geschäftsjahr 2026 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 2025.

Integration von Mitsubishi Fuso und Hino Motors

Der Vollzug der geplanten Transaktion zur Integration von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso) und Hino Motors Ltd. (Hino), die Aufnahme der Geschäftstätigkeit sowie die erstmalige Notierung der neuen Holdinggesellschaft ARCHION Corporation mit Sitz in Tokio, Japan, werden für den 1. April 2026 angestrebt, sofern die erforderlichen Voraussetzungen für den Vollzug der Transaktion rechtzeitig vorliegen. Die Daimler Truck AG und Toyota Corporation beabsichtigen jeweils im Zielbild eine Beteiligung von 25 % an der neuen Holdinggesellschaft zu halten, für die eine Notierung am Prime Market der Tokioter Börse angestrebt wird und die 100 % der Anteile an Mitsubishi Fuso und Hino halten soll.

Mit dem geplanten Vollzug der Transaktion ist zugleich die Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso aus dem Daimler Truck-Konzern sowie die Einbeziehung der Beteiligung an der ARCHION Corporation nach der Equity-Methode vorgesehen. Die aus der Transaktion resultierenden Ergebniseffekte werden den

aufgegebenen Aktivitäten zugeordnet. Die dem Daimler Truck-Konzern zufließenden Zahlungsmittel werden hingegen den fortgeführten Aktivitäten zugeordnet und wirken sich positiv auf den Free Cash Flow des Industriegeschäfts aus.

Aufgrund der geplanten Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso und ihrer vollkonsolidierten Tochtergesellschaften zum 1. April 2026, sofern die erforderlichen Voraussetzungen für den Vollzug der Transaktion rechtzeitig vorliegen, wird das Segment Trucks Asia ab dem 1. Januar 2026 der Überleitung zugeordnet. Daher wird der Fokus auf die fortgeführten Aktivitäten gelegt, sowohl in der internen Steuerung als auch folglich in der externen Berichterstattung und grundsätzlich auf eine Prognose der aufgegebenen Aktivitäten für das Geschäftsjahr 2026 verzichtet. Somit beziehen sich die Prognosekennzahlen für das Geschäftsjahr 2026 auf die fortgeführten Aktivitäten; lediglich der Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst zusätzlich auch die aufgegebenen Aktivitäten.

Weitere Hinweise

Daimler Truck hat sich im Rahmen des Restrukturierungs- und Effizienzprogramms „Cost Down Europe“ zum Ziel gesetzt, das Geschäft in Europa nachhaltig wettbewerbsfähig aufzustellen und die jährlich laufenden Kosten bis spätestens 2030 um mehr als eine Milliarde Euro zu senken. Im Geschäftsjahr 2025 ergab sich in diesem Zusammenhang ein Aufwand in Höhe von 331 Mio. €, der im EBIT als bereinigter Posten berücksichtigt wurde. Die daraus resultierenden Auszahlungen in den Folgejahren sowie weitere Effekte aus der Umsetzung von „Cost Down Europe“ wurden in der Prognose für das Geschäftsjahr 2026 entsprechend berücksichtigt.

Die zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Lageberichts geltenden Zollbestimmungen wurden in der Prognose für das Geschäftsjahr 2026 berücksichtigt, einschließlich des US-Präsidentialerlasses gemäß Section 232 des Trade Expansion Act. Dabei liegt die Annahme

zugrunde, dass wir weiterhin im Rahmen des United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA) operieren können. Am 20. Februar 2026 entschied der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten, dass ein erheblicher Teil der von der US-Regierung im April 2025 verhängten Einfuhrzölle rechtswidrig war. Aufgrund dieser Entscheidung und der anschließenden Ankündigung eines neuen, befristeten globalen Zolls lassen sich die potenziellen Folgen, wie etwa mögliche Rückerstattungen oder zusätzliche Kosten, derzeit nicht abschätzen. Die aktuellen Regelungen führen zu erheblichen Belastungen der Profitabilität und des Cash Flows im Segment Trucks North America sowie auf Ebene des Industriegeschäfts und des Gesamtkonzerns.

Je nach Ausgang der weiterhin andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft können zusätzliche Auswirkungen im Prognosezeitraum eintreten.

Derzeit lassen sich die potenziellen Auswirkungen der Eskalation des Nahostkonflikts auf Lieferketten und Energiepreise nicht verlässlich abschätzen und sind daher in unserer Prognose nicht berücksichtigt.

Prognosekennzahlen

Ein Kennzahlenvergleich der abgegebenen Prognose mit der tatsächlichen Entwicklung im Geschäftsjahr 2025 sowie die Prognosekennzahlen für das Geschäftsjahr 2026 inklusive dem zugrundeliegenden Basiswert für das Geschäftsjahr 2025 ist am Ende des Kapitels in Tabelle [7 B.116](#) enthalten.



Weltwirtschaft

Für das Jahr 2026 erwarten wir, dass sich das weltwirtschaftliche Wachstum auf dem Niveau des Berichtsjahres bewegt. Zölle und Handelshemmnisse dürften sich negativ auf den Welthandel auswirken. Zusätzlich dämpfende Effekte durch gestörte Lieferketten und höhere Energiepreise infolge des Nahostkonflikts sind möglich. Positiv könnte eine weniger restriktive Geldpolitik wichtiger Zentralbanken wirken. Trotz hoher Verschuldungsquoten dürfte ebenfalls eine verstärkte Fiskalpolitik das Wachstum stabilisieren. Nach unseren Prognosen wird die Weltwirtschaft in 2026 um rund 3,0 % zulegen und damit auf dem langfristigen Wachstumspfad liegen, sofern sich nicht zusätzliche handels- und geopolitische Risiken materialisieren.

In den USA erwarten wir eine durchschnittliche Inflationsrate in 2026 von rund 2,5 %. Trotz der über dem Zielwert liegenden Preissteigerung sehen wir weitere Zinssenkungen der Fed als realistisch an. Ein sich abschwächender Arbeitsmarkt könnte die Fortführung des Zinssenkungszyklus begünstigen. Niedrigere Zinsen und Steuererleichterungen können die Dynamik des privaten Konsums stärken, wenngleich sich die Kosten für importierte Güter durch auferlegte Zölle auf einem höheren Level bewegen werden.

Weiterhin erwarten wir, dass Investitionen in künstliche Intelligenz das Wirtschaftswachstum unterstützen. Insgesamt gehen wir von einem BIP-Zuwachs von um die 2,5 % in 2026 aus.

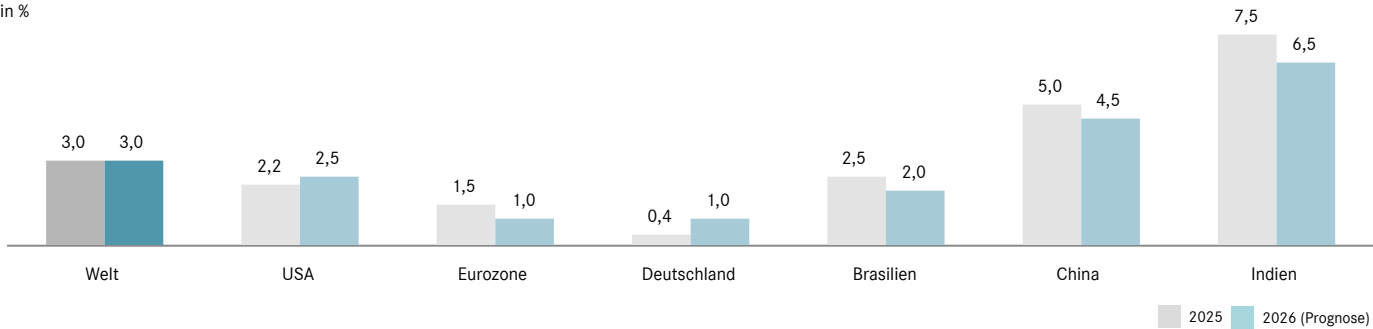
Das Wachstum der Wirtschaftsleistung der Eurozone dürfte sich in 2026 im Vergleich zum Berichtsjahr leicht verringern. Fiskalpolitische Anreize aus Deutschland, erhöhte Ausgaben für die Verteidigung und das niedrigere Zinsniveau könnten jedoch die negativen Auswirkungen vom verringerten Außenbeitrag abmildern. Wir rechnen mit einem BIP-Zuwachs in der Eurozone von 1,0 %. Wir erwarten dabei, dass die deutsche Volkswirtschaft um bis zu 1,0 % zulegt. Weitere signifikante Zinssenkungen der EZB im Jahresverlauf sind eher unwahrscheinlich. Für 2026 gehen unsere Prognosen von einem durchschnittlichen Anstieg der Verbraucherpreise in der Eurozone von bis zu 2,0 % aus.

Die brasilianische Wirtschaftsleistung dürfte in 2026 mit einem Zuwachs von 2,0 % weniger stark zulegen als im abgelaufenen Geschäftsjahr. Auch in Indien dürfte das BIP-Wachstum mit 6,5 % im Kalenderjahr 2026 geringer ausfallen. Für die chinesische Wirtschaft erwarten wir einen Anstieg von 4,5 %.

B.115

Wirtschaftswachstum 2025 und 2026

in %



Der Markt der Nutzfahrzeuge

Vor dem Hintergrund dieser konjunkturellen Rahmenbedingungen rechnen wir aus heutiger Sicht in Nordamerika im Bereich der schweren Lkw (Klasse 8) mit einem Marktvolumen zwischen 250 und 290 Tsd. Einheiten. Der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) dürfte zwischen 290 und 330 Tsd. Einheiten liegen.

Absatz

Auf Grundlage unserer allgemeinen Annahmen der Weltwirtschaft und den für uns wichtigen Märkten für Nutzfahrzeuge erwarten wir für das Industriegeschäft einen Absatz aus fortgeführten Aktivitäten zwischen 330 und 360 Tsd. Einheiten.

Beim Segment **Trucks North America** gehen wir davon aus, dass der Absatz über dem Niveau des Vorjahres in einem Korridor zwischen 150 und 170 Tsd. Einheiten liegen wird.

Für das Segment **Mercedes-Benz Trucks** erwarten wir einen Absatz von 150 bis 170 Tsd. Einheiten. Fahrzeuge der Marke FUSO sind hierbei aufgrund der geplanten Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso nicht berücksichtigt.

Für das Segment **Daimler Buses** prognostizieren wir einen Absatzkorridor zwischen 25 und 30 Tsd. Einheiten.



Umsatz und EBIT

Auf Basis der erläuterten weltwirtschaftlichen Entwicklung, der Marktentwicklungen sowie der Planungen unserer Segmente erwarten wir für den **Daimler Truck-Konzern** im Jahr 2026 ein bereinigtes EBIT aus fortgeführten Aktivitäten zwischen 3,2 und 3,7 Mrd. €.

Für das **Industriegeschäft** gehen wir von einem Umsatz aus fortgeführten Aktivitäten zwischen 42 und 46 Mrd. € und einer bereinigten Umsatzrendite aus fortgeführten Aktivitäten von 6 % bis 8 % aus.

Für das Segment **Trucks North America** gehen wir von einer bereinigten Umsatzrendite von 6 % bis 8 % aus.

Im Segment **Mercedes-Benz Trucks** prognostizieren wir eine bereinigte Umsatzrendite von 6 % bis 8 %.

Für das Segment **Daimler Buses** prognostizieren wir eine bereinigte Umsatzrendite von 8 % bis 10 %.

Für das Segment **Financial Services** prognostizieren wir eine bereinigte Eigenkapitalrendite von 6 % bis 8 %.

Free Cash Flow und Liquidität

Auf Basis unserer Umsatz- und Ergebniserwartungen für das Jahr 2026 planen wir auch weiterhin hohe Investitionen in die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit unserer Produkte und Services. Wir gehen davon aus, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts basierend auf fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten im Jahr 2026 zwischen 2,7 und 3,2 Mrd. € liegen wird. Diese Entwicklung ist durch einen Zahlungsmittelzufluss infolge des geplanten Abschlusses der Integration von Mitsubishi Fuso und Hino deutlich positiv beeinflusst. Ohne Berücksichtigung dieses Sondereffekts erwarten wir einen Free Cash Flow des Industriegeschäfts leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Für das Jahr 2026 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 2026 einen guten Zugang zu den Kapitalmärkten und zum Bankenmarkt 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- und EUR-Anleihemärkten liegen. In den für uns relevanten Märkten waren die Refinanzierungsbedingungen in 2025 stabil. Wir gehen davon aus, dass sich dies auch in 2026 so fortsetzen wird. Darüber hinaus ist es unser Ziel, weiterhin eine hohe finanzielle Flexibilität sicherzustellen.

Vor dem Hintergrund der robusten Liquiditätssituation und des im Jahr 2025 vorgestellten Rahmens zur Kapitalallokation haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG am 7. Juli 2025 die Durchführung eines zweiten Aktienrückkaufprogramms mit einem Volumen von bis zu 2,0 Mrd. € angekündigt. Auf dieser Grundlage sollen eigene Aktien im Wert von bis zu 2,0 Mrd. € (ohne Erwerbsnebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten erworben werden. Im Rahmen des zweiten, am 7. Juli 2025 angekündigten Programms erfolgten im Berichtsjahr 2025 noch keine Erwerbe eigener Aktien. Nähere Informationen zum Aktienrückkaufprogramm finden sich in [Anmerkung 21](#).

[Eigenkapital](#) des Konzernanhangs und unter

www.daimlertruck.com/investoren/aktie/aktienrueckkauf.

Dividende

Wir orientieren uns bei der Bemessung der Dividende an einer Ausschüttungsquote von 40 % bis 60 % des auf die Daimler Truck-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses.

Nach dem Aktiengesetz (AktG) wird die Dividende aus dem im Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG ausgewiesenen

Bilanzgewinn gemäß Handelsgesetzbuch (HGB) ausgeschüttet. Vorstand und Aufsichtsrat werden der am 6. Mai 2026 stattfindenden Hauptversammlung vorschlagen, für das Geschäftsjahr 2025 aufgrund der komfortablen Liquiditätssituation eine im Vergleich zum Vorjahr stabile Dividende i.H.v. 1,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie auszuschütten.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Für das Geschäftsjahr 2026 rechnet Daimler Truck auf Basis der aktuell bekannten politischen Rahmenbedingungen mit einer weiterhin anspruchsvollen, insgesamt jedoch stabilen wirtschaftlichen Entwicklung. Das weltwirtschaftliche Wachstum dürfte mit rund 3,0 % auf dem Niveau der Berichtsperiode liegen, wobei Zölle, Handelshemmnisse, die Eskalation des Nahostkonflikts und mögliche Störungen in den Lieferketten dämpfend wirken könnten.

In unseren wichtigsten Absatzmärkten erwarten wir einen moderaten positiven Impuls, der voraussichtlich zu einem Anstieg des Absatzes im Verlauf der zweiten Jahreshälfte führen wird. Gleichzeitig stellen die eingeführten Zölle eine signifikante Belastung für das Geschäft dar. Trotz dieses herausfordernden Umfelds sind wir aufgrund der starken Position unserer Marken und unserer Innovationskraft zuversichtlich, auch im Jahr 2026 eine robuste finanzielle Performance zu erzielen.

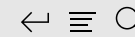


B.116

Prognosekennzahlen von Daimler Truck

	2024	2025	2025	2025	2025	2026
	Berichtet	Prognose im zusammengefassten Lagebericht 2024	Unterjährig aktualisierte Prognose	Tatsächliche Entwicklung fortgeführte und aufgegebene Aktivitäten	Tatsächliche Entwicklung fortgeführte Aktivitäten	Prognose fortgeführte Aktivitäten ¹
Markt der schweren Lkw						
Nordamerika – in Tsd. Einheiten –	308	280 bis 320	250 bis 280	258	258	250 bis 290
EU30 – in Tsd. Einheiten –	315	270 bis 310	–	296	296	290 bis 330
Konzern						
Bereinigtes EBIT	4,7 Mrd. €	Anstieg zwischen 5 % und 15 %	3,6 bis 4,1 Mrd. €	3,8 Mrd. €	3,5 Mrd. €	3,2 bis 3,7 Mrd. €
Industriegeschäft						
Absatz – in Tsd. Einheiten –	460	460 bis 480	410 bis 440	423	315 ³	330 bis 360 ³
Umsatz	50,7 Mrd. €	52 bis 54 Mrd. €	44 bis 47 Mrd. €	45,9 Mrd. €	42,1 Mrd. €	42 bis 46 Mrd. €
Bereinigte Umsatzrendite	8,9 %	8 % bis 10 %	7 % bis 9 %	7,8 %	7,9 %	6 % bis 8 %
Free Cash Flow	3,2 Mrd. €	Rückgang zwischen 10 % und 25 %	1,5 bis 2,0 Mrd. €	1,8 Mrd. €	1,8 Mrd. € ²	2,7 bis 3,2 Mrd. € ²
Trucks North America						
Absatz – in Tsd. Einheiten –	191	180 bis 200	135 bis 155	142	142	150 bis 170
Bereinigte Umsatzrendite	12,9 %	11 % bis 13 %	10 % bis 12 %	10,7 %	10,7 %	6 % bis 8 %
Mercedes-Benz Trucks						
Absatz – in Tsd. Einheiten –	160	160 bis 180	–	160	147 ³	150 bis 170 ³
Bereinigte Umsatzrendite	6,4 %	5 % bis 7 %	–	6,2 %	6,2 %	6 % bis 8 %
Trucks Asia						
Absatz – in Tsd. Einheiten –	103	95 bis 115	–	107	–	–
Bereinigte Umsatzrendite	4,6 %	4 % bis 6 %	–	4,4 %	–	–
Daimler Buses						
Absatz – in Tsd. Einheiten –	27	25 bis 30	–	27	27	25 bis 30
Bereinigte Umsatzrendite	8.3%	8 % bis 10 %	–	10,0 %	10,0 %	8 % bis 10 %
Financial Services						
Bereinigte Eigenkapitalrendite	5.0%	8 % bis 10 %	6 % bis 8 %	6,1 %	6,1 %	6 % bis 8 %

- 1 Aufgrund der geplanten Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso am 1. April 2026, sofern die erforderlichen Voraussetzungen für den Vollzug der Transaktion rechtzeitig vorliegen, und der damit verbundenen Fokussierung auf die fortgeführten Aktivitäten in der internen Steuerung und Berichterstattung wird grundsätzlich auf eine Prognose der aufgegebenen Aktivitäten sowie des Segments Trucks Asia für das Geschäftsjahr 2026 verzichtet.
 Daher beziehen sich die Prognosekennzahlen für das Geschäftsjahr 2026 auf die fortgeführten Aktivitäten.
- 2 Umfasst die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.
- 3 Enthält aufgrund der geplanten Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso keine Fahrzeuge der Marke FUSO.

**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. Verweise auf weiterführende Informationen im Internet werden mit folgendem Symbol ausgewiesen: .

Begriffsbezeichnungen

Dieses Dokument enthält Bezeichnungen wie „emissionsfreies (schweres) Nutzfahrzeug“ (abgekürzt „ZEV“, „emissionsfreies Fahrzeug“), „CO₂e“, „CO₂e-neutral“, „bilanziell CO₂e-neutral“ und „lokal CO₂e-frei“ bzw. „im Fahrbetrieb CO₂e-frei“. Ein „emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug“ ist nach Artikel 3 Nr. 11 lit. a der Verordnung (EU) 2024/1610 ein schweres Kraftfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor mit Emissionen von nicht mehr als 3 g CO₂/(tkm) oder 1 g CO₂/(pkm). „CO₂e“ steht für Kohlendioxid-Äquivalent und bezieht sich auf die Gesamtmenge an Treibhausgasen, die durch eine bestimmte Aktivität oder einen bestimmten Prozess freigesetzt werden. Es berücksichtigt nicht nur Kohlendioxid, sondern auch andere Treibhausgase wie Methan (CH₄), Lachgas (N₂O) und Ozon (O₃), indem es ihre Klimawirksamkeit in Relation zu CO₂ setzt. Da diese Gase unterschiedliche Auswirkungen auf das Klima haben, ermöglicht CO₂e einen ganzheitlichen Blick auf den Klimaeffekt einer bestimmten Aktivität. „CO₂e-neutral“ bedeutet, dass CO₂e-Emissionen, die durch die Aktivitäten eines Unternehmens in die Atmosphäre freigesetzt werden durch eine entsprechende Menge CO₂e auszugleichen sind. Der Ausgleich kann durch verschiedene Maßnahmen erfolgen: Reduktion von Emissionen Verringerung des Energieverbrauchs, Umstellung auf erneuerbare Energien o.Ä. oder durch CO₂-Speicherung oder Absorption. „Bilanziell CO₂e-neutral“ bedeutet, dass freigesetzte CO₂e-Emissionen, durch Kompensationszertifikate und damit zusammenhängenden Projekten ausgeglichen werden. „Lokal CO₂e-frei“ bzw. „im Fahrbetrieb CO₂e-frei“ bedeutet, dass während der Fahrt kein Kohlenstoff oder Kohlendioxidäquivalente (CO₂e) vom Fahrzeug in die unmittelbare Umgebung ausgestoßen wird. Sofern nicht anders gekennzeichnet, wird im Rahmen des gesamten Dokuments jeweils dasselbe Begriffsverständnis zugrunde gelegt.



Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	199
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	200
Konzernbilanz	201
Konzern-Kapitalflussrechnung	202
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	203
Konzernanhang	204





Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

C.01

	Anmerkung	2025	2024 ²
in Millionen €			
Umsatzerlöse	5	45.530	50.173
Umsatzkosten	6	-36.890	-40.118
Bruttoergebnis vom Umsatz		8.640	10.055
Vertriebskosten	6	-2.517	-2.846
Allgemeine Verwaltungskosten	6	-1.642	-1.917
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	6	-2.115	-1.664
Sonstige betriebliche Erträge	7	708	779
Sonstige betriebliche Aufwendungen	7	-270	-407
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	14	-157	-612
Übriges Finanzergebnis	8	-18	-25
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	35	2.630	3.363
Zinserträge	9	416	431
Zinsaufwendungen	9	-344	-209
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Ertragsteuern		2.702	3.584
Ertragsteuern	10	-873	-684
Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, nach Steuern		1.829	2.901
Konzernergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	4	205	165
Konzernergebnis		2.033	3.066
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		63	166
davon Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG		1.970	2.900
davon aus fortgeführten Aktivitäten		1.792	2.759
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		178	141
Ergebnis je Aktie¹ (in €)			
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre an der Daimler Truck Holding AG	37		
Unverwässert und verwässert		2,56	3,64
davon aus fortgeführten Aktivitäten		2,33	3,47
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		0,23	0,18

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.

2 Die Vergleichsinformationen wurden aufgrund von Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten (siehe Anmerkung 1) und aufgebener Aktivitäten (siehe Anmerkung 4) angepasst.



Konzern-Gesamtergebnisrechnung¹

C.02

	2025	2024
in Millionen €		
Konzernergebnis	2.033	3.066
Währungsumrechnung	-1.271	-237
Fremdkapitalinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-2	-1
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	1	-1
Fremdkapitalinstrumente (nach Steuern)	-1	-2
Derivative Finanzinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	230	-68
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-35	-14
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	-22	22
Derivative Finanzinstrumente (nach Steuern)	173	-61
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1.100	-300
Eigenkapitalinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	41	-6
Umgliederung in die Gewinnrücklagen	-12	-8
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	-2	1
Eigenkapitalinstrumente (nach Steuern)	28	-13
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen		
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (vor Steuern)	454	190
Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-22	-50
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (nach Steuern)	432	140
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	459	127
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-640	-173
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-23	-9
davon Anteil der Aktionäre am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-617	-164
Gesamtergebnis	1.393	2.893
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	40	157
davon Anteil der Aktionäre am Gesamtergebnis	1.353	2.736

¹ Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können Anmerkung 21. Eigenkapital entnommen werden.

Konzernbilanz

C.03

		31. Dezember	
	Anmerkung	2025	2024
in Millionen €			
Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	11	2.771	3.209
Sachanlagen	12	6.991	8.413
Vermietete Gegenstände	13	4.117	4.381
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	14	896	812
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	13.491	14.763
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	16	95	91
Übrige finanzielle Vermögenswerte	17	596	732
Aktive latente Steuern	10	2.229	2.557
Langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	11	28
Übrige Vermögenswerte	18	687	414
Langfristige Vermögenswerte		31.884	35.399
Vorräte	19	7.209	9.012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	3.641	4.298
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	12.618	14.130
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		8.550	6.553
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	16	2.630	2.185
Übrige finanzielle Vermögenswerte	17	1.137	688
Übrige Vermögenswerte	18	1.383	1.590
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	4	3.478	-
Kurzfristige Vermögenswerte		40.646	38.455
Bilanzsumme		72.530	73.854

		31. Dezember	
	Anmerkung	2025	2024
in Millionen €			
Eigenkapital und Schulden			
Gezeichnetes Kapital		766	792
Kapitalrücklagen		14.334	14.308
Gewinnrücklagen		9.244	9.211
Übrige Rücklagen		-2.792	-2.105
Den Aktionären zustehendes Eigenkapital		21.552	22.205
Nicht beherrschende Anteile		517	645
Eigenkapital	21	22.068	22.850
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	23	908	1.149
Rückstellungen für sonstige Risiken	24	2.861	2.939
Finanzierungsverbindlichkeiten	25	20.426	18.373
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	26	1.280	1.678
Passive latente Steuern	10	42	28
Passivischer Abgrenzungsposten	27	663	817
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	28	2.014	2.273
Übrige Verbindlichkeiten	29	135	144
Langfristige Schulden		28.328	27.401
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		3.794	4.629
Rückstellungen für sonstige Risiken	24	2.215	2.580
Finanzierungsverbindlichkeiten	25	8.767	10.293
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	26	2.516	2.727
Passivischer Abgrenzungsposten	27	379	454
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	28	2.002	2.053
Übrige Verbindlichkeiten	29	861	867
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	4	1.600	-
Kurzfristige Schulden		22.133	23.603
Bilanzsumme		72.530	73.854



Konzern-Kapitalflussrechnung^{1,2}

C.04

	2025	2024
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	3.008	3.802
Abschreibungen/Wertminderungen	1.075	1.153
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	351	657
Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	-23	-20
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden		
Vorräte	194	179
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-153	870
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	165	-464
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	828	-2.770
Vermietete Gegenstände	14	141
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-321	-397
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	6	11
Gezahlte Ertragsteuern	-808	-1.607
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.336	1.555
Zugänge zu Sachanlagen	-1.117	-1.417
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-358	-459
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	124	117
Erlöse aus dem Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	87	64
Erwerb von sonstigem Anteilsbesitz	-400	-388
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-2.873	-2.682
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	2.315	2.374
Sonstige Ein- und Auszahlungen	81	-160
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.142	-2.552

	2025	2024
in Millionen €		
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	119	802
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	14.959	10.417
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-12.405	-8.310
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	-1.462	-1.528
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-191	-128
Erwerb eigener Aktien	-616	-850
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	403	403
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-502	80
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.095	-514
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	6.553	7.067
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	8.648	6.553

- 1 Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können der Anmerkung 30. Konzern-Kapitalflussrechnung entnommen werden.
- 2 In der Konzern-Kapitalflussrechnung werden die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt. Die Cash Flows der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten sind in Anmerkung 4 des Konzernanhangs ersichtlich. Eine Überleitung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten ist ebenfalls in Anmerkung 4 des Konzernanhangs enthalten.



Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals¹

C.05

				Übrige Rücklagen				Den Aktionären zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrück- lagen ²	Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente/ Fremdkapital- instrumente	Derivative Finanzinstrumente	Eigene Aktien			
in Millionen €										
Stand zum 1. Januar 2024	823	14.277	8.501	-1.476	-	36	-557	21.605	620	22.224
Konzernergebnis	-	-	2.900	-	-	-	-	2.900	166	3.066
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	141	-228	-16	-62	-	-165	-9	-173
Gesamtergebnis	-	-	3.041	-228	-16	-62	-	2.736	157	2.893
Dividenden	-	-	-1.528	-	-	-	-	-1.528	-147	-1.675
Erwerb eigener Aktien	-	-	77	-	-	-	-850	-773	-	-773
Einziehung eigener Aktien	-	-	-1.047	-	-	-	1.047	-	-	-
Kapitalherabsetzung	-31	31	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Veränderungen	-	-	167	-	-	-	-	167	15	182
Stand zum 31. Dezember 2024	792	14.308	9.211	-1.703	-16	-26	-360	22.205	645	22.850
Stand zum 1. Januar 2025	792	14.308	9.211	-1.703	-16	-26	-360	22.205	645	22.850
Konzernergebnis	-	-	1.970	-	-	-	-	1.970	63	2.033
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	430	-1.244	24	173	-	-617	-23	-640
Gesamtergebnis	-	-	2.400	-1.244	24	173	-	1.353	40	1.393
Dividenden	-	-	-1.462	-	-	-	-	-1.462	-172	-1.635
Erwerb eigener Aktien	-	-	30	-	-	-	-616	-586	-	-586
Einziehung eigener Aktien	-	-	-976	-	-	-	976	-	-	-
Kapitalherabsetzung	-26	26	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Veränderungen	-	-	41	-	-	-	-	41	4	45
Stand zum 31. Dezember 2025	766	14.334	9.244	-2.947	8	147	-	21.552	517	22.068

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, die 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 10. März 2026 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 2025 unter Beachtung der IFRS erstellt, die für Zeiträume gelten, die am oder nach dem 1. Januar 2025 beginnen. Die im Konzernabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen daher für alle dargestellten Zeiträume den zum 31. Dezember 2025 in der EU verpflichtend anzuwendenden IFRS.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und im Berichtszeitraum erstmals angewendete IFRS

Es wurden keine neuen Standards oder weitere Änderungen und Verbesserungen an Standards verabschiedet, die für Geschäftsjahre verpflichtend anzuwenden sind, die am 1. Januar 2025 beginnen und

einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben.

Veröffentlichte, aber noch nicht angewendete IFRS

Am 30. Mai 2024 veröffentlichte der IASB gezielte Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 „Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten“, die zwingend und erstmalig in jährlichen Berichtsperioden, die am oder nach dem 1. Januar 2026 beginnen, anzuwenden sind. Die Notwendigkeit ergab sich aus Praxisfragen und beinhaltet im Wesentlichen die Klassifizierung finanzieller Vermögenswerte, die Ausbuchung einer durch elektronischen Zahlungsverkehr erfüllten finanziellen Verbindlichkeit sowie Angaben zu Eigenkapitalinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Daimler Truck erwartet gegenwärtig keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage durch die Anwendung der Änderungen von IFRS 9 und IFRS 7.

Im April 2024 veröffentlichte der IASB den neuen Standard IFRS 18 „Darstellung und Angaben im Abschluss“, welcher den Standard IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ ersetzen wird und verpflichtend für alle jährlichen Berichtsperioden gilt, die am oder nach dem 1. Januar 2027 beginnen. Der neue IFRS-Standard zielt auf eine Verbesserung der Unternehmensberichterstattung, insbesondere auf eine bessere Darstellung der Unternehmensleistung im Vergleich zu IAS 1 ab und führt zu wesentlichen Änderungen in der Gewinn- und Verlustrechnung. IFRS 18 gibt zudem neue Leitlinien zur Gruppierung von Informationen innerhalb des Abschlusses vor und führt zu zusätzlichen Angaben im Anhang. Daneben führen Anpassungen an IAS 7 zu Änderungen an der Kapitalflussrechnung.

In der Gewinn- und Verlustrechnung werden Unternehmen verpflichtet, alle Erträge und Aufwendungen in fünf Kategorien einzuteilen: die betriebliche Kategorie, die Investitions-Kategorie, die Finanzierungs-Kategorie, die Ertragsteuern-Kategorie und die Aufgegebene-Geschäftsbereiche-Kategorie. Unternehmen müssen außerdem zwei neu definierte Zwischensummen, das „Betriebsergebnis“ und das „Ergebnis vor Finanzierung und



Ertragsteuern“, darstellen. Das Periodenergebnis der Unternehmen wird sich nicht ändern. Darüber hinaus werden alle Unternehmen bei der Erstellung der Kapitalflussrechnung verpflichtet, das Betriebsergebnis als Startpunkt für die Ermittlung des Cashflows aus der betrieblichen Tätigkeit nach der indirekten Methode zu verwenden. Zudem sind bestimmte unternehmensindividuelle Leistungskennzahlen (Management defined Performance Measures, MPMs) in einer gesonderten Anhangangabe im Abschluss offenzulegen.

Daimler Truck wird den neuen Standard erstmals zu seinem verpflichtenden Anwendungszeitpunkt ab 1. Januar 2027 anwenden. Da eine verpflichtende rückwirkende Anwendung zu erfolgen hat, werden auch die Vergleichsinformationen für das Jahr 2026 gemäß IFRS 18 angepasst werden und es wird eine Überleitungsrechnung erstellt. Zurzeit bewertet Daimler Truck die möglichen Auswirkungen des neuen Standards. Die Voraussetzungen zum Vorliegen einer spezifischen Hauptgeschäftstätigkeit „Kundenfinanzierung“ werden voraussichtlich erfüllt. Zusätzlich wird es insbesondere Auswirkungen im Hinblick auf die Struktur der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung durch die Integration der genannten Kategorien und Zwischensummen sowie auf die Kapitalflussrechnung geben. Zusätzliche Angabepflichten, z.B. für Management Performance Measures oder eine weitere Aufgliederung der operativen Aufwendungen nach Kostenarten, da das Umsatzkostenverfahren angewendet wird, werden evaluiert. Weiterhin werden die Auswirkungen auf die Art und Weise, wie Informationen in den Abschlüssen gruppiert werden, untersucht.

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 C.06](#) dargestellt, entwickelt.



C.06

Wechselkurse

	31. Dezember 2025			31. Dezember 2024		
	USD	BRL	JPY	USD	BRL	JPY
	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =
1. Quartal	1,0523	6,1647	160,4500	1,0858	5,3752	161,1500
2. Quartal	1,1338	6,4199	163,8100	1,0767	5,6092	167,7700
3. Quartal	1,1681	6,3705	172,2859	1,0983	6,0902	163,9500
4. Quartal	1,1638	6,2786	179,3800	1,0681	6,2198	162,5500
Devisenkassakurs	1,1750	6,4364	184,0900	1,0389	6,4253	163,0600

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 jeweils 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 Produkten sind üblicherweise sofort oder innerhalb eines kurzfristigen Zahlungsziels fällig.

Händler können die Finanzierung der vom Industriegeschäft gekauften Fahrzeuge über Darlehen durch Financial Services vornehmen. 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“.

Bei Materialbeistellungen 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. Erlöse aus dem Verkauf von Carbon Credits an andere Hersteller werden zum Zeitpunkt der Übertragung der Kontrolle über die regulatorischen Gutschriften an den Käufer erfasst. Die Zahlung ist grundsätzlich innerhalb eines kurzfristigen Zahlungsziels fällig.

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.

Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten

Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten rückwirkende Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten. Dabei wurden die Allgemeinen Verwaltungskosten entlastet, während die Umsatz-, Vertriebs- sowie Forschungs- und Entwicklungskosten entsprechend belastet wurden. Die Umgliederungen sind in der nachfolgenden Tabelle **C.07** dargestellt.

C.07	
Umgliederungen in den Funktionskosten	
	2024
in Millionen €	
Umsatzkosten	163
Vertriebskosten	302
Allgemeine Verwaltungskosten	-569
Forschungs- und Entwicklungskosten	105
	-

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.

Daimler Truck wendet grundsätzlich die lineare Abschreibungsmethode an. Die Abschreibungen sind pro rata temporis vorzunehmen. Die lineare Abschreibung ergibt einen konstanten Betrag über die Nutzungsdauer des Vermögenswertes, wenn sich der Restwert des Vermögenswertes nicht ändert. Die Nutzungsdauern, über die die Sachanlagen abgeschrieben werden, können Tabelle [↗ C.08](#) entnommen werden.

C.08

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.

Der Daimler Truck-Konzern als Leasinggeber

Der 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 2025 betrugen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Financial Services 488 Mio. € (2024: 746 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 2025 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 - 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, Daimler Buses und Financial Services. Die in der ZGE Trucks Asia enthaltene Mitsubishi Fuso-Gruppe wird gemäß IFRS 5 als „zur Veräußerung gehalten“ ausgewiesen. Vor Umklassifizierung wurden die entsprechenden Vermögenswerte und Schulden gemäß den jeweils anzuwendenden IFRS bewertet. Darüber hinaus erfolgt eine regelmäßige Prüfung auf deren Werthaltigkeit. 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 im Fahrbetrieb CO₂e-freien 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 risikoadäquaten 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 Überfälligkeitsinformationen 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, Consumer Price 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 Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen 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 die Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen 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 abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet.

Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2025 und 31. Dezember 2024 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 beendet, 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, als Cash Flow Hedge oder als Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb.

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 Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb erfolgt im Zusammenhang mit der Absicherung des Währungsrisikos, das sich als Differenz zwischen der funktionalen Währung der Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb und der funktionalen Währung des Daimler Truck-Konzerns ergibt. Zur Absicherung werden Devisenoptionen und andere Devisenderivate eingesetzt. Die Zeitwerte der Optionen werden nicht als Bestandteil der Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt. Da es sich um zeitraumbezogene Sicherungsbeziehungen handelt, werden Änderungen des Zeitwerts erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis in der Rücklage für derivative Finanzinstrumente erfasst. Die erfolgswirksame Amortisation der Zeitwerte erfolgt über Laufzeit der Sicherungsbeziehung linear in das Finanzergebnis der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

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 abgegrenzt.

Weitere Erläuterungen zur Absicherung von Währungs- und Zinsänderungsrisiken finden sich in [Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken](#).

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Der Saldo aus leistungsbezogenen 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 leistungsbezogenen Pensionsverpflichtungen werden – fristen- und währungskongruent zu den Pensionszahlungen – auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Bilanzstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Für sehr lange Laufzeiten stehen keine hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen als Vergleichsmaßstab zur Verfügung. Die entsprechenden Abzinsungsfaktoren werden mittels Extrapolation der beobachtbaren Marktrenditen entlang der Zinskurve bestimmt.

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 Garantieraufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Eine Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen wird erfasst, sobald ein detaillierter und formaler Plan vorliegt und dessen Umsetzung begonnen oder kommuniziert wurde, insbesondere wenn die Maßnahmen die Geschäftstätigkeit eines Segments wesentlich verändern und mitarbeiter- sowie partnerbezogene Leistungen erforderlich machen. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten. Künftige betriebliche Verluste werden nicht berücksichtigt.

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 erdient sind. Das in der Berichtsperiode zu berücksichtigende Ergebnis entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Bilanzstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents und wird in den Funktionskosten ausgewiesen.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung

Im Daimler Truck-Konzern wird die indirekte Methode zur Ermittlung des Cash Flows 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 klimabezogener Aspekte beim Ansatz und der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden

Mit der Strategie, die Transformation mit der richtigen Geschwindigkeit zu vollziehen, verfolgt der Daimler Truck-Konzern das Ziel, in einem durch Unsicherheiten und Wandel geprägten Umfeld eine weltweite CO₂e-Neutralität mit den LKW und Bussen auf den Straßen bis 2050 zu erreichen sowie bereits bis zum Jahr 2039 in Europa, Nordamerika und Japan ausschließlich Nutzfahrzeuge anzubieten, die lokal CO₂e-neutral sind (weitere Informationen finden sich im zusammengefassten Lagebericht unter [Unser Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#))).

Das Ziel des Daimler Trucks-Konzerns steht im Zusammenhang mit regulatorischen und gesetzlichen Anforderungen wie dem Bekenntnis zum Pariser Klimaschutzabkommen (weitere Informationen befinden sich im zusammengefassten Lagebericht unter [Unser Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette](#))). Dadurch wird die Transformation zu nachhaltigeren Fahrzeugen unerlässlich. Die sukzessive umzusetzenden regulatorischen und gesetzlichen Anforderungen sowie die langfristigen Transformationsziele des Daimler Truck-Konzerns führen primär zu einer Produktions- und Entwicklungsverlagerung von Verbrennungsmotoren zu im Fahrbetrieb CO₂e-freien Fahrzeugen auf Basis zwei verschiedener Antriebstechnologien – Batterie und Wasserstoff. Der Daimler Truck-Konzern produziert bereits elf batterieelektrische Lkw- und



Busmodelle in Europa, den USA und Japan in Serie, die im Fahrbetrieb CO₂e-frei sind (weitere Informationen finden sich im zusammengefassten Lagebericht unter [☛ Verantwortungsvolle Unternehmenskultur](#)). Auch beim Thema Wasserstoff wurden Fortschritte erzielt: Erste Brennstoffzellen-Lkw-Prototypen des Mercedes-Benz GenH2 Truck werden bereits intensiv auf öffentlichen Straßen in Deutschland und Europa getestet (weitere Informationen befinden sich im zusammengefassten Lagebericht unter [☛ Produkt](#)).

Die mit der Transformation des Nutzfahrzeuggeschäfts verbundenen klimabedingten potenziellen Auswirkungen auf den Jahresabschluss 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 Konzernnachhaltigkeitserklärung als Teil des zusammengefassten Lageberichts unterlag einer betriebswirtschaftlichen Prüfung mit begrenzter Sicherheit (limited assurance) durch den Abschlussprüfer.

Die angestrebte Verlagerung Daimler Trucks von Verbrennungsmotoren hin zu batterieelektrischen Fahrzeugen und die daraus resultierenden 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 Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb weiter erhöhen wird.

Bei der Ermittlung und der Überprüfung der Nutzungsdauern von aktivierten Entwicklungskosten wird auf den erwarteten Produktlebenszyklus abgestellt. 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 batterieelektrischen Fahrzeugen sind die Nutzungsdauern der Vermögenswerte des Sachanlagevermögens des Daimler Truck-Konzerns regelmäßig zu prüfen. Daimler Truck plant, dass die elektrischen Fahrzeuge zum Großteil auf denselben Fertigungsanlagen produziert werden können. Dies erfolgt bereits 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. 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 regulatorischen Vorgaben zu CO₂e-Emissionen aus Fahrzeugverkäufen sind zum 31. Dezember 2025 in Kraft getreten. 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. 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 zukünftigen 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, Consumer Price 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. Im Zusammenhang mit Gerichtsverfahren können sich für den Daimler Truck-Konzern auch Zahlungsverpflichtungen ergeben, 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 behördlichen Verfahren können [☞ Anmerkung 31. Rechtliche Verfahren](#) entnommen werden.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die damit zusammenhängenden Pensionsaufwendungen basieren auf versicherungsmathematischen Modellen. Den Bewertungen liegen dabei unterschiedliche Annahmen wie aktuelle versicherungsmathematisch entwickelte Wahrscheinlichkeiten (u.a. Abzinsungsfaktoren, Anstieg der Lebenshaltungskosten), Annahmen über die künftige Fluktuation in Abhängigkeit von Alter und Dienstjahren oder auch erfahrungsbedingte Annahmen über die Eintrittswahrscheinlichkeit von Rentenzahlungen, Ratenzahlung oder Kapitalauszahlung zugrunde. Aufgrund veränderter Markt- und Konjunkturverhältnisse können die den Einflussfaktoren zugrunde gelegten Wahrscheinlichkeiten von aktuellen Entwicklungen abweichen. Mittels Sensitivitätsanalysen werden die finanziellen Auswirkungen der Abweichungen bei den wesentlichen Faktoren ermittelt. Weitere Informationen können [☞ Anmerkung 23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen](#) entnommen werden.

Ertragsteuern

Die Berechnung der Ertragsteuern basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss dargestellten Steuerpositionen unterliegen wegen ihrer Komplexität möglicherweise einer abweichenden Interpretation durch Steuerpflichtige einerseits und lokale Finanzbehörden andererseits. Abweichende Interpretationen können sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Ansatz und der Bewertung von Bilanzpositionen sowie der steuerlichen Würdigung von Aufwendungen und Erträgen ergeben. Für die Ermittlung von aktiven latenten Steuern sind die künftig zu versteuernden Ergebnisse sowie die Zeitpunkte, zu denen die aktiven latenten Steuern realisiert werden, einzuschätzen. Dabei werden unter anderem die geplanten operativen Ergebnisse der Tochterunternehmen, die Ergebniswirkungen aus der Umkehrung von zu versteuernden temporären Differenzen sowie realisierbare Steuerstrategien berücksichtigt. Da künftige Geschäftsentwicklungen unsicher sind und sich teilweise der Steuerung durch den Daimler Truck-Konzern entziehen, sind die für die Bilanzierung von Ertragsteuern getroffenen Annahmen im Zusammenhang mit der Bilanzierung von aktiven latenten Steuern in erheblichem Umfang mit Unsicherheiten verbunden.

Der Daimler Truck-Konzern beurteilt zu jedem Bilanzstichtag die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Geschäftsjahren. Aktive latente Steuern werden nur dann bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass künftige zu versteuernde Ergebnisse zur Realisierung von Steuervorteilen zur Verfügung stehen werden.



3. Konsolidierungskreis

Zusammensetzung des Konzerns

Die Zusammensetzung des Konzerns zeigt die Tabelle [7 C.09](#). 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 fünf beherrschten strukturierten Unternehmen. Darüber hinaus unterhält der Daimler Truck-Konzern Beziehungen zu drei nicht beherrschten strukturierten Unternehmen.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Zum 31. Dezember 2025 wurden die Vermögenswerte und Schulden der Mitsubishi Fuso-Gruppe als zum Verkauf gehaltene Vermögenswerte und Schulden ausgewiesen (Weitere Informationen hierzu sind in [Anmerkung 4. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden](#) enthalten).

C.09

Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember	
	2025	2024
Konsolidierte Tochterunternehmen	134	133
Inland	19	18
Ausland	115	115
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	19	22
Inland	8	8
Ausland	11	14
At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	1
Inland	–	–
Ausland	1	1
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	7	6
Inland	1	1
Ausland	6	5
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	7	6
Inland	1	1
Ausland	6	5
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen	14	11
Inland	6	5
Ausland	8	6
Zu Fair Value bilanzierte wesentliche sonstige Beteiligungen	4	4
Inland	2	2
Ausland	2	2
Gesamt	186	183



4. Aufgegebene Aktivitäten und zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Die Daimler Truck AG, die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (Mitsubishi Fuso), die Toyota Motor Corporation (Toyota) und die Hino Motors Ltd. (Hino) haben am 10. Juni 2025 die endgültigen Vereinbarungen zur geplanten Integration von Mitsubishi Fuso und Hino geschlossen. Der Vollzug der Transaktion steht u.a. unter dem Vorbehalt der Erfüllung verschiedener Vollzugsbedingungen („closing conditions“), wie beispielsweise die Zustimmung der zuständigen Behörden.

Der gleichberechtigte Zusammenschluss von Mitsubishi Fuso und Hino soll die Zusammenarbeit in den Bereichen Entwicklung, Beschaffung und Produktion von Nutzfahrzeugen insbesondere im asiatisch-pazifischen Raum mit sich bringen. Der Vollzug der Transaktion zur Integration von Mitsubishi Fuso und Hino, die Aufnahme der Geschäftstätigkeit sowie die erstmalige Notierung der neuen Holdinggesellschaft ARCHION Corporation, mit Sitz in Tokio, Japan, werden für den 1. April 2026 angestrebt, sofern die erforderlichen Voraussetzungen für den Vollzug der Transaktion rechtzeitig vorliegen. Die Daimler Truck AG und die Toyota Corporation beabsichtigen jeweils im Zielbild eine Beteiligung in Höhe von 25 % an der neuen Holdinggesellschaft zu halten, für die eine Notierung am Prime Market der Tokioter Börse angestrebt wird und die 100 % der Anteile von Mitsubishi Fuso und Hino halten soll.

Mit dem geplanten Vollzug der Transaktion ist zugleich die Entkonsolidierung von Mitsubishi Fuso aus dem Daimler Truck-Konzern sowie die Einbeziehung der Beteiligung an der ARCHION Corporation nach der Equity-Methode vorgesehen.

Auswirkungen der aufgegebenen Aktivitäten auf die Berichterstattung

Die Kriterien einer Klassifizierung als „zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden“ und als „aufgegebene Aktivitäten“ sind seit dem 6. Juni 2025 erfüllt. Die Zustimmung des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG und der Daimler Truck Holding AG zur Transaktion wurde am gleichen Tag erteilt.

In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden die fortgeführten Aktivitäten dargestellt; der Ausweis des Ergebnisses der aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern erfolgt in einer gesonderten Zeile. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Soweit nicht gesondert gekennzeichnet, beziehen sich die im Anhang zum Konzernabschluss dargestellten Angaben zu der Gewinn- und Verlustrechnung auf die fortgeführten Aktivitäten. Das Segment Trucks Asia umfasst die Mitsubishi Fuso und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften (Mitsubishi Fuso-Gruppe).

Die Abweichungen im Segment Trucks Asia ergeben sich im Wesentlichen aus in der Segmentberichterstattung erfassten Allokationen im Zusammenhang mit Konzernfunktionen, die nicht Teil der Veräußerungsgruppe sind. Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Segmente entsprechend der internen Steuerung und Berichterstattung unverändert enthalten.

In der Konzernbilanz werden die Vermögenswerte und Schulden der Mitsubishi Fuso-Gruppe zum 31. Dezember 2025 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden dargestellt. Die Bilanzwerte des Vorjahres werden gemäß IFRS entsprechend der bisherigen Darstellungsweise ausgewiesen.

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

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Die operativen Beteiligungen und Geschäftsaktivitäten der Mitsubishi Fuso-Gruppe werden nach dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Vertrages an die neue Holdinggesellschaft übertragen. Daher werden ab dem 6. Juni 2025 die zu übertragenden Vermögenswerte und Schulden separat in der Bilanz ausgewiesen und als Veräußerungsgruppe klassifiziert.

In der Folge werden die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertungen der als zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte ab diesem Zeitpunkt nicht weiter fortgeführt.

Die Bewertung der Veräußerungsgruppe zum beizulegenden Zeitwert erfolgt unter Anwendung eines Discounted-Cashflow-Verfahrens, dessen Inputfaktoren der Bewertungshierarchie der Stufe 3

zugeordnet wurden. Die dabei zugrunde gelegten Annahmen entsprechen den in den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden beschriebenen Grundsätzen [Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) sowie bei der Bewertung der immateriellen Vermögenswerte verwendeten Inputfaktoren [Anmerkung 11. Immaterielle Vermögenswerte](#).

Überblick über die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden

Die zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden sind in Tabelle [7 C.10](#) dargestellt.

Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden werden gemäß den jeweils anzuwendenden IFRS bewertet. Dies umfasste auch eine Prüfung auf Wertminderung der Mitsubishi Fuso-Gruppe, aus der sich kein Wertminderungsbedarf ergab.

Die **Übrigen Rücklagen** im Eigenkapital enthalten zum aktuellen Zeitpunkt kumulative Aufwendungen im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden, die als zur Veräußerung (-684 Mio. €) gehalten werden.

**C.10****Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden**31. Dezember
2025Zur Veräußerung
gehalten

in Millionen €

Immaterielle Vermögenswerte	295
Sachanlagen	1.280
davon Nutzungsrechte	401
Vermietete Gegenstände	148
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	111
Vorräte	998
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	596
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	98
Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹	-135
Übrige Vermögenswerte	88
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3.478
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11
Rückstellung für sonstige Risiken	156
Finanzierungsverbindlichkeiten	555
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	670
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	48
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	82
Übrige Schulden	78
Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	1.600

¹ Der negative Betrag resultiert aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen Vermögenswerten und Schulden der fortgeführten Aktivitäten und den als zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten und Schulden.

Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten

Tabelle **7 C.11** zeigt die Zusammensetzung des Ergebnisses aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern.

Das **Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten** enthält die Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden der Mitsubishi Fuso-Gruppe, die als zur Veräußerung gehalten sind. Eliminierungen aus Transaktionen zwischen fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten werden vollständig den aufgegebenen Aktivitäten zugeordnet. Kosten in Zusammenhang mit der Transaktion wurden den aufgegebenen Aktivitäten zugewiesen.

C.11**Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten (nach Steuern)**

	2025	2024
in Millionen €		
Umsatzerlöse	3.857	3.904
Umsatzkosten	-2.872	-2.923
Bruttoergebnis vom Umsatz	985	980
Vertriebskosten	-397	-465
Allgemeine Verwaltungskosten	-75	-95
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-109	-111
Sonstige betriebliche Erträge	-63	-83
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5	-10
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2	9
Übriges Finanzergebnis	-23	6
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	316	230
Zinsergebnis	-10	-12
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	306	218
Ertragsteuern	-101	-53
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	205	165



Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Die Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2025 zeigt die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.

C.12

Überleitung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten

	2025	2024
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten	2.702	3.584
Ergebnis vor Ertragsteuern aus aufgegebenen Aktivitäten	306	218
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	3.008	3.802

Tabelle [7 C.10](#) zeigt die zum Periodenende als zur Veräußerung gehaltenen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Tabelle [7 C.12](#) zeigt die Überleitung des Ergebnisses vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Die einzelnen Cash Flows werden in Tabelle [7 C.13](#) dargestellt.

C.13

Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten

	2025			2024		
	Cash Flow aus aufgegebenen Aktivitäten	Cash Flow aus fortgeführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt	aufgegebenen Aktivitäten	Cash Flow aus fortgeführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt
in Millionen €						
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	162	4.174	4.336	334	1.221	1.555
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-20	-2.122	-2.142	-100	-2.452	-2.552
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-216	619	403	-163	566	403



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 C.14** dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten, wie in **Anmerkung 35. Segmentberichterstattung** dargestellt.

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften von 1.302 Mio. € (2024: 1.208 Mio. €), Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Financial Services von 2.470 Mio. € (2024: 2.573 Mio. €) sowie Effekte aus der Währungssicherung. Die Zinsen aus den Finanzdienstleistungen enthalten Finanzerträge auf die Nettoinvestitionen in Leasingverhältnisse von 429 Mio. € (2024: 393 Mio. €).

Die Umsatzerlöse gemäß IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse, die zum 31. Dezember 2024 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, und sich im Laufe des Jahres 2025 auf 1.027 Mio. € beliefen (Umsatzerlöse in 2024, die zum 1. Januar 2024 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren: 964 Mio. €) sowie Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen von 53 Mio. € (2024: 94 Mio. €), die in früheren Perioden erfüllt oder teilweise erfüllt worden sind.

C.14

Umsatzerlöse

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Sonstiges ²	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
2025							
Umsatzerlöse nach IFRS 15	18.698	19.066	5.754	254	43.771	-1.988	41.783
Europa	57	12.109	4.506	129	16.800	-993	15.807
Nordamerika	18.491	746	303	75	19.614	-736	18.878
Asien	3	2.330	49	12	2.394	-14	2.380
Lateinamerika ¹	91	2.888	816	9	3.805	-199	3.606
Übrige Märkte	56	994	80	28	1.157	-46	1.112
Sonstige Umsatzerlöse	26	672	209	3.223	4.129	-382	3.747
Umsatzerlöse gesamt	18.723	19.738	5.963	3.476	47.900	-2.370	45.530

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Sonstiges ²	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €							
2024							
Umsatzerlöse nach IFRS 15	23.713	19.927	5.023	236	48.899	-2.477	46.422
Europa	68	11.939	3.538	96	15.641	-929	14.712
Nordamerika	23.401	1.224	551	66	25.241	-1.233	24.008
Asien	5	2.285	66	15	2.371	-19	2.352
Lateinamerika ¹	73	2.982	809	17	3.881	-203	3.678
Übrige Märkte	167	1.498	58	43	1.766	-94	1.672
Sonstige Umsatzerlöse	71	641	192	3.098	4.002	-251	3.751
Umsatzerlöse gesamt	23.784	20.568	5.215	3.334	52.901	-2.728	50.173

¹ Ohne Mexiko.

² Sonstiges enthält zentral verantwortete Sachverhalte und Eliminierungen zwischen den Segmenten.



Zum 31. Dezember 2025 wird erwartet, dass zukünftig Umsatzerlöse von 3.940 Mio. € (2024: 4.121 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 C.93](#) und nach Regionen in Tabelle [7 C.95](#) in [Anmerkung 35. Segmentberichterstattung](#) dargestellt.

6. Funktionskosten

Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten

Mit dem Ziel einer verursachungsgerechteren Zuordnung erfolgten Umgliederungen von Kostenstellen innerhalb der Funktionskosten, wie in [Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) dargestellt.

Umsatzkosten

Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle [7 C.15](#) dargestellt.

C.15		
Umsatzkosten		
	2025	2024
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-32.894	-35.761
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-734	-794
Refinanzierungskosten von Financial Services	-1.703	-1.822
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-252	-298
Übrige Umsatzkosten	-1.308	-1.444
	-36.890	-40.118

Der Rückgang der Umsatzkosten des Konzerns ist hauptsächlich auf die Absatzveränderung im Jahr 2025 im Vergleich zum Jahr 2024 zurückzuführen.

Von den Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten entfallen 78 Mio. € (2024: 51 Mio. €) auf den Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse.

Im Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse sind unter anderem Kostenverbesserungsmaßnahmen zur Reduktion der Fixkosten enthalten (siehe Tabelle [7 C.16](#)).

Vertriebskosten

Im Jahr 2025 beliefen sich die Vertriebskosten auf 2.517 Mio. € (2024: 2.846 Mio. €). Sie umfassen die angefallenen Vertriebs- und -gemeinkosten wie etwa Personal-, Material- und übrige Vertriebskosten. Im Vorjahr war ein Sondereffekt i.H.v. 169 Mio. € aus der Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten, der sich aufgrund der weiterhin andauernden Gespräche zur Zukunft des China-Geschäfts ergab. Daneben waren im Vorjahr Kosten im Zusammenhang mit dem neuen Logistikstandort enthalten.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2025 betrugen die allgemeinen Verwaltungskosten 1.642 Mio. € (2024: 1.917 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 Rückgang ist hauptsächlich auf geringere Personalaufwendungen und -nebenkosten für Gesundheitsfürsorge und Pensionen, sowie auf geringere IT-Kosten zurückzuführen.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten betrugen im Jahr 2025 2.115 Mio. € (2024: 1.664 Mio. €) und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten. Sie wurden wesentlich durch einen Sondereffekt i.H.v. 218 Mio. € aus dem zweiten Quartal 2025 beeinflusst, der aus einer nicht zahlungswirksamen Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, resultierte. Darüber hinaus ist der

Anstieg auf höhere bezogene Leistungen und eine geringere Aktivierungsquote der Entwicklungsausgaben zurückzuführen.

Kostenverbesserungsmaßnahmen

In allen Funktionskostenbereichen wirkten sich im Jahr 2025 Aufwendungen i.H.v. insgesamt 331 Mio. € aus Kostenoptimierungsprogrammen im Zusammenhang mit dem im Januar 2025 bekanntgegebenen Programm „Cost Down Europe“ zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung aus, welche vollumfänglich dem Segment Mercedes-Benz Trucks zuzurechnen sind. Daneben gab es Effekte aus weiteren Kostenverbesserungsmaßnahmen in den Vertriebs- und Verwaltungskosten, die hauptsächlich auf das Segment Financial Services entfallen. Im Vorjahr wirkten Aufwendungen aus Kostenverbesserungsmaßnahmen in den Umsatz-, Vertriebs- und Verwaltungskosten, die den Segmenten Trucks North America, Financial Services und Mercedes-Benz Trucks zuzuordnen sind.

Tabelle [7 C.16](#) gibt einen Überblick über die Zusammensetzung des Gesamtaufwands der Kostenoptimierungsprogramme.

C.16		
Aufwendungen aus Kostenverbesserungsmaßnahmen		
	2025	2024
in Millionen €		
Umsatzkosten	162	2
Vertriebskosten	52	15
Allgemeine Verwaltungskosten	106	39
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	29	-
	349	55

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

Der Personalaufwand der fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten im Jahr 2025 betrug 8.528 Mio. € (2024: 8.228 Mio. €). Darin sind Löhne und Gehälter von 6.634 Mio. € (2024: 6.264 Mio. €), Kosten der sozialen Sicherheit von 1.629 Mio. € (2024: 1.666 Mio. €) sowie Kosten der Altersversorgung von 266 Mio. € (2024: 298 Mio. €) enthalten.



Die Zahl der im Geschäftsjahr im Daimler Truck-Konzern gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 4 HGB durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann Tabelle [7 C.17](#) entnommen werden.

C.17		
Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte		
	2025	2024 ¹
Trucks North America	26.768	28.790
Mercedes-Benz Trucks	46.827	46.853
Trucks Asia ²	10.762	11.770
Daimler Buses	17.878	17.197
Financial Services	1.988	1.930
Zentrale Funktionen & Services ³	5.367	2.501
	109.590	109.041

- 1 Die zum 1. Januar 2025 geänderte Segmentzuordnung wurde in der Vergleichsperiode angepasst.
- 2 Inklusive der durchschnittlichen Anzahl der Beschäftigten der Mitsubishi Fuso-Gruppe, deren Vermögenswerte und Schulden als zur Veräußerung gehalten sind.
- 3 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 C.18](#) entnommen werden.

C.18		
Sonstige betriebliche Erträge		
	2025	2024
in Millionen €		
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	207	337
Fördergelder und Subventionen	75	110
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	22	23
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	42	45
Übrige sonstige Erträge	363	265
	708	779

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 Fördermittel für alternative Antriebe und Investitionsförderungen.

Die übrigen sonstigen Erträge setzen sich aus einer Vielzahl einzelner, jeweils unwesentlicher Sachverhalte zusammen.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist in Tabelle [7 C.19](#) dargestellt.

C.19		
Sonstige betriebliche Aufwendungen		
	2025	2024
in Millionen €		
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-14	-16
Übrige sonstige Aufwendungen	-256	-391
	-270	-407

Der Rückgang in den übrigen sonstigen Aufwendungen ist insbesondere auf geringere Aufwendungen im Zusammenhang mit Haftungs- und Prozessrisiken zurückzuführen.

8. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [7 C.20](#) entnommen werden.

C.20		
Übriges Finanzergebnis		
	2025	2024
in Millionen €		
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-81	-128
Sonstiges übriges Finanzergebnis	63	103
	-18	-25



9. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle [7 C.21](#) entnommen werden.

C.21		
Zinserträge und Zinsaufwendungen		
	2025	2024
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	1	1
Zinsen und ähnliche Erträge	415	430
	416	431
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-63	-64
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-281	-144
	-344	-209

Der Zinsaufwand erhöhte sich im Berichtszeitraum im Wesentlichen aufgrund eines höheren durchschnittlichen Finanzierungsvolumens.

10. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung der Ertragsteuern kann Tabelle [7 C.22](#) entnommen werden.

C.22		
Aufteilung des Steueraufwands		
	2025	2024
in Millionen €		
Tatsächliche Steuern		
Tatsächliche Steuern	-776	-1.382
Latente Steuern	-97	698
	-873	-684

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge von 16 Mio. € enthalten (2024: Aufwand von 18 Mio. €).

Die latenten Ertragsteuern setzen sich aus den in der Tabelle [7 C.23](#) aufgeführten Komponenten zusammen.

C.23		
Zusammensetzung des latenten Steuerertrags (+) oder -aufwands (-)		
	2025	2024
in Millionen €		
Latente Steuern aus temporären Differenzen		
Latente Steuern aus temporären Differenzen	-81	523
Latente Steuern aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften		
Latente Steuern aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-16	175
	-97	698

Die Daimler Truck Holding AG hat ihren Sitz in Deutschland mit einem anwendbaren Ertragsteuersatz von 29,8 % im Jahr 2025 bzw. 2024. Er setzt sich zusammen aus einem Körperschaftsteuersatz von 15,0 %, einem Solidaritätszuschlag von 5,5 % auf die jeweilige Körperschaftsteuer und einem Gewerbesteuersatz von 14,0 %. Die latenten Steuern wurden anhand der erwarteten länderspezifischen Steuersätze bewertet.

Tabelle [7 C.24](#) zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten Steueraufwand des Geschäftsjahres zum ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von unverändert 29,8 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

C.24		
Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand		
	2025	2024
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand		
Erwarteter Steueraufwand	-806	-1.069
Abweichende ausländische Steuersätze	73	127
Effekt aus Steuergesetzänderungen	6	5
Veränderung der nicht bilanzierten aktiven latenten Steuern	-15	412
Steuerfreie Erträge und nicht abzugsfähige Aufwendungen	-179	-176
Sonstiges	48	17
	-873	-684

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 Effekte resultieren im Wesentlichen aus Steuervergünstigungen.



In der Konzernbilanz werden die in Tabelle 7 C.25 dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern ausgewiesen.

C.25		
Aktive und passive latente Steuern		
	2025	2024
in Millionen €		
Aktive latente Steuern	2.229	2.557
Passive latente Steuern	-42	-28
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	2.187	2.528

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvträge und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergeben sich vor Saldierung die in Tabelle 7 C.26 dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

C.26		
Aufteilung der unsaldierte aktiven und passiven latenten Steuern		
	31. Dezember	
	2025	2024
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	95	90
Sachanlagen	80	215
Vermietete Gegenstände	131	144
Vorräte	206	297
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	173	162
Sonstige Vermögenswerte, i.W. übrige finanzielle Vermögenswerte	1.359	1.409
Steuerliche Verlustvträge und Steuergutschriften	433	445
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	260	195
Sonstige Rückstellungen	873	989
Verbindlichkeiten	834	1.127
Passivischer Abgrenzungsposten	487	578
	4.932	5.652
Nicht bilanzierte aktive latente Steuern	-175	-174
davon auf temporäre Differenzen	-66	-70
davon auf steuerliche Verlustvträge	-109	-104
Aktive latente Steuern, unsaldiert	4.757	5.478
Entwicklungskosten	-266	-265
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-12	-43
Sachanlagen	-461	-585
Vermietete Gegenstände	-561	-674
Vorräte	-17	-34
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-35	-86
Sonstige Vermögenswerte	-254	-145
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-830	-911
Sonstige Rückstellungen	-17	-14
Sonstige Schulden	-117	-192
Passive latente Steuern, unsaldiert	-2.571	-2.949
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	2.187	2.528

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle 7 C.27 dargestellt.

C.27		
Veränderung des Netto-Betrags der aktiven latenten Steuern		
	2025	2024
in Millionen €		
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar	2.528	1.833
Latenter Steueraufwand/-ertrag aus fortgeführten Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-97	698
Latenter Steueraufwand/-ertrag aus aufgegebenen Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-	6
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Eigenkapital-instrumente/Fremdkapitalinstrumente	-1	-
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	-22	22
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungs-mathematische Gewinne/Verluste aus leistungs-basierten Pensionsplänen	-22	-50
Umgliederung latente Steuern in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte/Schulden	-38	-
Sonstige Veränderungen ¹	-162	19
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember	2.187	2.528

1 Die sonstige Veränderung betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.



Der im Gesamtergebnis erfasste Steueraufwand ist in der Tabelle [7 C.28](#) dargestellt.

C.28		
Gesamtergebnis		
	2025	2024
in Millionen €		
Steueraufwand aus fortgeführten Aktivitäten in der Konzern-Gewinn-und Verlustrechnung	-873	-684
Steueraufwand aus aufgegebenen Aktivitäten in der Konzern-Gewinn-und Verlustrechnung	-101	-53
Steueraufwand oder -ertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzerneigenkapital	-45	-28
	-1.020	-765

Für die in Tabelle [7 C.29](#) 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.

C.29		
Posten ohne Ansatz aktiver latenter Steuern		
	2025	2024
in Millionen €		
Abzugsfähige temporäre Differenzen	225	249
Steuerliche Verlustvorträge	597	554
	822	803

Die Verfallbarkeiten der steuerlichen Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern angesetzt wurden, sind in Tabelle [7 C.30](#) dargestellt.

C.30		
Steuerliche Verlustvorträge ohne Ansatz aktiver latenter Steuern		
	2025	2024
in Millionen €		
Zeitlich unbegrenzt vortragsfähig	364	238
Zeitlich begrenzt vortragsfähig		
innerhalb von eins bis fünf Jahren	150	173
innerhalb von sechs bis neun Jahren	11	24
über neun Jahre	72	119
	597	554

Der Daimler Truck-Konzern hat im Jahr 2025 bzw. 2024 in einigen Gesellschaften steuerliche Verluste erzielt. Nach Saldierung der aktiven mit den passiven latenten Steuern betragen die diesbezüglichen aktiven latenten Steuern dieser Gesellschaften im Daimler Truck-Konzern zum 31. Dezember 2025 netto 462 Mio. € (31. Dezember 2024: 248 Mio. €). Davon entfallen 409 Mio. € (31. Dezember 2024: 181 Mio. €) auf die deutsche Organschaft der Daimler Truck Holding AG. Der Daimler Truck-Konzern hält es für wahrscheinlich, dass in Zukunft ausreichend zu versteuerndes Ergebnis zur Nutzung dieser aktiven latenten Steuern vorhanden sein wird. Die gegenwärtige Einschätzung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern, die vom Daimler Truck-Konzern als realisierbar angesehen werden, kann sich in Zukunft ändern und zu höheren oder niedrigeren aktiven latenten Steuern führen.

Aus heutiger Sicht sind die einbehaltenen Gewinne der ausländischen Tochterunternehmen weitgehend dazu bestimmt, in diese Tochterunternehmen reinvestiert zu werden. Der Daimler Truck-Konzern hat keine passiven latenten Steuern auf einbehaltene Gewinne ausländischer Tochterunternehmen i.H.v. 4.242 Mio. € bilanziert (31. Dezember 2024: 7.846 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.

Der Daimler Truck-Konzern unterliegt der globalen Mindestbesteuerung im Rahmen der “Pillar Two”-Gesetzgebung. Im Jahr 2025 wurde kein entsprechender laufender Steueraufwand gebucht.

Der Daimler Truck-Konzern nimmt die vorübergehende verpflichtende Befreiung von der Berechnung latenter Steuern für die Auswirkungen der Mindeststeuer in Anspruch und verbucht diese als laufenden Steueraufwand, wenn sie anfällt.



11. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in der Tabelle [7 C.33](#) 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 C.31](#) 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 978 Mio. € zum 31. Dezember 2025 (31. Dezember 2024: 1.071 Mio. €).

C.31

Geschäfts- oder Firmenwerte nach Segment

	31. Dezember	
	2025	2024
in Millionen €		
Trucks North America	252	295
Mercedes-Benz Trucks	187	185
Trucks Asia	–	63
Daimler Buses	4	4
Financial Services	7	7
Überleitung ¹	113	128
	564	684

1 Der Geschäfts- oder Firmenwert in der Überleitung bezieht sich auf die zahlungsmittelgenerierende Einheit TORC Robotics, Inc.

Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten resultieren im Wesentlichen aus mehreren Produkt- und Technologieprojekten im Bereich des lokal CO₂e-freien Transports. Im zweiten Quartal 2025 wurden aktivierte Entwicklungskosten i.H.v. 218 Mio. € infolge der verzögerten Transformationsgeschwindigkeit batterieelektrischer Fahrzeuge, insbesondere auf dem US-Markt, nicht zahlungswirksam

ausgebucht. Aktivierte Entwicklungskosten im Zusammenhang mit noch nicht abgeschlossenen Projekten belaufen sich auf 457 Mio. € zum 31. Dezember 2025 (31. Dezember 2024: 444 Mio. €).

In den übrigen immateriellen Vermögenswerten ist der Lizenzvertrag über das Nutzungsrecht der Marke Mercedes-Benz mit einem Buchwert von 932 Mio. € (31. Dezember 2024: 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 Trucks und Daimler Buses.

Die Tabelle [7 C.32](#) zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern- Gewinn- und Verlustrechnung verteilen. Die Abschreibungen in dieser Tabelle enthalten sowohl fortgeführte als auch aufgegebene Aktivitäten.

C.32

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2025 ¹	2024
in Millionen €		
Umsatzkosten	110	103
Vertriebskosten	1	5
Allgemeine Verwaltungskosten	9	19
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	12	10
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5	–
	139	138

1 Beinhaltet die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus aufgegebenen Aktivitäten bis 6. Juni 2025 (siehe Anmerkung 4).

Werthaltigkeitstest

Für die jährliche Wertminderungsüberprüfung der Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, wurden auf der Ebene der ZGEs zur Ermittlung der Nutzungswerte die folgenden risikoadaptierten Zinssätze verwendet:

- Für die fahrzeugbezogenen ZGEs betragen die gerundeten zur Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen

risikoadäquaten Zinssätze 9,0 % nach Steuern/ 12,0 % vor Steuern (31. Dezember 2024: 9,0 % nach Steuern/ 13,0 % 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 risikoadäquater Zinssatz von 9,0 % nach Steuern/ 12,0 % vor Steuern verwendet (31. Dezember 2024: 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.
- Für die ZGE TORC Robotics, Inc. wird aufgrund des innovativen Produkts der ZGE ein risikoadäquater Zinssatz von 19,8 % nach Steuern/ 26,4 % vor Steuern (31. Dezember 2024: 24,6 % nach Steuern/ 32,8 % vor Steuern) angewendet.

Während für die ZGE Financial Services der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoadäquaten Zinssatz für die ZGEs des Fahrzeuggeschäfts und von TORC die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital, WACC) zugrunde.

Der Werthaltigkeitstest für die weiteren Geschäfts- und Firmenwerte zum 31. Dezember 2025 hat keinen Wertminderungsbedarf ergeben.

Die in der Zeile Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte ausgewiesenen Geschäftswerte in Tabelle [7 C.33](#) umfassen die Geschäftswerte der Mitsubishi Fuso-Gruppe. Vor der Klassifizierung als zur Veräußerung bestimmt wurden sämtliche Vermögenswerte und Schulden gemäß den jeweils anzuwendenden IFRS bewertet. Dies umfasste auch eine Prüfung auf Wertminderung der Mitsubishi Fuso-Gruppe, aus der sich kein Wertminderungsbedarf ergab.

**C.33****Immaterielle Vermögenswerte**

	Geschäfts- oder Firmenwerte	Entwicklungskosten (selbst geschaffen)	Übrige immaterielle Vermögenswerte ²	Gesamt
in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2024	855	1.690	2.004	4.548
Zugänge	–	404	61	464
Umbuchungen	–	1	–1	–
Abgänge	–1	–392	–32	–425
Sonstige Veränderungen ¹	26	4	–16	14
Stand 31. Dezember 2024	880	1.706	2.015	4.602
Zugänge	–	274	87	361
Umbuchungen	–	–	–	–
Abgänge	–	–240	–45	–284
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	–61	–389	–317	–768
Sonstige Veränderungen ¹	–77	–39	–101	–216
Stand 31. Dezember 2025	742	1.312	1.639	3.694
Abschreibungen				
Stand 1. Januar 2024	189	809	673	1.672
Zugänge	–	79	59	138
Abgänge	–	–386	–24	–410
Sonstige Veränderungen ¹	8	–6	–8	–7
Stand 31. Dezember 2024	197	496	700	1.393
Zugänge	–	87	49	136
Abgänge	–	–16	–18	–34
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	–2	–260	–217	–479
Sonstige Veränderungen ¹	–17	–14	–63	–93
Stand 31. Dezember 2025	178	294	451	923
Buchwert zum 31. Dezember 2024	684	1.210	1.315	3.209
Buchwert zum 31. Dezember 2025	564	1.019	1.188	2.771

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

² Zu den übrigen immateriellen Vermögenswerten gehören erworbene Vermögenswerte, die abgeschrieben werden, und Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen. Der Buchwert des Rechts zur Nutzung an der Marke Mercedes-Benz zum 31. Dezember 2025 beträgt 932 Mio. € (31. Dezember 2024: 932 Mio. €).



12. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2025 von 6.991 Mio. € (31. Dezember 2024: 8.413 Mio. €) enthalten auch Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Die Entwicklung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte kann Tabelle [C.34](#) entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 22 Mio. € (2024: 21 Mio. €) von den übrigen Zugängen innerhalb der Sachanlagen abgesetzt.

C.34

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 2024	5.182	6.900	7.538	780	20.400
Zugänge	62	193	264	895	1.414
Umbuchungen	129	184	284	-580	17
Abgänge	-50	-166	-254	-32	-502
Sonstige Veränderungen ¹	12	-8	-3	22	22
Stand 31. Dezember 2024	5.336	7.102	7.828	1.085	21.351
Zugänge	44	156	251	617	1.067
Umbuchungen	288	196	241	-725	-
Abgänge	-38	-110	-180	-15	-344
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-798	-586	-515	-18	-1.917
Sonstige Veränderungen ¹	-249	-265	-341	-60	-915
Stand 31. Dezember 2025	4.582	6.494	7.283	882	19.242
Abschreibungen					
Stand 1. Januar 2024	2.577	5.131	5.823	7	13.537
Zugänge	114	276	398	1	788
Umbuchungen	-	1	-1	-	-
Abgänge	-25	-152	-222	-3	-401
Sonstige Veränderungen ¹	7	-7	3	-	2
Stand 31. Dezember 2024	2.673	5.248	6.001	5	13.926
Zugänge	105	268	373	2	747
Umbuchungen	-	-	-	-	-
Abgänge	-22	-77	-141	-	-241
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-306	-418	-358	-	-1.082
Sonstige Veränderungen ¹	-113	-187	-256	-3	-558
Stand 31. Dezember 2025	2.337	4.833	5.618	4	12.792
Buchwert zum 31. Dezember 2024	2.663	1.855	1.828	1.080	7.425
Buchwert zum 31. Dezember 2025	2.246	1.660	1.665	878	6.450

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.



Tabelle [↗ C.35](#) zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

C.35		
Nutzungsrechte		
	31. Dezember	
	2025	2024
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	474	937
Technische Anlagen und Maschinen	10	13
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	56	38
	540	988

Die Tabellen [↗ C.36](#) und [↗ C.37](#) beinhalten ergänzende Angaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung.

C.36		
Zugänge und Abschreibungen für Nutzungsrechte		
	2025	2024
in Millionen €		
Zugänge zu Nutzungsrechten	304	145
Abschreibungen für		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	167	199
Technische Anlagen und Maschinen	3	8
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	22	19
	192	227

C.37		
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung		
	2025	2024
in Millionen €		
Zinsaufwand aus Leasingverhältnissen	21	19
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	89	54
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte	15	12
Aufwendungen für variable Leasingzahlungen	12	13

Die Tabelle [↗ C.38](#) 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 [↗ C.37](#) dargestellt. Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeit unberücksichtigt geblieben sind, beziehen sich auf Verlängerungsoptionen, die potenziell vom Konzern in Anspruch genommen werden.

C.38		
Zahlungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung		
	2025 ¹	2024
in Millionen €		
Gesamter Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen	376	340
Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht in der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	341	931

1 Der gesamte Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen umfasst auch die aufgegebenen Aktivitäten, während bei den zukünftigen Zahlungsmittelabflüssen ausschließlich die fortgeführten Aktivitäten berücksichtigt werden.



13. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle [7 C.39](#) entnommen werden.

C.39

Vermietete Gegenstände

	2025	2024
in Millionen €		
Anschaffungs-/Herstellungskosten		
Stand 1. Januar	6.388	6.447
Zugänge	1.495	1.616
Umbuchungen	–	-10
Abgänge	-1.536	-1.691
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-207	–
Sonstige Veränderungen ¹	-160	26
Stand 31. Dezember	5.980	6.388
Abschreibungen/Wertminderungen		
Stand 1. Januar	2.007	1.917
Zugänge	734	821
Abgänge	-731	-747
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-79	–
Sonstige Veränderungen ¹	-67	16
Stand 31. Dezember	1.863	2.007
Buchwert zum 1. Januar	4.381	4.530
Buchwert zum 31. Dezember	4.117	4.381

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Leasingzahlungen

Die Fälligkeiten der zukünftigen an den Daimler Truck-Konzern zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen können Tabelle [7 C.40](#) entnommen werden.

C.40

Fälligkeiten der undiskontierten Leasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

	31. Dezember	
	2025	2024
in Millionen €		
Fällig		
Innerhalb eines Jahres	859	853
Zwischen einem und zwei Jahren	685	663
Zwischen zwei und drei Jahren	532	535
Zwischen drei und vier Jahren	357	407
Zwischen vier und fünf Jahren	164	203
Nach mehr als fünf Jahren	166	110
	2.763	2.771



14. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [7 C.41](#) zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle [7 C.42](#) zeigt die Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss des Daimler Truck-Konzerns einbezogen werden.

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 2025 haben der Daimler Truck-Konzern und die Volvo Group Kapitaleinlagen i.H.v. insgesamt 210 Mio. € in die cellcentric GmbH & Co. KG eingebracht (2024: 230 Mio. €), was zu einer Erhöhung der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen des Daimler Truck-Konzerns um 105 Mio. € (2024: 115 Mio. €) führte.

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 %). 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 Mercedes-Benz Trucks zugeordnet.

Im Geschäftsjahr 2024 wurde die Beteiligung aufgrund der negativen Auswirkungen der Markt- und Wirtschaftslage in China vollständig wertberichtigt (Impairment-Aufwand: 120 Mio. €). Zum 31. Dezember 2025 beträgt der Buchwert der Beteiligung daher 0 Mio. €. Die Beteiligung besteht rechtlich fort. Das Joint Venture ist weiterhin operativ tätig. Die Daimler Truck AG hält keine zusätzlichen finanziellen Verpflichtungen gegenüber der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. über die Kapitalbeteiligung hinaus.

Amplify Cell Technologies LLC

Die Amplify Cell Technologies LLC ist ein Gemeinschaftsunternehmen des Daimler Truck-Konzerns zusammen mit Accelera by Cummins, PACCAR (jeweils 30 % der Anteile) und EVE Energy (10 % der Anteile) zur Produktion von Batteriezellen für schwere Lkw.

Das Gemeinschaftsunternehmen wird nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Amplify-bezogene Aktivitäten werden dem Segment Trucks North America zugeordnet. In 2025 haben der Daimler Truck-Konzern, Accelera by Cummins, PACCAR und EVE Energy Kapitaleinlagen i.H.v. 564 Mio. € (2024: 647 Mio. €) in die Amplify Cell Technologies LLC eingebracht, was zu einer Erhöhung der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen des Daimler Truck-Konzerns um 177 Mio. € (2024: 194 Mio. €) führte.

In Tabelle [7 C.43](#) sind die zusammengefassten Finanzinformationen der nach der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen nach Kaufpreisallokation dargestellt, die die Basis für die At-equity-Bewertung im Daimler Truck-Konzern waren.

Coretura AB

Am 2. Juni 2025 gründete der Daimler Truck-Konzern gemeinsam mit der Volvo Group das Gemeinschaftsunternehmen Coretura AB, mit Hauptsitz in Göteborg, Schweden. Ziel ist der Aufbau einer standardisierten offenen Plattform für softwaredefinierte Fahrzeuge sowie eines dedizierten Betriebssystems für die Nutzfahrzeugindustrie.

Das Gemeinschaftsunternehmen wird zu gleichen Teilen von beiden Parteien gehalten und wird nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Coretura-bezogene Aktivitäten werden keinem berichtspflichtigen Segment, sondern in der Segmentberichterstattung der Überleitung zugeordnet. Der at-equity-Buchwert im Daimler Truck-Konzern beträgt zum 31. Dezember 2025 46 Mio. €.

**C.41****Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen**

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschafts- unternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
31. Dezember 2025				
At-equity-Buchwert ¹	9	874	14	896
At-equity-Ergebnis ¹	7	-167	3	-157
31. Dezember 2024				
At-equity-Buchwert ¹	117	679	16	812
At-equity-Ergebnis ¹	8	-614	-5	-612

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

C.42**Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen**

	cellcentric ^{1,2,3}	BFDA ^{1,4,5}	Amplify ^{1,6}	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
31. Dezember 2025					
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0	30,0		
At-equity-Buchwert	402	–	320	152	874
At-equity-Ergebnis	-120	–	-19	-29	-167
31. Dezember 2024					
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0	30,0		
At-equity-Buchwert	417	–	179	83	679
At-equity-Ergebnis	-404	-178	-14	-19	-614

1 Es wurden keine Dividenden an den Daimler Truck-Konzern in einer der dargestellten Perioden gezahlt.

2 cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric).

3 Das At-equity-Ergebnis zum 31. Dezember 2024 enthält eine Anpassung des Konzerns aus Sicht als Investor von -281 Mio. €.

4 Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA).

5 Das At-equity-Ergebnis zum 31. Dezember 2024 enthält eine Anpassung des Konzerns aus Sicht als Investor von -120 Mio. €.

6 Amplify Cell Technologies LLC (Amplify).

**C.43****Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen**

	cellcentric 31. Dezember		BFDA 31. Dezember		Amplify 31. Dezember	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
in Millionen €						
Angaben zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung¹						
Umsatzerlöse	1	10	3.853	2.355	–	–
Planmäßige Abschreibung	-62	-61	-149	-146	–	–
Zinserträge	1	1	1	2	14	8
Zinsaufwendungen	-2	–	-30	-21	–	–
Aufwendungen/Erträge aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1	–	3	15	–	–
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	-239	-245	-326	-295	-63	-45
Sonstiges Ergebnis (nach Steuern)	-4	–	–	–	–	–
Gesamtergebnis	-243	-245	-325	-295	-63	-45
Angaben zur Konzernbilanz¹						
Langfristige Vermögenswerte	1.358	1.383	1.545	1.661	614	183
Kurzfristige Vermögenswerte	100	120	1.164	1.082	457	479
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	51	49	45	34	451	476
Langfristige Schulden	34	72	438	599	11	12
Kurzfristige Schulden	79	59	2.351	1.883	69	52
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	1.345	1.372	-79	261	990	598
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	672	686	-40	130	297	179
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen	–	–	-8	-10	–	–
Sonstige Überleitungseffekte inkl. nicht erfasster Verlustanteile sowie weitere Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor wie z.B. Wertminderungen auf die Beteiligung	-270	-268	48	-121	23	–
At-equity-Buchwert	402	417	–	–	320	179

¹ Ohne die Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.



Tabelle [↗ C.44](#) 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.

C.44				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen				
	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2025	2024	2025	2024
in Millionen €				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	7	8	-29	-19
Gesamtergebnis	7	8	-29	-19



15. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Tabelle [7 C.46](#) 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 Darlehen an Händler zur Finanzierung der vom Industriegeschäft an die jeweiligen Händler verkauften Fahrzeuge. 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 C.45](#) zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen zukünftigen Leasingzahlungen sowie die Entwicklung der Leasingzahlungen zum Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen.

Im Jahr 2025 realisierte Daimler Truck einen Ertrag in Höhe von 259 Mio. € (2024: 263 Mio. €) aus der Differenz zwischen den Zugängen zu Finanzierungsleasingverträgen und den Buchwerten der zugrunde liegenden Vermögenswerte.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen verringerten sich, insbesondere bedingt durch negative Währungseffekte und der erwarteten Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung in Nordamerika.

C.45

Entwicklung der Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen

	31. Dezember	
	2025	2024
in Millionen €		
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen ¹	6.749	6.998
davon fällig ¹		
innerhalb eines Jahres	2.248	2.227
zwischen einem und zwei Jahren	1.620	1.625
zwischen zwei und drei Jahren	1.327	1.279
zwischen drei und vier Jahren	859	956
zwischen vier und fünf Jahren	447	506
nach mehr als fünf Jahren	248	405
Nicht garantierte Restwerte ¹	193	186
Brutto-Investition	6.943	7.184
Nicht realisierter Finanzertrag	-837	-956
Brutto-Buchwert	6.106	6.227
Wertberichtigungen	-99	-100
Netto-Buchwert	6.007	6.127

¹ Die vertraglichen zukünftigen Leasingzahlungen, deren Fälligkeiten sowie die nicht garantierten Restwerte zum 31. Dezember 2024 wurden aufgrund eines unwesentlichen Fehlers angepasst.

C.46

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2025			31. Dezember 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Brutto-Buchwert	12.848	13.839	26.688	14.356	15.136	29.492
Absatzfinanzierung mit Endkunden	5.048	8.823	13.871	5.582	9.775	15.357
Absatzfinanzierung mit Händlern	5.788	923	6.711	6.823	1.086	7.908
Finanzierungsleasingverträge	2.013	4.093	6.106	1.952	4.275	6.227
Wertberichtigungen	-230	-348	-578	-226	-373	-599
Netto-Buchwert	12.618	13.491	26.109	14.130	14.763	28.893

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste ist in Tabelle [7 C.47](#) dargestellt.

In 2025 wurden im Segment Financial Services Wertminderungen i.H.v. 252 Mio. € ergebniswirksam erfasst (2024: 298 Mio. €).

Der Rückgang der Wertberichtigungen war im Wesentlichen auf die Inanspruchnahme von Reserven und die Verringerung des Portfolios zurückzuführen. Zum 31. Dezember 2025 bleiben die Wertberichtigungen hauptsächlich aufgrund der anhaltenden Rezession im Transportsektor in Nordamerika weiterhin auf erhöhtem Niveau. Die zukünftigen Erwartungen werden regelmäßig aktualisiert, um die aktuellen makroökonomische 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 2025 auf 719 Mio. € (31. Dezember 2024: 625 Mio. €). Darüber hinaus wurden zum 31. Dezember 2025 aufgrund von Vertragsanpassungen Buchwerte von 57 Mio. € von den Stufen 2 und 3 in Stufe 1 umgegliedert (31. Dezember 2024: 129 Mio. €)¹.

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [C.48](#) enthalten.

Ein Anstieg der Überfälligkeit führt regelmäßig zu einer Erhöhung der gebildeten Wertberichtigung.

Zum 31. Dezember 2025 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 1.313 Mio. € (31. Dezember 2024: 1.973 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.

C.47

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 2024	123	107	295	524
Zuführungen	65	29	108	203
Bewertungsänderungen	-29	27	196	194
Inanspruchnahmen	-3	-13	-97	-113
Auflösungen	-59	-32	-96	-187
Übertragung nach Stufe 1	40	-28	-12	-
Übertragung nach Stufe 2	-6	15	-8	-
Übertragung nach Stufe 3	-3	-20	22	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-4	-6	-13	-22
Stand zum 31. Dezember 2024	124	79	396	599
Zuführungen	53	35	135	223
Bewertungsänderungen	-18	38	163	183
Inanspruchnahmen	-2	-7	-178	-187
Auflösungen	-64	-26	-112	-201
Übertragung nach Stufe 1	24	-17	-7	-
Übertragung nach Stufe 2	-8	13	-5	-
Übertragung nach Stufe 3	-3	-17	20	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-7	-4	-29	-40
Stand zum 31. Dezember 2025	100	94	384	578

¹ Vorjahr aufgrund eines unwesentlichen Fehlers angepasst.

**C.48****Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

	12-Monatsverluste	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
		nicht bonitäts- beeinträchtigt	bonitäts- beeinträchtigt	
	(Stufe 1)	(Stufe 2)	(Stufe 3)	
in Millionen €				
31. Dezember 2025				
Brutto-Buchwert	23.142	2.268	1.277	26.688
davon				
nicht überfällig	22.820	1.235	333	24.388
30 Tage und weniger überfällig	323	246	94	662
31 bis 60 Tage überfällig	–	381	172	553
61 bis 90 Tage überfällig	–	406	52	458
91 bis 180 Tage überfällig	–	–	223	223
mehr als 180 Tage überfällig	–	–	404	404
31. Dezember 2024				
Brutto-Buchwert	27.015	1.428	1.049	29.492
davon				
nicht überfällig	26.441	636	149	27.226
30 Tage und weniger überfällig	574	136	90	799
31 bis 60 Tage überfällig	–	454	49	503
61 bis 90 Tage überfällig	–	203	51	254
91 bis 180 Tage überfällig	–	1	324	325
mehr als 180 Tage überfällig	–	–	385	385

16. Verzinssliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Die verzinsslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen mit einem Buchwert von 2.725 Mio. € zum 31. Dezember 2025 (31. Dezember 2024: 2.276 Mio. €) sind Teil des Liquiditätsmanagements des Daimler Truck-Konzerns. Der Posten beinhaltet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Wertpapiere i.H.v. 2.344 Mio. € (2024: 1.693 Mio. €), erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Wertpapiere i.H.v. 273 Mio. € (2024: 433 Mio. €) sowie zu Anschaffungskosten bewertete Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen i.H.v. 108 Mio. € (2024: 150 Mio. €).

Soweit ein kurzfristiger Liquiditätsbedarf durch börsennotierte Wertpapiere gedeckt wird, werden diese als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

Der Anstieg der verzinsslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen ist im Wesentlichen auf die Zunahme von Geldmarktfonds zurückzuführen, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Weitere Informationen zu verzinsslichen 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 C.49](#) dargestellt zusammen.

Die derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind enthalten zum 31. Dezember 2025 die Absicherung einer Nettoinvestition mit einem Buchwert von 127 Mio. € (31. Dezember 2024: 0 Mio. €).

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.

Zum 31. Dezember 2025 waren Vermögenswerte mit einem Buchwert von 148 Mio. € (31. Dezember 2024: 155 Mio. €) als Sicherheiten für Finanzierungsverbindlichkeiten gestellt (siehe auch [Anmerkung 25. Finanzierungsverbindlichkeiten](#)).

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in [Anmerkung 33. Finanzinstrumente](#).

C.49

Übrige finanzielle Vermögenswerte

	31. Dezember 2025			31. Dezember 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Eigen- und Fremdkapitalanteile	-	223	223	-	416	416
erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	47	47	-	97	97
erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	140	140	-	164	164
Zu Anschaffungskosten bewertet	-	35	35	-	154	154
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	202	152	355	70	97	168
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	22	-	22	20	-	20
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	912	221	1.133	598	218	816
	1.137	596	1.733	688	732	1.420



18. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nichtfinanziellen Vermögenswerte kann Tabelle [↗ C.50](#) entnommen werden.

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.

C.50

Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2025			31. Dezember 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	248	19	267	262	20	282
Erstattungsansprüche aus verkaufsbezogenen und sonstigen Steuern	631	38	669	713	21	734
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	116	60	175	150	60	210
Aktivischer Abgrenzungsposten	240	66	306	230	11	241
Sonstige übrige Vermögenswerte	149	505	654	235	302	537
	1.383	687	2.070	1.590	414	2.004



19. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle [7 C.51](#) entnommen werden.

C.51		
Vorräte		
	31. Dezember	
	2025	2024
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.464	1.930
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	1.742	2.382
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	3.985	4.669
Geleistete Anzahlungen	19	31
	7.209	9.012

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung der Vorräte auf den Netto-Veräußerungswert betrug im Jahr 2025 51 Mio. € (2024: 63 Mio. €). Die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, betrugen zum 31. Dezember 2025 240 Mio. € (31. Dezember 2024: 245 Mio. €). Hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Der Rückgang der Vorräte um 1.803 Mio. € in 2025 ist unter anderem auf ein niedrigeres Produktions- und Absatzvolumen zurückzuführen.

Zur Sicherung bestimmter Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten in Deutschland ist dem Daimler Truck Pension Trust e.V. zum 31. Dezember 2025 ein in den Vorräten i.H.v. 137 Mio. € (31. Dezember 2024: 190 Mio. €) und dem Anlagevermögen (vermietete Gegenstände) i.H.v. 404 Mio. € (31. Dezember 2024: 318 Mio. €) enthaltener Bestand an Fahrzeugen und Ersatzteilen sicherungsübereignet worden.

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (lang- und kurzfristig) kann Tabelle [7 C.52](#) entnommen werden.

C.52		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
	31. Dezember	
	2025	2024
in Millionen €		
Buchwert (brutto) – langfristig und kurzfristig	3.998	4.648
Wertberichtigungen	-346	-323
Buchwert (netto)	3.652	4.325

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. € (2024: 160 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 C.53](#) dargestellt.

C.53

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 2024	37	110	147
Zuführungen	9	1	9
Bewertungsänderungen	5	169	173
Inanspruchnahmen	-2	-	-2
Auflösungen	-1	-	-
Übertragung nach Stufe 2	-	-	-
Übertragung nach Stufe 3	-	-	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	2	-7	-4
Stand zum 31. Dezember 2024	50	273	323
Zuführungen	3	2	5
Bewertungsänderungen	1	-	1
Inanspruchnahmen	-6	-	-6
Auflösungen	-3	-	-3
Übertragung nach Stufe 2	-	-	-
Übertragung nach Stufe 3	-	-	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-11	37	26
Stand zum 31. Dezember 2025	34	312	346



Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [7 C.54](#) enthalten.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken](#) enthalten.

C.54			
Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen			
	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	nicht bonitäts- beeinträchtigt (Stufe 2)	bonitäts- beeinträchtigt (Stufe 3)	
in Millionen €			
31. Dezember 2025			
Brutto-Buchwert	3.682	316	3.998
davon			
nicht überfällig	3.105	107	3.212
30 Tage und weniger überfällig	253	1	254
31 bis 60 Tage überfällig	49	–	49
61 bis 90 Tage überfällig	46	2	49
91 bis 180 Tage überfällig	70	23	93
mehr als 180 Tage überfällig	160	182	341
31. Dezember 2024			
Brutto-Buchwert	4.370	278	4.648
davon			
nicht überfällig	3.499	122	3.621
30 Tage und weniger überfällig	489	–	489
31 bis 60 Tage überfällig	130	1	131
61 bis 90 Tage überfällig	38	–	38
91 bis 180 Tage überfällig	66	8	74
mehr als 180 Tage überfällig	148	147	295

21. Eigenkapital

Die einzelnen Bestandteile des Eigenkapitals und ihre Entwicklung in den Jahren 2025 und 2024 sind in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals des Daimler Truck-Konzerns dargestellt, siehe hierzu [7 C.05](#).

Gezeichnetes Kapital

Zum 31. Dezember 2025 beträgt das gezeichnete Kapital der Daimler Truck Holding AG 765.600.399 € (31. Dezember 2024: 791.868.289 €). Das Grundkapital ist eingeteilt in 765.600.399 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

Der Erwerb der eigenen Aktien erfolgte im Rahmen des abgeschlossenen Aktienrückkaufprogramms über die Börse in zwei Tranchen. Insgesamt wurden im Zeitraum vom 2. August 2023 bis zum 1. August 2025 57.351.483 eigene Aktien im Gesamtwert von 2,0 Mrd. € zurückgekauft. Davon entfielen auf den Berichtszeitraum 16.173.237 eigene Aktien zu einem Erwerbspreis von 616 Mio. € (inklusive Aufwendungen für die Durchführung des Aktienrückkaufprogramms), die in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals in der Spalte „Eigene Aktien“ ausgewiesen wurden. Die in diesem Zusammenhang bilanzierte kurzfristige finanzielle Verbindlichkeit aus der maximalen Abnahmeverpflichtung des Aktienrückkaufprogramms wurde in Höhe von 30 Mio. € ausgebucht (2024: 30 Mio. €) und offen vom Posten Konzerngewinnrücklage abgesetzt.

Am 7. Juli 2025 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG die Durchführung eines zweiten Aktienrückkaufprogramms beschlossen. Auf dieser Grundlage sollen

eigene Aktien im Wert von bis zu 2,0 Mrd. € (ohne Erwerbsnebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten über die Börse erworben werden. Im Berichtsjahr 2025 wurden eigene Aktien ausschließlich im Rahmen des ersten Aktienrückkaufprogramms erworben. Im Rahmen des zweiten angekündigten Programms erfolgten im Berichtsjahr 2025 noch keine Erwerbe eigener Aktien.

Der Vorstand der Daimler Truck Holding AG hat am 4. November 2025 beschlossen 26.267.890 Stück eigene Aktien einzuziehen und das Grundkapital der Gesellschaft entsprechend um 26.267.890 € herabzusetzen. Daher beträgt das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG nach der Einziehung nunmehr 765.600.399 € (2024: 791.868.289 €).

Zur Darstellung des Ergebnisses je Aktie in Übereinstimmung mit IAS 33 „Earnings per Share“ siehe [Anmerkung 37. Ergebnis je Aktie](#).

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält 14.334 Mio. € aus den Spaltungs- und Einbringungsvorgängen aus 2021 auf die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB. Im Geschäftsjahr erhöht sich die Kapitalrücklage um 26 Mio. € aufgrund der Einziehung eigener Aktien.

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 2025 der Daimler Truck Holding AG insgesamt 1.455 Mio. € (1,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten und von dem nach der Ausschüttung verbleibenden Bilanzgewinn 2.000 Mio. € in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen und 951 Mio. € auf neue Rechnung vorzutragen.



Bei der angegebenen Ausschüttungssumme sind die am 31. Dezember 2025 vorhandenen 765.600.399 dividendenberechtigten Stückaktien berücksichtigt. Die Gesellschaft hielt zu diesem Zeitpunkt keine eigenen 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 dividendenberechtigter 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 C.02](#) dargestellt.

22. Aktienbasierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2025 über den Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) 2022 und die Virtual Share-based Equity Pläne (VSEP) 2023 bis 2025. Der PPSP und die 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 2021 wurde im ersten Quartal 2025 ausbezahlt.

Die Auswirkungen der aktienbasierten Vergütung auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und die Konzern-Bilanz vor Steuern sind in der Tabelle [7 C.55](#) dargestellt.

C.55

Effekte aus aktienbasierter Vergütung

	Aufwand		Rückstellung 31. Dezember	
	2025	2024	2025	2024
in Millionen €				
PPSP/VSEP	-49	-76	111	205

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 Aktien der Daimler Truck Holding AG 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 Aktie der Daimler Truck Holding AG (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 Aktie der Daimler Truck Holding AG 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 bei den 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 den begebenen VSEP 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 umfassen die VSEP Nachhaltigkeitsziele, welche sich auf Environment, Social und Governance-Themen (ESG) beziehen. Diese Nachhaltigkeitsziele leiten sich aus der Nachhaltigkeitsstrategie des Daimler Truck-Konzerns ab und reflektieren damit das Bewusstsein für die Umwelt, die Mitarbeiter und die Gesellschaft.

Bei dem 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.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus dem PPSP und den VSEP in der Konzernbilanz in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro erdienter virtueller Aktie vom Kurs der Aktie der Daimler Truck Holding AG abhängig ist, stellt der Kurs der Aktie der Daimler Truck Holding AG den wesentlichen Teil des beizulegenden Zeitwerts pro virtueller Aktie zum Bilanzstichtag dar. Der in den einzelnen Jahren anteilig berücksichtigte Aufwand aus dem PPSP und den VSEP richtete sich nach dem Kurs der Aktie der Daimler Truck Holding AG und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades.



23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle [7 C.56](#) dargestellt.

Im Daimler Truck-Konzern bestehen landesspezifisch sowohl leistungsorientierte Pensionszusagen sowie, in geringem Umfang, Beitragszusagen. Darüber hinaus werden vor allem in den USA Verpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen ausgewiesen.

C.56

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember	
	2025	2024
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	412	610
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	496	538
	908	1.149

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 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 manche 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 der Schweiz, bei denen es sich um beitragsbasierte Vorsorgesysteme handelt, die eine Mindestverzinsung und einen festen Umwandlungssatz beim Eintritt in den Ruhestand garantieren. Zudem bieten sie im Falle von Invalidität oder Tod zusätzliche Leistungen in Höhe eines Prozentsatzes des versicherten Gehalts. 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.

In der Konzernbilanz werden die Vermögenswerte und Schulden der Mitsubishi Fuso-Gruppe zum 31. Dezember 2025 als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden dargestellt. Die Bilanzwerte des Vorjahres werden gemäß IFRS entsprechend der bisherigen Darstellungsweise ausgewiesen.



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 leistungsbasierten Verpflichtungen

Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle [7 C.57](#) dargestellt.

Dem Rückgang des Barwerts der Pensionsverpflichtungen auf 5,4 Mrd. € (31. Dezember 2024: 6,5 Mrd. €), stand ein Marktwert der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 5,3 Mrd. € (31. Dezember 2024: 5,9 Mrd. €) gegenüber. Diese Veränderungen resultieren im Wesentlichen aus Pensionsabfindungen in den USA.

**C.57****Barwert der leistungs-basierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen**

	2025				2024			
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige
in Millionen €								
Barwert der leistungs-basierten Verpflichtungen zum 1. Januar	6.452	4.222	1.799	432	6.251	4.179	1.642	430
Laufender Dienstzeitaufwand	154	102	40	12	155	99	42	14
Zinsaufwand	219	131	66	22	223	126	78	20
Beiträge der Teilnehmer des Plans	3	1	–	1	1	–	–	1
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	-330	-367	42	-5	-81	-99	9	9
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	-4	–	-7	3	-2	-2	–	–
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	-308	-348	56	-17	-104	-88	-10	-6
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-18	-19	-8	9	26	-9	19	15
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-433	–	-439	6	19	1	18	–
Geleistete Pensionszahlungen	-244	-132	-94	-17	-243	-119	-100	-25
Umgliederung in den Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-157	–	–	-157	–	–	–	–
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	-223	25	-206	-41	126	36	109	-19
Barwert der leistungs-basierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	5.441	3.981	1.208	252	6.452	4.222	1.799	432
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	5.889	4.043	1.576	270	5.654	3.907	1.495	253
Tatsächliches Ergebnis der Planvermögen	318	202	119	-2	276	222	38	15
Verzinsung der Planvermögen	187	126	57	4	191	119	69	4
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste (-)	132	75	62	-6	85	104	-31	12
Beiträge des Arbeitgebers	75	33	34	8	77	24	34	19
Beiträge der Teilnehmer des Plans	1	–	–	1	1	–	–	1
Auswirkungen von Abgeltungen von Versorgungsverpflichtungen	-417	–	-417	–	–	–	–	–
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-227	-132	-83	-12	-220	-119	-88	-13
Umgliederung in zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-135	–	–	-135	–	–	–	–
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	-176	25	-183	-19	100	9	97	-5
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	5.329	4.171	1.046	112	5.889	4.043	1.576	270
Finanzierungsstatus zum 31. Dezember	-112	190	-163	-140	-563	-179	-223	-161
versicherungsmathematische Verluste aus Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	–	–	–	–	–	–	–	–
Bilanzbetrag	-112	190	-163	-140	-563	-179	-223	-161
davon in: Übrige Vermögenswerte	300	239	59	2	48	9	36	3
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-412	-49	-221	-142	-610	-187	-259	-164

**Zusammensetzung der Planvermögen**

Das Planvermögen ist ausschließlich für die Erfüllung der Pensionsverpflichtungen sowie für die Deckung der Aufwendungen für die Verwaltung der Vermögensanlagen vorgesehen. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns ist in der Tabelle [7 C.58](#) 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 für die fortgeführten Aktivitäten kann Tabelle [7 C.59](#) entnommen werden.

C.58**Zusammensetzung der Planvermögen**

	31. Dezember 2025				31. Dezember 2024			
	Gesamt	Inländische Pensions-pläne	US-Pensions-pläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensions-pläne	US-Pensions-pläne	Übrige
in Millionen €								
Eigenkapitalinstrumente	1.320	1.078	217	24	1.507	1.207	223	77
Anleihen	2.733	2.039	653	41	3.008	1.838	1.023	147
Staatsanleihen	927	652	256	19	727	373	271	82
Unternehmensanleihen	1.801	1.387	397	17	2.281	1.465	751	65
Forderungsbesicherte Anleihen	5	–	–	5	1	–	–	1
Sonstige börsennotierte Anlagen	36	36	–	–	32	31	–	–
Börsennotierte Anlagen	4.089	3.153	871	66	4.547	3.076	1.246	225
Alternative Investments	194	51	115	28	188	34	132	22
Immobilien	38	–	26	13	42	–	29	13
Sonstige nicht börsennotierte Anlagen	470	466	–	5	453	448	–	5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	537	502	34	1	660	485	169	6
Nicht börsennotierte Anlagen	1.240	1.018	175	47	1.342	967	330	46
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	5.329	4.171	1.046	112	5.889	4.043	1.576	270

C.59**Pensionsaufwendungen**

	2025				2024			
	Gesamt	Inländische Pensions-pläne	US-Pensions-pläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensions-pläne	US-Pensions-pläne	Übrige
in Millionen €								
Laufender Dienstzeitaufwand	-154	-102	-40	-12	-154	-99	-42	-13
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	16	–	22	-6	-19	-1	-18	–
Netto-Zinsaufwand	-32	-4	-9	-18	-32	-7	-9	-16
	-170	-106	-28	-36	-205	-107	-69	-30

**Bewertungsprämissen**

Der Stichtag für die Bewertung der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bemessungstichtag 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 C.60](#) 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 C.61](#) dargestellten Auswirkungen.

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestuften Bewertungsparameter isoliert vorgenommen, d.h. bei einer gleichzeitigen Änderung mehrerer Parameter können die einzelnen Auswirkungen aufgrund von Korrelationseffekten nicht aufsummiert werden. Aus den angegebenen Sensitivitäten kann bei einer Änderung der Parameter keine lineare Entwicklung für die 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.

C.60**Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen**

	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
	Inländische Pensionspläne	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Übrige
in %						
Abzinsungsfaktoren	4,2	3,4	5,5	5,7	10,4	6,0
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ¹	2,0	2,0	-	-	-	-

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.

C.61**Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen**

		31. Dezember 2025				31. Dezember 2024			
		Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige
in Millionen €									
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	0,25 %	-164	-104	-36	-23	-186	-124	-50	-12
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	-0,25 %	142	110	38	-6	192	131	52	8
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	0,10 %	3	4	-	-	5	5	-	-
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	-0,10 %	-8	-4	-	-3	-8	-5	-	-3
Sensitivität für Lebenserwartung	+1 Jahr	55	22	34	-	71	24	48	-
Sensitivität für Lebenserwartung	-1 Jahr	-59	-20	-35	-4	-76	-21	-50	-5



Auswirkungen auf zukünftige Zahlungsströme

Für das Jahr 2026 plant der Daimler Truck-Konzern derzeit mit Zuwendungen an die Planvermögen i.H.v. 138 Mio. €. Die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Geschäftsjahres. Im Geschäftsjahr 2025 gab es Dotierungen in das Planvermögen in Höhe von 75 Mio. € (2024: 77 Mio. €).

Der Daimler Truck-Konzern erwartet Pensionszahlungen i.H.v. 226 Mio. € im Jahr 2026.

Die gewichteten durchschnittlichen Laufzeiten der leistungsbi-asierten Verpflichtungen können Tabelle [7 C.62](#) entnommen werden.

C.62

Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbi-asierten Verpflichtungen

	31. Dezember	
	2025	2024
in Jahren		
Inländische Pensionspläne	14	14
US-Pensionspläne	14	13
Übrige Pensionspläne	11	10

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 2025 betrugen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen für die fortgeführten Aktivitäten insgesamt 572 Mio. € (2024: 581 Mio. €). Von diesen Zahlungen entfielen 471 Mio. € (2024: 476 Mio. €) auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger und 101 Mio. € (2024: 106 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 leistungsbi-asierte Pläne zu bilanzieren sind. Da die Pläne nicht durch Planvermögen gedeckt sind, entspricht die Rückstellung in der Bilanz dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen von 496 Mio. € (31. Dezember 2024: 538 Mio. €). Der Netto-Aufwand beträgt 43 Mio. € (2024: 35 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 leistungsbi-asierte 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 C.63](#) 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 Ende 2028 erwartet.

Der Rückgang der Produktgarantien ist hauptsächlich auf den fallenden Wechselkurs des US-Dollars gegenüber dem Euro sowie auf die Umgliederung von Salden im Zusammenhang mit aufgegebenen Aktivitäten zurückzuführen.

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 Ende 2028 erwartet.

Zum 31. Dezember 2025 beliefen sich die Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Rahmen des Programms „Cost Down Europe“ auf 324 Mio. €. Sie wurden weitgehend durch geringere Rückstellungen für variable Vergütung und Bonuszahlungen an Führungskräfte und Mitarbeitende ausgeglichen, die infolge geringerer Neubildungen und positiver Währungseffekte zurückgingen.

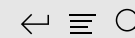
Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren

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 Ende 2029 erwartet.

Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördlichen Verfahren können [6 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.

**C.63****Rückstellungen für sonstige Risiken**

	Produktgarantien	Personal- und Sozialbereich	Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2024	2.231	1.790	923	360	5.303
Zuführungen	1.432	873	226	274	2.804
Inanspruchnahmen	-1.065	-1.015	-129	-162	-2.370
Auflösungen	-223	-113	-22	-37	-395
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	64	27	34	3	128
Umgliederung in den Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	-	-	-	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	63	16	-23	-8	48
Stand zum 31. Dezember 2024	2.503	1.579	1.009	429	5.519
davon kurzfristig	1.110	940	251	280	2.580
davon langfristig	1.393	638	758	149	2.939
Zuführungen	1.265	1.090	131	182	2.667
Inanspruchnahmen	-1.026	-820	-159	-152	-2.157
Auflösungen	-316	-126	-56	-49	-547
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	45	8	26	1	79
Umgliederung in den Schulden im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-124	-70	-	-12	-206
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-208	-45	-7	-19	-280
Stand zum 31. Dezember 2025	2.139	1.615	944	378	5.075
davon kurzfristig	1.011	801	182	221	2.215
davon langfristig	1.129	814	762	156	2.861



25. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle [7 C.64](#) entnommen werden. Informationen über die Fälligkeiten sind in [Anmerkung 34. Management von Finanzrisiken](#) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2025 erhöhten sich die Finanzierungsverbindlichkeiten im Wesentlichen durch die Emission von Anleihen in Höhe von 6.360 Mio. €. Zudem stiegen die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 695 Mio. € und Asset-Backed-Securities (ABS) wurden im Gegenwert von 638 Mio. € begeben.

Gegenläufig wirkt die Rückzahlung von Anleihen in Höhe von 3.858 Mio. € und Asset-Backed-Securities sowie positive Währungseffekte.

Zum 31. Dezember 2025 bestanden aus Commercial-Paper-Programmen in verschiedenen Währungen Finanzierungsverbindlichkeiten in Höhe von 345 Mio. €.

Die in den Finanzierungsverbindlichkeiten enthaltenen nicht beherrschenden 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.

C.64

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2025			31. Dezember 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen/Bonds	3.378	15.189	18.567	3.995	13.166	17.161
Geldmarktpapiere	345	–	345	696	–	696
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.151	4.043	8.194	4.167	3.332	7.499
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	658	386	1.044	1.008	638	1.646
Leasingverbindlichkeiten	155	391	546	205	815	1.020
Darlehen und übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	81	180	260	223	192	415
Nicht-beherrschende Anteile (kündbare Instrumente gemäß IAS 32)	–	237	237	–	229	229
	8.767	20.426	29.194	10.293	18.373	28.666



26. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten ist in Tabelle [7 C.65](#) 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](#).

C.65

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2025			31. Dezember 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	49	208	257	62	423	485
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	15	14	29	6	22	28
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.453	1.058	3.511	2.659	1.233	3.892
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien resultierend aus Rückkaufvereinbarungen	405	949	1.354	477	1.109	1.586
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	569	–	569	550	–	550
Zinsabgrenzungen	694	–	694	719	–	719
Erhaltene Kautionen	259	8	266	288	19	306
Übrige	527	101	628	625	105	730
	2.516	1.280	3.797	2.727	1.678	4.405

27. Passivischer Abgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des passivischen Abgrenzungspostens ist in Tabelle [7 C.66](#) dargestellt.

Der Rückgang des passivischen Abgrenzungspostens in 2025 ist im Wesentlichen auf die Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen zurückzuführen, die aus Rückkaufvereinbarungen resultieren und als Operating Lease abgebildet werden.

C.66

Passivischer Abgrenzungsposten

	31. Dezember 2025			31. Dezember 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen resultierend aus Rückkaufvereinbarungen, die als Operating Lease abgebildet werden	319	631	950	370	778	1.148
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	37	16	53	45	13	58
Übrige passivische Abgrenzungen	23	16	39	39	26	65
	379	663	1.041	454	817	1.271



28. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Tabelle [↗ C.67](#) zeigt die Zusammensetzung der Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten.

Die sonstigen Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten umfassen in erster Linie Vorauszahlungen bzw. Verkäufe mit Rückgaberecht.

C.67		
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten		
	31. Dezember 2025	2024
in Millionen €		
Vertragsverbindlichkeiten	3.416	3.648
Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantien	2.805	3.054
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	611	594
Rückerstattungsverbindlichkeiten	599	678
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	462	491
Sonstige Rückerstattungsverbindlichkeiten	137	187
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	4.015	4.326
davon langfristig	2.014	2.273
davon kurzfristig	2.002	2.053

29. Übrige Verbindlichkeiten

Tabelle [↗ C.68](#) zeigt die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten.

C.68						
Übrige Verbindlichkeiten						
	31. Dezember 2025			31. Dezember 2024		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	131	115	246	184	132	316
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	623	–	623	590	1	591
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	107	19	126	93	11	104
	861	134	995	867	144	1.011



30. Konzern-Kapitalflussrechnung

Die in den nachfolgenden Tabellen dargestellten Angaben zur Konzernkapitalflussrechnung geben die Konzernwerte wieder, einschließlich der konsolidierten Cashflows aus aufgegebenen Aktivitäten.

Fondsrechnung

Zum 31. Dezember 2025 beinhalten die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente verfügbungsbeschränkte Finanzmittel von 4 Mio. € (31. Dezember 2024: 45 Mio. €). Die verfügbungsbeschränkten Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Daimler Truck-Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

In 2025 erhöhte sich der Finanzmittelbestand Wechselkursbereinigt um 2.095 Mio. €. Dies reflektiert sowohl die Mittelzuflüsse aus der operativen Geschäftstätigkeit als auch die Mittelzuflüsse aus der Aufnahme von Krediten an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten. Dagegen führten die Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten, die gezahlten Dividenden sowie das am 10. Juli 2023 beschlossene Aktienrückkaufprogramm zu wesentlichen Mittelabflüssen.

In 2024 verringerte sich der Finanzmittelbestand Wechselkursbereinigt um 514 Mio. € im Wesentlichen aus den Mittelabflüssen aus den Investitionstätigkeiten sowie aus den gezahlten Dividenden und dem Aktienrückkaufprogramm. Der Rückgang wurde durch die Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit sowie durch Mittelaufnahmen an internationalen Geld- und Kapitalmärkten kompensiert.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

In 2025 wirkte sich die Reduzierung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, insbesondere aufgrund der erwarteten Normalisierung der Händlerbestandsfinanzierung, positiv auf den Cashflow aus der Geschäftstätigkeit aus.

In 2024 führte der Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, der vor allem auf das Neugeschäft im Segment Financial Services 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. Diese sind in [Anmerkung 14. At-equity bewertete Finanzinvestitionen](#) erläutert.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit wurde in 2025 auch durch verkaufte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an externe Banken und Finanzinstitute i.H.v. 25 Mio. € (2024: 160 Mio. €) positiv beeinflusst. Diese sind in [Anmerkung 20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen](#) dargestellt.

Einige Unternehmen innerhalb des Daimler Truck-Konzerns nehmen an verschiedenen Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen teil. Die unter die Vereinbarungen fallenden Beträge werden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen, da Wesen und Funktion dieser Verbindlichkeiten die gleichen bleiben wie bei den anderen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Diese sind in [Anmerkung 33. Finanzinstrumente](#) dargestellt.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden ist in [Tabelle 7 C.69](#) dargestellt.

C.69

Sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden

	2025	2024
in Millionen €		
Rückstellungen	-66	256
Finanzinstrumente	19	16
Sonstige übrige Vermögenswerte und Schulden	-274	-669
	-321	-397

Tabelle [7 C.70](#) zeigt zusätzliche Zahlungsströme, die im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten sind.

C.70

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

	2025	2024
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-262	-163
Erhaltene Zinsen	400	456
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	6	11
Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz	7	25

Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

In 2025 sind die Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit i.H.v. 1.475 Mio. € auf Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten zurückzuführen (2024: 1.876 Mio. €). Die Mittelabflüsse ergaben sich aus dem Nettoeffekt von Erwerb und Veräußerung von Anteilsbesitz i.H.v. 313 Mio. € (2024: 325 Mio. €).

Darüber hinaus spiegeln sich, wie in [Anmerkung 33. Finanzinstrumente](#) erläutert, die kurzfristigen Investitionen in Publikumsfonds auch im Cash Flow aus der 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). Demgegenüber ergaben sich die Mittelabflüsse aus den Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG in Höhe von 1.462 Mio. €, aus dem am 10. Juli 2023 beschlossenen Aktienrückkaufprogramm in Höhe von 616 Mio. € sowie aus den Rückzahlungen von Finanzierungsverbindlichkeiten im Jahr 2025.

Tabelle **7 C.71** 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 225 Mio. € (2024: 232 Mio. €) enthalten.

C.71

Veränderungen der Finanzierungsverbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten

	2025	2024
in Millionen €		
Stand 1. Januar ¹	28.655	25.747
Cash Flows Finanzierungsverbindlichkeiten	2.673	2.909
Zahlungsunwirksamer Effekt:		
Wechselkursänderungen	-1.991	-91
Veränderungen Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	183	66
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten aufgrund des Aktienrückkaufprogramms	21	-70
Marktwertänderungen aus Derivaten	-	-18
Sonstige Änderungen	215	113
Stand 31. Dezember ¹	29.757	28.655

¹ Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten beinhalten Sicherungsgeschäfte im Zusammenhang mit Finanzierungsmaßnahmen i.H.v. +8 Mio. € zum 31. Dezember 2025 (31. Dezember 2024: -10 Mio. €, 1. Januar 2024: +20 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, Exportkontrollen und Wirtschaftssanktionen 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

Die nachfolgenden Angaben zu Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen beziehen sich sowohl auf fortgeführte als auch auf aufgegebene Aktivitäten.

Eventualverbindlichkeiten

Zum 31. Dezember 2025 betrug der bestmögliche Schätzwert der Eventualverbindlichkeiten 719 Mio. € (31. Dezember 2024: 605 Mio. €). Die Eventualverbindlichkeiten umfassen hauptsächlich rechtliche Verfahren sowie bedingte finanzielle Zusagen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2025 bestehen vertragliche Verpflichtungen aus dem Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen von 394 Mio. € (31. Dezember 2024: 372 Mio. €¹) und sonstige finanzielle Verpflichtungen aus Kapitalzusagen gegenüber den Gemeinschaftsunternehmen

Greenlane Infrastructure, LLC, Commercial Vehicle Charging Europe B.V. und der Amplify Cell Technologies LLC von insgesamt 589 Mio. € (31. Dezember 2024: 960 Mio. €).

Darüber hinaus hat der Daimler Truck-Konzern zum 31. Dezember 2025 und 2024 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 dem Betriebsrentengesetz haften alle drei Rechtsträger gesamtschuldnerisch für die Pensionsverpflichtungen der Mercedes-Benz Group AG, die zum Zeitpunkt der Eintragung der damaligen Ausgliederung in das Handelsregister bestanden. Der Haftungszeitraum für die Pensionsverpflichtungen beträgt 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 Umwandlungsgesetz als Gesamtschuldnerin für alle Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG, die zum Zeitpunkt der Eintragung der Abspaltung in das Handelsregister bestehen, einschließlich der zuvor beschriebenen aus 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.

¹ Vorjahr aufgrund eines unwesentlichen Fehlers angepasst.



33. Finanzinstrumente

Die in den nachfolgenden Tabellen dargestellten Angaben zu Buch- und Zeitwerten von Finanzinstrumenten stellen die Konzernwerte, inklusive der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden dar. Die Angaben zu Gewinnen und Verlusten oder Änderungen von Finanzinstrumenten beziehen sich auf die fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle 7 C.72 stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen von Finanzinstrumenten des Konzerns dar, mit Ausnahme von Eigenkapitalinstrumenten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden und nicht in den Anwendungsbereich des IFRS 9 fallen, sowie Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen. Die Eigenkapitalanteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind in Tabelle 7 C.72 angegeben und umfassen mehrere Investitionen, die einzeln betrachtet nicht wesentlich sind. Für die zum 31. Dezember 2025 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für 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.

C.72

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2025		31. Dezember 2024	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26.113	25.943	28.893	28.635
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.248	4.248	4.325	4.325
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.648	8.648	6.553	6.553
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.725	2.725	2.276	2.276
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	273	273	433	433
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.344	2.344	1.693	1.693
Zu Anschaffungskosten bewertet	108	108	150	150
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	250	250	262	262
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	110	110	97	97
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	140	140	164	164
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	22	22	20	20
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	355	355	168	168
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	943	943	816	816
	43.304	43.134	43.312	43.054
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	28.823	29.171	27.646	27.816
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.464	4.464	4.629	4.629
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	29	29	28	28
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	260	260	485	485
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	3.555	3.555	3.892	3.892
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	482	482	491	491
	37.614	37.962	37.171	37.341



Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen

Der Daimler Truck-Konzern nimmt an verschiedenen Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen teil. Aufgrund der Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen können die Lieferanten wählen, eine frühere Bezahlung ihrer Rechnungen von einem Finanzinstitut oder einer externen Bank zu erhalten. In diesen Vereinbarungen bietet das Finanzinstitut oder die externe Bank an, vom Daimler Truck-Konzern geschuldete, fällige Rechnungsbeträge an teilnehmende Lieferanten zu bezahlen, und der Daimler Truck-Konzern bezahlt das Finanzinstitut oder die externe Bank bei Rechnungsfälligkeit oder zu einem späteren Zeitpunkt.

Der Daimler Truck-Konzern hat die ursprünglichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die diesen Vereinbarungen unterliegen, nicht ausgebucht, da er weder von den Verpflichtungen rechtlich entbunden wurde, noch die Verbindlichkeiten wesentlich durch den Eintritt in die Vereinbarungen verändert wurden.

Aus Konzernsicht verlängern die Vereinbarungen die Zahlungsfrist im Durchschnitt nicht wesentlich gegenüber den normalen Fristen mit anderen nicht teilnehmenden Lieferanten. Die Vereinbarungen bieten jedoch den teilnehmenden Lieferanten den Vorteil einer frühzeitigen Zahlung. Für den Daimler Truck-Konzern fallen zudem keine zusätzlichen Zinsen für die Zahlung der Lieferantenverbindlichkeiten an das Finanzinstitut oder die externe Bank an. Die unter die Vereinbarungen fallenden Beträge werden daher unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen, da Wesen und Funktion dieser Verbindlichkeiten die gleichen bleiben wie bei den anderen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die weite Bandbreite der Fälligkeitstermine ist auf die Zusammenfassung der Fälligkeiten von Konzerngesellschaften in verschiedenen Ländern zurückzuführen. Die Fälligkeitstermine in den einzelnen Konzerngesellschaften unterliegen den Vereinbarungen der Konzerngesellschaften mit ihren Lieferanten, die aufgrund der jeweils gültigen lokalen Regelungen, den unternehmensspezifischen Richtlinien sowie individuellen Verhandlungen unterschiedliche Bandbreiten aufweisen.

Die Tabelle 7 C.73 zeigt die Vertragsbedingungen der Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen, die Vereinbarungen zu Beginn und zum Ende der Berichtsperiode und die Bandbreite der Fälligkeitstermine von vergleichbaren Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die nicht Teil einer Lieferantenfinanzierungsvereinbarung sind. Die von den Banken bereits an die Lieferanten gezahlten Beträge werden in der Tabelle angegeben.

			31. Dezember	
			2025	2024
in Millionen €				
Buchwert von finanziellen Verbindlichkeiten				
Ausgewiesen unter Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen			225	221
- von denen die Lieferanten Zahlungen erhalten haben			216	210
Bandbreite der Fälligkeitstermine				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die Teil der Vereinbarung sind (Tage nach Rechnungsdatum)			30-90	30-90
Vergleichbare Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die nicht Teil einer Vereinbarung sind (Tage nach Rechnungsdatum)			7-90	7-90



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 C.74](#) 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.

C.74

Angaben zu bilanzierten derivativen Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Global-Netting-Vereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen

	31. Dezember 2025			31. Dezember 2024		
	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	377	-96	281	187	-71	116
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ²	290	-96	193	513	-71	442

- 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 C.75](#) 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.

C.75**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	31. Dezember 2025				31. Dezember 2024			
	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 und ähnliche Geldanlagen	2.617	2.391	226	–	2.126	1.620	507	–
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	273	46	226	–	433	40	393	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.344	2.344	–	–	1.693	1.580	114	–
Eigen- und Fremdkapitalanteile	250	107	36	107	262	94	48	120
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	110	105	–	4	97	92	–	5
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	140	2	36	103	164	1	48	115
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	22	–	22	–	20	–	20	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	355	–	355	–	168	–	168	–
	3.244	2.498	639	107	2.576	1.714	742	120
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	29	–	9	20	28	–	10	18
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	260	–	260	–	485	–	485	–
	290	–	269	20	513	–	495	18

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

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

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



Die Tabelle **7 C.76** 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.

C.76**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	31. Dezember 2025				31. Dezember 2024			
	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	25.943	–	25.943	–	28.635	–	28.635	–
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten								
Finanzierungsverbindlichkeiten	28.934	16.482	12.451	–	27.587	14.978	12.609	–
davon Anleihen	18.880	16.482	2.398	–	17.305	14.978	2.327	–
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	1.048	–	1.048	–	1.664	–	1.664	–
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	9.006	–	9.006	–	8.618	–	8.618	–
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	3.555	–	3.480	75	3.892	–	3.811	82

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

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

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



Bewertungskategorien

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien, sind in der Tabelle [7 C.77](#) dargestellt.

Die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der Tabelle [7 C.77](#) nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

C.77

Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien

	31. Dezember	
	2025	2024
in Millionen €		
Vermögenswerte		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	34.050	34.609
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	20.103	22.765
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.248	4.325
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.648	6.553
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	108	150
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	943	816
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	382	530
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	273	433
Eigen- und Fremdkapitalanteile	110	97
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	2.507	1.878
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.344	1.693
Eigen- und Fremdkapitalanteile	140	164
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte ²	22	20
Schulden		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	37.309	36.648
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.464	4.629
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	28.823	27.646
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	3.540	3.882
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	482	491
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	29	28

1 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen von 6.010 Mio. € (31. Dezember 2024: 6.128 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 926 Mio. € (31. Dezember 2024: 1.020 Mio. €), da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

4 Hierin nicht enthalten sind Finanzgarantien von 15 Mio. € (31. Dezember 2024: 11 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 C.78 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 253 Mio. € (2024: 479 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.

C.78

Nettogewinne/-verluste

	2025	2024
in Millionen €		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigen- und Fremdkapitalinstrumente	-15	19
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	26	59
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	4	3
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	2	-
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	-455	-470
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-7	19

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 C.79 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.

C.79

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

	2025	2024
in Millionen €		
Gesamtzinserträge	2.786	2.884
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	2.593	2.732
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	193	153
Gesamtzinsaufwendungen	-1.913	-1.907
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	-1.913	-1.907

**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, Devisenoptionen, Zins-Währungsswaps und Zinsswaps ein.

Tabelle [7 C.80](#) zeigt die Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte.

C.80**Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte**

	Währungsrisiko		Zinsrisiko	
	Cash Flow Hedges ¹	Absicherung einer Nettoinvestition ²	Cash Flow Hedges ³	Fair Value Hedges ³
in Millionen €				
31. Dezember 2025				
Buchwert der Sicherungsinstrumente				
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	60	127	3	12
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	29	–	5	118
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	9	–	4	39
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	–	–	51	156
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts⁴	200	126	–45	167
31. Dezember 2024				
Buchwert der Sicherungsinstrumente				
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	37	–	32	1
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	2	–	16	79
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	55	–	2	5
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	30	–	32	361
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts⁴	–39	–	–6	40

1 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Devisentermingeschäfte.

2 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Devisenoptionen.

3 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Zinsswaps, Zins-Währungsswaps.

4 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 C.81](#) entnommen werden.

C.81			
Fair Value Hedges			
	Zinsrisiko		
	31. Dezember		
	2025	2024	
in Millionen €			
Buchwerte der gesicherten Grundgeschäfte			
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	1.963	2.275	
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	11.765	9.092	
davon sicherungsbedingte Anpassungen			
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	-23	2	
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	-38	-288	
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	-168	-40	
Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus inaktiven Sicherungen, der in der Konzernbilanz verbleibt	-	-1	

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 C.82](#) entnommen werden.

C.82		
Ineffektivität von Fair Value Hedges		
	Zinsrisiko	
	2025	2024
in Millionen €		
Zinsaufwendungen	-1	-

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 C.83](#) aufgeführt.

C.83				
Cash Flow Hedges				
	31. Dezember 2025		31. Dezember 2024	
	Währungsrisiko	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zinsrisiko
in Millionen €				
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	-200	45	39	6
Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern)				
Laufende Absicherungen	115	-40	-19	3
Abgebrochene/abgelaufene Absicherungen	-	-	-	-

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 C.84](#) aufgeführt.

C.84					
Gewinne und Verluste von Cash Flow Hedges ¹					
	Währungsrisiko			Zinsrisiko	
in Millionen €					
Posten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, in dem die Ineffektivität und die Umbuchungen enthalten sind	Umsatzerlöse	Umsatzkosten	Übriges Finanzergebnis	Umsatzkosten	Zinsaufwendungen
2025					
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	170	30	-	-19	-26
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	-	-	-	-	-
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	-49	-16	-	-	1
2024					
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	-1	-39	-	22	-28
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	-	-	-	-	-
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	-42	-3	-	-	-11

1 In 2025 und 2024 wurden keine Ineffektivitäten von Sicherungsgeschäften in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Absicherung einer Nettoinvestition
Der Daimler Truck-Konzern sichert das EUR/JPY-Risiko aus den Nettovermögenswerten der Mitsubishi Fuso ab. Die Absicherung ist begrenzt auf den Umfang, der dem abgehenden Anteil bei Vollzug der Integration von Mitsubishi Fuso und Hino entspricht. Zur Absicherung wurden mehrere Long-Call-Optionen auf den EUR/JPY-Kurs erworben und es waren keine Unwirksamkeiten zu erfassen.

Die Beträge, die sich auf die als Absicherung einer Nettoinvestition bezeichneten Posten beziehen, sind in Tabelle [7 C.85](#) aufgeführt.

C.85		
Absicherung einer Nettoinvestition		
	Währungsrisiko	
	31. Dezember	
	2025	2024
in Millionen €		
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	-126	-
Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern)		
Laufende Absicherungen	127	-
Abgebrochene/abgelaufene Absicherungen	-	-

1 Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.



Die Gewinne und Verluste aus der Absicherung einer Nettoinvestition sowie die Effekte, die auf den unwirksamen Teil (hedge-ineffektiver Teil) der Absicherung entfielen, sind in Tabelle **7 C.86** aufgeführt.

C.86**Gewinne und Verluste der Absicherung einer Nettoinvestition¹**

	Währungsrisiko	
	31. Dezember	
	2025	2024
in Millionen €		
Posten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, in dem die Ineffektivität und die Umbuchungen enthalten sind	Übriges Finanzergebnis	Übriges Finanzergebnis
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	126	-
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	-	-
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	-	-

¹ In 2025 wurden keine Ineffektivitäten von Sicherungsgeschäften in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Tabelle **7 C.87** zeigt die Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente.

C.87**Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente**

	Rücklagen für derivative Finanzinstrumente		davon Rücklagen für Hedgekosten	
	2025	2024	2025	2024
in Millionen €				
Stand 1. Januar	-26	35	-17	-31
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	230	-69	-51	-26
Währungsrisiko	275	-64	-53	-26
davon Hedgekosten aus Zeitwerten von Optionen ¹			-11	-
davon Hedgekosten aus Terminelementen ²			-42	-26
Zinsrisiko	-44	-5	2	1
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-12	-10	38	46
Währungsrisiko	-13	1	38	46
davon Hedgekosten aus Zeitwerten von Optionen ¹			25	-
davon Hedgekosten aus Terminelementen ²			13	46
Zinsrisiko	1	-11	-	-
Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte (vor Steuern)	-23	-4	-7	-2
Währungsrisiko – Beschaffungsvorgänge	-23	-4	-7	-2
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	-22	22	6	-6
Stand 31. Dezember	147	-26	-31	-17

¹ Absicherung zeitraumbezogener Grundgeschäfte.

² Absicherung zeitpunktbezogener Grundgeschäfte.



Die Fälligkeiten der derivativen Finanzinstrumente entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Die Realisierung der Grundgeschäfte wird korrespondierend zu den in Tabelle 7 C.88 ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Zum 31. Dezember 2025 hatte der Daimler Truck-Konzern derivative Finanzinstrumente mit einer maximalen Laufzeit von 108 Monaten (31. Dezember 2024: 114 Monaten) im Bestand, um Währungs- und Zinsrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind

Tabelle 7 C.88 zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern im Rahmen des Hedge Accountings eingesetzt hat, um Währungs- und Zinsrisiken aus dem operativen Geschäft oder aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement abzusichern.

C.88

Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind

	31. Dezember 2025				31. Dezember 2024			
	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	2.896	589	–	3.485	2.560	1.145	–	3.706
Cash Flow Hedges	1.461	589	–	2.050	2.560	1.145	–	3.706
Absicherung einer Nettoinvestition	1.435	–	–	1.435	–	–	–	–
Zinsrisiko	4.574	13.194	3.551	21.319	5.245	11.132	2.766	19.143
Fair Value Hedges	1.889	7.915	3.551	13.355	1.724	6.386	2.766	10.875
Cash Flow Hedges	2.685	5.279	–	7.964	3.522	4.746	–	8.268

Tabelle 7 C.89 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.

C.89

Durchschnittspreise Sicherungsinstrumente für wesentliche Risiken

	31. Dezember	
	2025	2024
Währungsrisiko		
USD je €	1,12	1,09
AUD je €	1,71	1,67
GBP je €	0,87	0,88
JPY je €	171	160
Zinsrisiko		
Fair Value Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz – USD	1,12 %	-2,66 %
Durchschnittlicher Zinssatz – CAD	-0,08 %	-3,62 %
Durchschnittlicher Zinssatz – EUR	-0,32 %	-0,87 %
Cash Flow Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz – USD	0,25 %	0,95 %
Durchschnittlicher Zinssatz – CAD	-1,01 %	1,56 %
Durchschnittlicher Zinssatz – EUR	-0,77 %	-0,36 %
Durchschnittlicher Zinssatz – BRL	-1,15 %	2,11 %
Durchschnittlicher Zinssatz – MXN	-0,45 %	-0,27 %
Durchschnittlicher Zinssatz – AUD	-0,32 %	0,09 %



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 derzeit 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 Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, die auch Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere umfassen, sind nicht Bestandteil der nachfolgenden quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen des Konzerns enthält [Anmerkung 23. 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 C.90](#) sind die maximalen Risikopositionen zum Bilanzstichtag ersichtlich.

C.90

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten, unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien

Maximale Risikoposition 31. Dezember			
	Anmerkung	2025	2024
in Millionen €			
Liquide Mittel		11.373	8.829
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	26.113	28.893
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	4.248	4.325
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	17	355	168
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	17	22	20
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	17	943	816
Unwiderrufliche Kreditzusagen		517	331
Finanzgarantien		327	310

Liquide Mittel

Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen. Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Die liquiden Mittel werden vorwiegend bei Finanzinstituten mit hoher Bonität innerhalb und außerhalb Europas sowie 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 2025 betrug die Kreditposition der 15 größten Kunden 17 % des Gesamtportfolios (31. Dezember 2024: 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 war im Wesentlichen auf die Inanspruchnahme von Reserven und die Verringerung des Portfolios zurückzuführen. Zum 31. Dezember 2025 bleiben die Wertberichtigungen hauptsächlich aufgrund der anhaltenden Rezession im Transportsektor in Nordamerika weiterhin auf erhöhtem Niveau. Die zukünftigen Erwartungen werden regelmäßig aktualisiert, um die aktuellen makroökonomische 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 Sicherheiten im Investment Grade-Bereich, beispielsweise

- Kreditversicherungen,
- Bankgarantien oder
- 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 2025 und 2024 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 2025 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 517 Mio. € (31. Dezember 2024: 331 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 2025 auf 327 Mio. € (31. Dezember 2024: 310 Mio. €) und beinhalten zum 31. Dezember 2025 Verbindlichkeiten i.H.v. 15 Mio. € (31. Dezember 2024: 11 Mio. €). Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar; dabei garantiert der Konzern als Garantiegeber im Allgemeinen, dass er im Fall der Nichterfüllung der Zahlungsverpflichtung durch den Hauptschuldner dem Garantiennehmer den entstandenen Verlust bis zu einer, in der Regel, vertraglich vereinbarten Höhe erstattet.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann. 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 2025 beliefen sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente auf 8.648 Mio. € (31. Dezember 2024: 6.553 Mio. €). Im Jahr 2025 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, dem Erwerb von Publikumsfonds,

den gezahlten Ertragsteuern, einer Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG sowie aus dem am 10. Juli 2023 beschlossenen Aktienrückkaufprogramm.

Der Daimler-Truck Konzern nimmt in geringem Umfang an Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen teil. Aus Sicht des Daimler Truck-Konzerns führen die Vereinbarungen zum Teil zu einer Verlängerung der Zahlungsfristen. Zudem bieten die Vereinbarungen den teilnehmenden Lieferanten den Vorteil einer vorzeitigen Zahlung. Für den Daimler Truck-Konzern entsteht hieraus kein wesentliches Liquiditätsrisiko.

Im operativen Liquiditätsmanagement werden täglich die liquiden Mittel so weit wie möglich zusammengeführt, u.a. durch die Nutzung von Cash-Pooling-Verfahren. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Daimler Truck-Konzerns gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt der Daimler Truck-Konzern grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit vom Finanzmittelbedarf und den Marktkonditionen emittiert der Daimler Truck-Konzern Geldmarktpapiere, Schuldverschreibungen und durch Forderungen besicherte Finanzinstrumente in verschiedenen Währungen. Am 28. Oktober 2021 erhielt der Daimler Truck-Konzern ein langfristiges Emittentenrating von A3 durch Moody's Investor Service und BBB+ durch S&P Global Ratings. Am 11. Juni 2024 hat S&P Global Ratings das langfristige Rating für den Daimler-Truck Konzern von BBB+ auf A- angehoben. Dennoch könnten mögliche Herabstufungen der Bonitätseinstufungen des Daimler Truck-Konzerns einen negativen Einfluss auf die Finanzierung des Konzerns haben.



Im März 2024 wurde mit einem Konsortium internationaler Banken eine syndizierte Kreditlinie i.H.v. 5,0 Mrd. € mit einer ursprünglichen Laufzeit von fünf Jahren mit zwei Verlängerungsoptionen um ein Jahr abgeschlossen. Gleichzeitig wurde die seit August 2021 bestehende revolvingende Kreditlinie über 5,0 Mrd. € gekündigt. Im ersten Quartal 2025 wurde die erste Verlängerungsoption ausgeübt, so dass die Kreditlinie nun eine Laufzeit bis März 2030 aufweist. Daimler Truck beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

Die in Tabelle **C.91** dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien per 31. Dezember 2025 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen können.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Daimler Truck-Konzerns enthält auch [Anmerkung 25. Finanzierungsverbindlichkeiten](#).

C.91**Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹**

	Gesamt	2026	2027	2028	2029	2030	≥ 2031
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	33.158	10.081	7.492	5.999	2.701	2.649	4.236
davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	1.014	228	195	155	122	94	220
Derivative Finanzinstrumente ³	951	268	170	276	35	30	172
davon mit Brutto-Ausgleich	441	14	39	225	11	11	141
Zahlungsmittelabflüsse	1.230	78	70	739	12	13	317
Zahlungsmittelzuflüsse	-790	-63	-32	-514	-2	-2	-177
davon mit Netto-Ausgleich	510	253	131	51	25	19	31
Zahlungsmittelabflüsse	510	253	131	51	25	19	31
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	4.464	4.456	4	-	-	-	4
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung und Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien	2.846	1.792	368	233	189	99	164
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	482	482	-	-	-	-	-
Unwiderrufliche Kreditzusagen ⁵	517	517	-	-	-	-	-
Finanzgarantien ⁶	327	327	-	-	-	-	-
	42.746	17.923	8.034	6.509	2.925	2.778	4.576

1 Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

(a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen.

(b) Die Zinszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.

2 Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinszahlungen zusammen.

3 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Zahlungen der derivativen finanziellen Verbindlichkeiten dargestellt.

4 Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

5 Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

6 Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.

**Länderrisiko**

Das Länderrisiko ist das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der aus der Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, z.B. aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot.

Der Daimler Truck-Konzern ist einem Länderrisiko ausgesetzt, das hauptsächlich aus Beteiligungen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie aus grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultiert. Länderrisiken entstehen auch durch grenzüberschreitende Geldanlagen bei Finanzinstituten.

Der Daimler Truck-Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimits (z.B. für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsunternehmen). Grundlage des risikoorientierten Länderexposuremanagements des Daimler Truck-Konzerns 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.

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 und Zinssätzen 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 nach dem historischen Simulationansatz (bis 31. Dezember 2024 nach dem Varianz-Kovarianz-Ansatz).

Beim historischen Simulationsansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt werden die relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelne Wechselkurse, laufzeitspezifische Zinssätze, Volatilitäten von Optionen, über ihre historisch beobachteten relativen Tagesrenditen innerhalb eines definierten Beobachtungsfensters abgebildet. Die so abgeleiteten simulierten Gewinne und Verluste im Portfoliowert am Ende der Haltedauer werden in eine empirische Verteilung gebracht und rangiert. Der daraus abgeleitete potenzielle Verlust eines Portfolios innerhalb eines bestimmten Zeithorizonts mit einem bestimmten Konfidenzniveau gibt den Value-at-Risk an.

Wechselkursrisiko

Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken. Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem Euro, dem US-Dollar, dem britischen Pfund, dem australischen Dollar, dem japanischen Yen und dem südafrikanischen Rand. 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 C.92](#) zeigt den Value-at-Risk am Ende des Berichtszeitraums für das Wechselkursrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten, getrennt nach unbedingt und bedingt, 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 C.88](#).

C.92

Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko und das Zinsänderungsrisiko

	2025	2024
	Jahresende	Jahresende
in Millionen €		
Wechselkursrisiko		
Aus unbedingten derivativen Finanzinstrumenten	28	53
Aus bedingten derivativen Finanzinstrumenten	17	-
Zinsänderungsrisiko	48	20

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 nichtfinanzieller 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 2025 wurde im Wesentlichen durch geringere Nominalvolumen der Derivate bestimmt.

Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns werden grundsätzlich so gewählt, dass mögliche Währungsrisiken reduziert 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 zinssensitiven Finanzinstrumenten, um die Liquiditätsanforderungen des Konzerns zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinssensitiven 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 Leitrichtlinien 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 **C.92** zeigt den Value-at-Risk am Ende des Berichtszeitraums für das Zinsänderungsrisiko der Jahre 2025 und 2024 für zinssensitive und derivative Finanzinstrumente, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts.

Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen sind im Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko nicht berücksichtigt. Da diese Verbindlichkeiten eine fixe Verzinsung aufweisen, ergibt sich bei Zinsänderungen keine Auswirkung auf das Konzernergebnis.

Die Entwicklung des Value-at-Risk des Zinsänderungsrisikos im Jahr 2025 wurde im Wesentlichen durch Änderungen des Zinsniveaus bestimmt.

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 2025 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 2025 für die Absicherung von Wechselkursrisiken 1.101 Mio. € (31. Dezember 2024: 1.909 Mio. €), für die Absicherung von Zinsänderungsrisiken 0 Mio. € (31. Dezember 2024: 19 Mio. €) und für die Absicherung von Rohstoffpreisrisiken 50 Mio. € (31. Dezember 2024: 57 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 Marktrisikoanalyse 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. Nachfolgend wird auf fortgeführte und aufgegebene Aktivitäten Bezug genommen.

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, Trucks Asia, Daimler Buses und Financial Services aufgeteilt.

Zum 1. Januar 2025 hat Daimler Truck seine Geschäfte in China und Indien aus dem Segment Trucks Asia in das Segment Mercedes-Benz integriert und damit ein globales Segment Mercedes-Benz Trucks geformt. Alle weiteren Aktivitäten des Segments Trucks Asia sind nicht von dieser Reorganisation betroffen. Zusätzlich ergaben sich bei



Trucks North America und Daimler Buses unwesentliche Auswirkungen aus veränderten Zuordnungen und keine Auswirkung auf Financial Services. Die Veränderung der Segmentzuordnung hat keine Auswirkung auf die Daimler Truck-Konzernebene. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

Das Segment Trucks North America entwickelt, produziert und vertreibt Lkw unter den Marken Freightliner und Western Star. Die Produktpalette des Segments umfasst in Nordamerika auch Busse von Thomas Built Buses, Busfahrgestelle sowie Fahrgestelle der Marke Freightliner Custom Chassis Corp.

Das Segment Mercedes-Benz Trucks 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). Aufgrund der Integration der Geschäfte in China und Indien seit dem 1. Januar 2025 in das Segment Mercedes-Benz Trucks entwickelt, produziert und vertreibt das Segment ebenfalls Lkw und Busse der Marke BharatBenz. Über Daimler Truck China ist das Mercedes-Benz Trucks Segment in China tätig und vertreibt dort importierte Mercedes-Benz Lkw sowie lokal gefertigte Mercedes-Benz Sattelzugmaschinen. Die Zukunft des China-Geschäfts diskutiert Daimler Truck aktuell mit seinen Partnern.

Das Segment Trucks Asia umfasst die Mitsubishi Fuso-Gruppe (aufgegebene Aktivitäten). Abweichungen resultieren im Wesentlichen aus Allokationen im Zusammenhang mit Konzernfunktionen. Das Segment entwickelt, produziert und vertreibt Lkw sowie Busse unter den Marken FUSO und RIZON.

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, 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 Trucks 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 Segmentinformationen wurden um die Funktionskosten, sowie übrigen Erträge und Aufwendungen erweitert. Erträge aus weiterverrechneten Kosten zwischen den Segmenten werden analog der internen Steuerung und Berichterstattung nicht brutto ausgewiesen.

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 mit Ausnahme der weiterverrechneten Kosten in der Überleitung eliminiert. Im Einklang mit der internen Steuerung werden Erträge aus intern weiterverrechneten Kosten mit den zugehörigen Funktionskosten innerhalb des jeweiligen Segments saldiert. Die Eliminierung von Effekten im Zusammenhang mit konzerninternen Übertragungen von Beteiligungen erfolgt in den betroffenen Segmenten. Hinsichtlich der Bilanzierung von Leasingverträgen im Zusammenhang mit konzerninternen Transaktionen werden in der Segmentberichterstattung teilweise Vereinfachungen vorgenommen. So werden beispielsweise konzerninterne Leasingverhältnisse als Operating-Lease-Verhältnisse bilanziert.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte, die mit dem operativen Geschäft zusammenhängen. Die Vermögenswerte der Fahrzeugsegmente

schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus. Die Schulden der Segmente beinhalten grundsätzlich alle Schulden im Zusammenhang mit dem operativen Geschäft. Die Schulden der Fahrzeugsegmente beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die mit den Operating-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwertrisiken des Konzerns werden grundsätzlich von den Fahrzeugsegmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen dem Fahrzeugsegment und Financial Services; die Bedingungen variieren je nach Fahrzeugsegment und Region.

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 C.93](#) zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2025 und 2024.

**C.93****Segmentinformationen**

	Trucks North America ¹	Mercedes- Benz Trucks ²	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten
in Millionen €								
2025								
Außenumsatzerlöse	18.625	17.288	4.435	5.751	3.287	49.387	–	49.387
Konzerninterne Umsatzerlöse	98	2.450	383	211	189	3.331	-3.331	–
Umsatzerlöse gesamt	18.723	19.738	4.818	5.963	3.476	52.718	-3.331	49.387
Umsatzkosten	-15.409	-15.907	-3.892	-4.732	-3.004	-42.944	3.183	-39.761
Vertriebskosten	-393	-1.802	-448	-307	-133	-3.082	168	-2.914
Allgemeine Verwaltungskosten	-375	-733	-163	-185	-213	-1.668	-48	-1.717
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-746	-886	-148	-187	–	-1.967	-257	-2.224
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-16	-25	6	2	7	-26	-129	-155
Übrige Erträge/Aufwendungen	46	313	32	40	24	455	-126	329
Segmentergebnis (EBIT)	1.831	698	206	594	157	3.486	-541	2.945
31. Dez. 2025								
Segmentvermögenswerte	6.493	15.311	3.713	4.156	30.884	60.557	410	60.967
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	359	71	114	10	9	562	445	1.008
Segmentsschulden	5.866	9.433	1.317	2.930	27.919	47.465	-1.687	45.778
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	433	1.802	205	357	516	3.313	2	3.315
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	79	211	9	42	11	354	5	358
davon Sachinvestitionen	285	580	85	152	11	1.113	5	1.117
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	275	925	216	199	297	1.911	-102	1.809
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	4	76	37	18	7	143	-7	136
davon Abschreibungen auf Sachanlagen (einschl. Nutzungsrechte)	246	520	151	81	14	1.012	-72	940

¹ Durch die nicht zahlungswirksame Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten i.H.v. -148 Mio. € im zweiten Quartal 2025 wurde das Segmentergebnis wesentlich beeinflusst (siehe Anmerkung 6).

² Das Segmentergebnis 2025 wurde durch einen Sondereffekt i.H.v. -331 Mio. € hinsichtlich des „Cost Down Europe“ Programms wesentlich beeinflusst. Daneben wirkte die nicht zahlungswirksame Ausbuchung aktivierter Entwicklungskosten i.H.v. -70 Mio. € (siehe Anmerkung 6) im zweiten Quartal 2025.



	Trucks North America	Mercedes- Benz Trucks¹	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung²	Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten
in Millionen €								
2024³								
Außenumsatzerlöse	23.621	17.852	4.380	4.991	3.234	54.077	–	54.077
Konzerninterne Umsatzerlöse	163	2.716	605	223	101	3.808	-3.808	–
Umsatzerlöse gesamt	23.784	20.568	4.984	5.215	3.334	57.885	-3.808	54.077
Umsatzkosten⁴	-19.247	-16.275	-3.989	-4.222	-2.876	-46.609	3.568	-43.041
Vertriebskosten⁴	-458	-2.021	-491	-282	-140	-3.391	79	-3.312
Allgemeine Verwaltungskosten⁴	-457	-843	-174	-193	-216	-1.883	-130	-2.013
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten⁴	-653	-610	-137	-173	–	-1.573	-203	-1.776
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-14	-195	9	2	1	-198	-405	-603
Übrige Erträge/Aufwendungen	50	298	23	79	2	451	-191	260
Segmentergebnis (EBIT)	3.005	922	225	425	106	4.683	-1.091	3.592
31. Dez. 2024³								
Segmentvermögenswerte	7.732	14.962	4.194	3.944	33.543	64.376	745	65.122
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	214	55	116	9	1	395	417	812
Segmentsschulden	6.998	9.075	1.364	2.899	30.516	50.852	-1.421	49.431
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	523	2.105	168	329	770	3.895	-255	3.640
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	103	216	16	23	13	371	87	459
davon Sachinvestitionen	363	822	98	125	10	1.417	–	1.417
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	298	1.006	216	192	250	1.962	12	1.974
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	4	59	40	19	10	132	6	138
davon Abschreibungen auf Sachanlagen (einschl. Nutzungsrechte)	266	504	149	77	14	1.009	6	1.015

1 In der Vergleichsperiode wirkte ein Sondereffekt i.H.v. -120 Mio. € aus der vollständigen Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts von Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) aus dem zweiten Quartal 2024 sowie aus der Wertberichtigung auf Forderungen aus den weiterhin andauernden Gesprächen zur Zukunft des China-Geschäfts i.H.v. -180 Mio. € aus dem dritten Quartal 2024.

2 In der Überleitung wirkte ein Sondereffekt aus der Wertberichtigung auf den At-equity-Buchwert der cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) i.H.v. -281 Mio. € ergebnismindernd.

3 Die zum 1. Januar 2025 geänderte Segmentzuordnung wurde in der Vergleichsperiode angepasst.

4 Die Vergleichsinformationen wurden aufgrund von Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten (siehe Anmerkung 1) angepasst.



Überleitung

Die Überleitung der Segmentgrößen auf die für den Daimler Truck-Konzern relevanten Beträge ist in Tabelle 7 C.94 dargestellt.

Der Posten „Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten“ umfasst im Wesentlichen operative Aufwendungen i.H.v. 324 Mio. €, die im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns im Bereich autonomes Fahren stehen (2024: 244 Mio. €) sowie Aufwendungen aus erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Eigenkapitalinstrumenten i.H.v. 14 Mio. € (2024: 7 Mio. €).

Die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertung der als zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte werden seit dem 6. Juni 2025 nicht mehr erfasst. Die mit der Transaktion verbundenen Kosten aus aufgegebenen Aktivitäten wurden in der Zeile „Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten“ erfasst.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswertes angegeben.

Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in Tabelle 7 C.95 dargestellt.

C.94

Überleitung der Segmente zum Konzernabschluss

	2025	2024
in Millionen €		
Umsatzerlöse gemäß Segmentberichterstattung	49.387	54.077
abzüglich Umsatzerlöse aus aufgegebenen Aktivitäten	3.857	3.904
Umsatzerlöse gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	45.530	50.173
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	3.486	4.683
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-129	-405
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	-407	-598
Eliminierungen	-5	-88
EBIT gemäß Segmentberichterstattung	2.945	3.592
abzüglich EBIT aus aufgegebenen Aktivitäten	316	230
Konzern EBIT	2.630	3.363
Summe Segmentvermögenswerte	60.557	64.376
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	445	417
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ¹	2.262	2.571
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	926	661
Eliminierungen	-3.223	-2.904
Konzern-Segmentvermögenswerte	60.967	65.122
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ¹	11.563	8.732
Summe Konzern-Vermögenswerte	72.530	73.854
Summe Segmentschulden	47.465	50.852
Schulden aus Ertragsteuern ¹	68	2
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	1.200	1.177
Eliminierungen	-2.955	-2.601
Konzern-Segmentschulden	45.778	49.431
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ¹	4.684	1.572
Summe Konzern-Eigenkapital	22.068	22.850
Summe Konzern-Eigenkapital und Konzern-Schulden	72.530	73.854

1 Ausgenommen Zuordnungen zum Financial Services Segment.

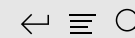
C.95

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

	Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte ¹	
	2025	2024	31. Dez. 2025	31. Dez. 2024
in Millionen €				
Europa	17.415	16.236	9.595	9.316
davon Deutschland	6.189	6.116	7.293	7.115
Nordamerika	20.301	25.566	3.253	3.716
davon USA	17.098	20.419	2.598	3.047
Asien	6.084	6.050	1.893	2.134
davon Japan	3.289	3.291	1.658	1.870
Lateinamerika ²	4.181	4.249	602	585
Übrige Märkte	1.405	1.975	256	253
	49.387	54.077	15.600	16.003

1 Die langfristigen Vermögenswerte enthalten Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Gegenstände.

2 Ohne Mexiko.



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 Umsätze zu Ertragsteuern und Pensionen sind nicht Bestandteil des operativen Nettovermögens. Die Steuerung des Segments Financial Services erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Finanzdienstleistungsgeschäft 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 dem zugehörigen Kapitalkostensatz. Übersteigt die Rendite den Kapitalkostensatz, wird für die Aktionäre Wert geschaffen. Der Kapitalkostensatz des Industriegeschäfts berechnet 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 2025 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 Reduzierung der Kapitalkosten. Dies wird zum einen durch die in der operativen Verantwortung der Segmente liegende Steuerung des operativen

Nettovermögens, unter anderem des Working Capital, gewährleistet. Darüber hinaus strebt der Daimler Truck-Konzern an, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften, die Kosten und Risiken seiner Kapitalstruktur und damit die Kapitalkosten zu verbessern. Beispiele hierfür sind ein ausgewogenes Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital sowie ein angemessener, an den betrieblichen Erfordernissen orientierter Bestand an Liquidität.

Tabelle 7 C.96 zeigt die Kapitalbasis des Industriegeschäfts inklusive der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden sowie die Kapitalbasis des Segments Financial Services.

C.96

Kapitalbasis des Industriegeschäfts und des Segments Financial Services

	2025	2024	Veränd. in %
in Millionen €			
Kapitalbasis des Industriegeschäfts - durchschnittliches operatives Nettovermögen			
Immaterielle Vermögenswerte	3.015	3.156	-4
Sachanlagen	8.218	8.356	-2
Vorräte	8.134	8.899	-9
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.844	3.770	+2
Übrige Vermögenswerte	4.610	4.826	-4
Operative Vermögenswerte¹	27.821	29.007	-4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.341	-4.529	-4
Übrige Verbindlichkeiten	-13.449	-14.383	-6
Operative Schulden¹	-17.791	-18.912	-6
Operatives Nettovermögen¹	10.030	10.095	-1
Durchschnittliches operatives Nettovermögen¹	10.608	11.198	-5
Kapitalbasis des Segments Financial Services - durchschnittliches Eigenkapital			
Eigenkapital	2.965	3.027	-2
Durchschnittliches Eigenkapital²	2.979	2.678	+11

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.

2 Die Berechnung des durchschnittlichen Eigenkapitals eines Jahres erfolgt auf Basis des durchschnittlichen Eigenkapitals der Quartale.



37. Ergebnis je Aktie

Die Berechnung des unverwässerten und verwässerten Ergebnisses je Aktie basiert auf dem Ergebnisanteil der Aktionäre des Daimler Truck-Konzerns. In 2025 und 2024 gab es keine Verwässerungseffekte bei den Aktien. Der Ergebnisanteil der Aktionäre des Daimler Truck-Konzerns (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 1.970 Mio. € (2024: 2.900 Mio. €).

Die für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie verwendete gewogene durchschnittliche Anzahl der ausstehenden Aktien wird nach Abzug der zum 31. Dezember 2025 erworbenen eigenen Aktien berechnet.

Im Geschäftsjahr 2025 beträgt die gewogene durchschnittliche Anzahl der ausstehenden Aktien 769 Mio. und für das vierte Quartal 2025 766 Mio.

Tabelle [7 C.97](#) zeigt den Zähler und den Nenner für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie. Die dargestellten Werte beziehen sich auf die fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in Summe.

C.97		
Ergebnis je Aktie		
	2025	2024
in Millionen €		
Ergebnisanteil der Aktionäre	1.970	2.900
in Millionen Aktien		
Gewogene durchschnittliche Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien – unverwässert und verwässert	769	796
Ergebnis je Aktie – unverwässert und verwässert	2,56	3,64

38. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Nahestehende Unternehmen

Zu den nahestehenden Unternehmen zählte zum Bilanzstichtag insbesondere die Mercedes-Benz Group aufgrund der Beteiligung der Mercedes-Benz Group an der Daimler Truck Holding AG von knapp über 30 %. 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 C.98](#) aufgeführt. Auf die Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen wirkt sich die Klassifizierung als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden bis zum geplanten Verkauf im April 2026, sofern die erforderlichen Voraussetzungen für den Vollzug der Transaktion rechtzeitig vorliegen, nicht aus.

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. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Bau- 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 2025 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 237 Mio. € (31. Dezember 2024: 229 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 resultierend aus Rückkaufvereinbarungen betragen zum 31. Dezember 2025 528 Mio. € (31. Dezember 2024: 731 Mio. €). Die zugehörigen passivischen Abgrenzungsposten betragen zum 31. Dezember 2025 212 Mio. € (31. Dezember 2024: 383 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 2025 52 Mio. € (31. Dezember 2024: 65 Mio. €). Der Buchwert der zugehörigen Leasingverbindlichkeiten beträgt zum 31. Dezember 2025 54 Mio. € (31. Dezember 2024: 63 Mio. €). Die Leasingverhältnisse umfassen Immobilien, IT-Ausrüstung und andere Gegenstände.

Sicherungsgeschäfte

Der Daimler Truck-Konzern sichert Zins- und Währungsrisiken über eigene Sicherungsinstrumente selbst ab. Weitere Informationen über den Umfang, die Art und die Strategie der Absicherung im Geschäftsjahr finden sich 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 (Mitsubishi Fuso) erzielt.

Gemeinschaftsunternehmen

Im Rahmen der Geschäftsbeziehungen mit Gemeinschaftsunternehmen wurden wesentliche Umsätze aus dem Verkauf von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen hauptsächlich mit der National Automobile Industry Company Ltd. (NAI) 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 dem Betriebsrentengesetz haften alle drei Rechtsträger gesamtschuldnerisch für die Pensionsverpflichtungen der Mercedes-Benz Group AG, die zum Zeitpunkt der Eintragung der damaligen Ausgliederung in das Handelsregister bestanden. Der Haftungszeitraum für die Pensionsverpflichtungen beträgt 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 von dem Daimler Truck-Konzern zugunsten der assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen gewährten Garantien beliefen sich zum 31. Dezember 2025 auf 159 Mio. €. Zum 31. Dezember 2024 beliefen sich die zugunsten der assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen gewährten Garantien auf 197 Mio. €.

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 2025 gab es Dotierungen in den Daimler Truck Pension Trust e.V. von 33 Mio. € (2024: 24 Mio. €).

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](#).



C.98

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.	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	306	158	16	16	48	30	3	11
Gemeinschaftsunternehmen	166	249	32	242	59	67	15	24
Mercedes-Benz Group ³	1.579	1.846	625	869	156	203	1.032	1.255

- 1 Die Forderungen umfassen Bilanzposten, welche zu Zahlungsmittelzuflüssen führen. Hierzu zählen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, gewährte Darlehen sowie sonstige Forderungen. Darin enthalten war 2025 ein Sondereffekt i.H.v. 205 Mio. € aus der Wertberichtigung auf Forderungen, der sich aufgrund der weiterhin andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft ergab (31. Dezember 2024: 201 Mio. €).
- 2 Die Verbindlichkeiten umfassen Bilanzposten, welche zu potenziell zukünftigen Zahlungsmittelabflüssen führen. Hierzu zählen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Restwertgarantien resultierend aus Rückkaufvereinbarungen, Ausfallrisiken aus Garantien, Finanzierungsverbindlichkeiten, Leasingverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten.
- 3 Davon Aufwendungen für empfangene Dienstleistungen von der Mercedes-Benz Group i.H.v. 292 Mio. € (2024: 444 Mio. €).

39. Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die Vergütung der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen ist in der Tabelle [7 C.99](#) 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 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 C.99](#) 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.

C.99		
Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats von DTHAG gemäß IAS 24.17		
	2025	2024
in Millionen €		
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung)	6,5	8,3
Kurzfristig variable Vergütungskomponente (Jahresbonus)	4,4	6,0
Mittelfristig variable Vergütungskomponente (Deferral)	–	–
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP/VSEP)	4,7	11,2
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (u.a. Dienstreiseaufwand aus Versorgungsansprüchen)	1,6	1,8
Leistungen aufgrund der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	–	0,8
	17,2	28,1
Bezüge des Aufsichtsrats		
	3,7	3,7
	20,9	31,8

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 2025 aus der Summe

- der fixen Grundvergütung für 2025
- des in 2026 zur Auszahlung kommenden Jahresbonus für 2025
- des Zuteilungswerts der langfristigen aktienorientierten Vergütung (Virtual Share-based Equity Plan – VSEP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2025 (Auszahlung im Jahr 2029) und
- der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile und sonstigen Nebenleistungen in 2025.

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 Zielparameter deutlich von den dargestellten Werten abweichen. Die mögliche Abweichung nach oben ist durch Höchstgrenzen beschränkt. Auch ein Totalausfall beider Komponenten ist möglich.

Für 2025 entfallen 6,8 Mio. € (2024: 8,8 Mio. €) auf fixe, d.h. erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten und 4,4 Mio. € (2024: 6,0 Mio. €) auf kurzfristige erfolgsbezogene variable Vergütungskomponenten (Jahresbonus 2025). Die langfristige variable aktienorientierte Vergütung (PPSP/VSEP) wurde mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 7,5 Mio. € (2024: 10,8 Mio. €) bewertet. Dazu wurden 204.914 virtuelle Shares (2024: 287.134 Stück) ausgegeben. Das entspricht für 2025 einer Gesamtsumme von 18,7 Mio. € (2024: 25,6 Mio. €).

Die Bezüge ehemaliger Vorstände und deren Hinterbliebenen betragen 1,4 Mio. € (2024: 1,1 Mio. €). Die Pensionsrückstellung für ehemalige Vorstände und deren Hinterbliebenen beträgt 6,2 Mio. € (2024: 6,4 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. € (2024: 3,7 Mio. €).

40. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG haben auf der ordentlichen Hauptversammlung am 27. Mai 2025 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer bestellt. Gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB werden in Tabelle **7 C.100** 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. Dies beinhaltet auch die Mitsubishi Fuso-Gruppe.

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 Lettern erbracht.

Sonstige Leistungen wurden im Wesentlichen für nicht rechnungslegungsrelevante IT- und Prozessberatungen im Zusammenhang mit der Qualitätssicherung beauftragt.

C.100		
Honorare des Abschlussprüfers		
	2025	2024
in Millionen €		
Abschlussprüfungsleistungen	24,2	24,1
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	12,9	12,7
Andere Bestätigungsleistungen	2,7	2,2
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	2,3	1,6
Sonstige Leistungen	0,8	1,7
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	0,8	1,7
	27,7	28,0

41. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Anleiheemissionen

Im Januar 2026 hat der Daimler Truck-Konzern eine Anleihe in Höhe von 0,9 Mrd. € am US-Kapitalmarkt begeben.

US-Importzölle

Am 20. Februar 2026 entschied der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten, dass ein erheblicher Teil der von der US-Regierung im April 2025 verhängten Einfuhrzölle rechtswidrig war. Aufgrund dieser Entscheidung und der anschließenden Ankündigung eines neuen, befristeten globalen Zolls lassen sich die potenziellen Folgen, wie etwa mögliche Rückerstattungen oder zusätzliche Kosten, derzeit nicht abschätzen.

Die Eskalation des Nahostkonflikts

Der Konflikt im Nahen Osten eskalierte nach den koordinierten US-amerikanischen und israelischen Angriffen auf den Iran am 28. Februar 2026. Das Management beobachtet die Lage aufmerksam, da die anhaltende Eskalation indirekte Auswirkungen auf Lieferketten und Energiepreise haben kann. Derzeit lassen sich die potenziellen finanziellen Auswirkungen auf den Konzern nicht verlässlich abschätzen.

Veränderung der Segmentzuordnung

Zum 1. Januar 2026 wird das Segment Trucks Asia, welches die Mitsubishi Fuso und ihre vollkonsolidierten Tochtergesellschaften umfasst, aufgrund der bevorstehenden Veräußerung und der damit verbundenen geänderten internen Berichterstattung nicht mehr als berichtspflichtiges Segment nach IFRS 8 ausgewiesen. Die als zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden bzw. aufgegebenen Aktivitäten werden der Überleitung zugeordnet.

Weitere Informationen finden sich im Kapitel **6 Geschäftsmodell** des zusammengefassten Lageberichts.

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/erklarungen-berichte für mindestens fünf Jahre zugänglich gemacht, soweit bereits verfügbar.

Anteilsbesitz

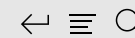
In Tabelle **7 C.101** wird der Anteilsbesitz des Daimler Truck-Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1–6 HGB dargestellt. Die Beteiligungsrechnung weist die direkte Kapitalbeteiligung nach HGB aus und schließt Kooperationen ohne Kapitalbeteiligung aus. Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die 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.

**C.101**

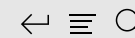
Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
I. Konsolidierte Tochterunternehmen			
Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.	Atlantis , Südafrika	100,00	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	São Bernardo do Campo , Brasilien	100,00	
Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda.	Cajamar , Brasilien	100,00	
CharterWay GmbH	Berlin , Deutschland	100,00	3
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.	Holyšov , 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 Financial Services México, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt , Mexiko	100,00	
Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R.	Mexiko-Stadt , Mexiko	100,00	
Daimler India Commercial Vehicles Private Limited	Chennai , Indien	100,00	
Daimler Manufactura, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt , Mexiko	100,00	
Daimler Mexico, S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt , Mexiko	100,00	
DAIMLER SERVICIOS CORPORATIVOS MEXICO S. DE R.L. DE C.V.	Mexiko-Stadt , Mexiko	100,00	
Daimler Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Istanbul , Türkei	100,00	
Daimler Truck & Bus Romania S.R.L.	Bukarest , Rumänien	100,00	
Daimler Truck & Bus Slovakia s.r.o.	Senec , 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	Zaventem , Belgien	100,00	
Daimler Truck Canada Ltd.	Mississauga , Kanada	100,00	
Daimler Truck Česká republika s.r.o.	Prag , Tschechische Republik	100,00	
Daimler Truck China Limited	Peking , China	100,00	
Daimler Truck Customer Services & Parts s.r.o.	Prag , Tschechische Republik	100,00	



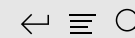
Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Daimler Truck España, S.L.U.	Madrid , Spanien	100,00	
Daimler Truck Finance Canada Inc.	Toronto , Kanada	100,00	
Daimler Truck Finance North America LLC	Wilmington , USA	100,00	
Daimler Truck Financial Services Asia Co., Ltd.	Tokio , Japan	100,00	
DAIMLER TRUCK FINANCIAL SERVICES AUSTRALIA PTY LTD	Melbourne , Australien	100,00	
Daimler Truck Financial Services Belgium NV	Zaventem , 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 Česká republika s.r.o.	Prag , Tschechische Republik	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 Polska sp. z o. o.	Warschau , Polen	100,00	
Daimler Truck Financial Services Slovakia s.r.o.	Senec , Slowakei	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 Innovation Center India Private Limited	Bangalore , Indien	100,00	
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	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Daimler Truck Retail Portugal, Unipessoal Lda.	Sintra , Portugal	100,00	
Daimler Truck Schweiz AG	Schlieren , Schweiz	100,00	
Daimler Truck South East Asia Pte. Ltd.	Singapur , Singapur	100,00	
Daimler Truck Southern Africa Ltd	Centurion , Südafrika	100,00	
Daimler Truck UK Limited	Milton Keynes , Vereinigtes Königreich	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 Retail Receivables LLC	Wilmington , USA	100,00	
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 Trucks Retail Trust 2024-1	Wilmington , USA	0,00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2025-A	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
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	
Gamma 7 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	
Mercedes-Benz Trucks Molsheim S.A.S.U.	Molsheim , Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul , Türkei	66,91	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
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	
PABCO Co., Ltd.	Ebina , Japan	100,00	
PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia	Jakarta , Indonesien	100,00	
PT Daimler Commercial Vehicles Manufacturing Indonesia	Bekasi , Indonesien	100,00	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Centurion , Südafrika	100,00	
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda	São Bernardo do Campo , Brasilien	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 CND Robotique, Inc.	Montreal , Kanada	100,00	
Torc Europe GmbH (i.L.)	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	
Zweite Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld , Deutschland	100,00	3,4
II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen^{2,6}			
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 Truck Gastronomie GmbH	Gaggenau , Deutschland	100,00	
Daimler Truck International Assignment Services LLC	Wilmington , USA	100,00	
Daimler Truck MEA FZE	Dubai , Vereinigte Arabische Emirate	100,00	
Daimler Truck MENA Holding GmbH	Leinfelden-Echterdingen , Deutschland	100,00	
Daimler Truck Service Cards Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinostheim , Deutschland	100,00	
Daimler Truck Service Cards GmbH & Co. KG	Kleinostheim , Deutschland	100,00	
DICV MOBILITY SOLUTIONS PRIVATE LIMITED	Chennai , Indien	99,99	
DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda	Tramagal , Portugal	100,00	
FUSO Commercial Vehicles (Thailand) Ltd.	Bangkok , Thailand	100,00	
Fuso Tech Centre India Private Limited	Chennai , Indien	99,99	
MFTA Canada, Inc.	Toronto , Kanada	100,00	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township , USA	100,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
T.O.C (Schweiz) AG	Schlieren , Schweiz	51,00	
TASIAP GmbH	Stuttgart , Deutschland	60,00	
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			
Amplify Cell Technologies LLC	Wilmington , USA	30,00	
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	
Coretura AB	Göteborg , Schweden	50,00	
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	
Mitsubishi Fuso Chugoku Chiku Sales Co., Ltd.	Hiroshima , Japan	20,00	
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 Beteiligungen^{2,6}			
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	
Dunamis Projetos de Energia Fotovoltaica SPE S.A.	Santana do Matos , Brasilien	32,20	
EIKONA Mobile Apps GmbH	Volkach , Deutschland	49,90	
EVNION Inc.	Kawasaki , Japan	47,30	
H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG	Berlin , Deutschland	1,70	
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	
Sinos GmbH	Regensburg , Deutschland	49,00	
Star Truck Korea Co, Ltd.	Seoul , Südkorea	49,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki , Japan	28,20	
WärmeWerk Wörth GmbH	Wörth am Rhein , Deutschland	45,00	
VII. Zu Fair Value bilanzierte wesentliche sonstige Beteiligungen ⁶			
Deutz AG	Köln , Deutschland	4,18	
GZVP I, LLC	Dover , USA	5,71	
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 Vermögenslage des Daimler Truck-Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind.



D

Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	293
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers	294
Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die Konzernnachhaltigkeitserklärung	300
Weitere Informationen	303

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss 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, 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 10. März 2026

Karin Rådström

Karl Deppen

Dr. Andreas Gorbach

Jürgen Hartwig

John O'Leary

Achim Puchert

Eva Scherer



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 2025, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den 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 2025 geprüft.

Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die

Querverweise beziehen, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden „IFRS Accounting Standards“), 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 2025 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts. Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf diese

Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

**Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses**

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 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 Abschluss

Die aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns entstandenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen (EUR 26.109 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 578 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 (Basiszenario, 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 sowie die 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 durch Einsichtnahme in Auswertungen und Risikoberichte, Befragungen, Durchsicht von Richtlinien und Arbeitsanweisungen, Überprüfung der definierten Methoden und deren Umsetzung sowie die Überprüfung und den Nachvollzug der Validierungskonzeption und Validierungsreports in Einzelfällen ein umfassendes Verständnis der Entwicklung der Portfolien, der damit verbundenen adressenausfallbezogenen Risiken und der Prozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Kreditrisiken erlangt.

Wir haben die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems in Bezug auf die 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 Kreditportfolien nachvollzogen.

Wir haben uns unter Zugrundelegung der Ergebnisse einer von Daimler Truck Financial Services durchgeführten Validierung von der Angemessenheit wesentlicher Risikovorsorgeparameter überzeugt und die vorgenommenen Parameteranpassungen an aktuelle Marktgegebenheiten beurteilt. In diesem Zusammenhang haben wir

die den Validierungen zugrunde liegenden Daten im Rahmen einer bewussten Auswahl geprüft.

Unsere Schlussfolgerungen

Das methodische Vorgehen, die Verfahren und Prozesse zur Ermittlung der Wertberichtigungen sowie die in die Bewertung einfließenden Annahmen und Risikoparameter sind sachgerecht.

Risiken aus Schadenersatzklagen im Zusammenhang mit einem EU-kartellrechtlichen Verfahren

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang Anmerkung 2 „Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung“, Anmerkung 24 „Rückstellungen für sonstige Risiken“, Anmerkung 31 „Rechtliche Verfahren“ sowie den zusammengefassten Lagebericht Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ Abschnitt „Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen“.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Der Daimler Truck-Konzern ist einer Vielzahl von Schadenersatzklagen im Zusammenhang mit einem EU-kartellrechtlichen Verfahren in unterschiedlichen Ländern ausgesetzt. Hierbei machen LKW-Kunden Schadenersatzforderungen 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 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 insgesamt 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 Konzernnachhaltigkeitserklärung, einschließlich der nichtfinanziellen Konzernerklärung, die im Abschnitt „Nachhaltigkeit bei Daimler Truck“ des zusammengefassten Lageberichts enthalten ist,
- die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung der Gesellschaft und des Konzerns, die im Abschnitt „Corporate Governance“ des zusammengefassten Lageberichts enthalten ist, 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 Accounting Standards, 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 eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen 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 der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen 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 Accounting Standards, 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.
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als

Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. 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 in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die



besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der bereitgestellten Datei „dtholdingag-2025-12-31-1-de.xbri“ (SHA256-Hashwert: c8fb4f64f5fd0cd1ccf4708490bdfcd704de8e7ddb5db592983ae32c0d0501bf) enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu

den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers des Konzernabschlusses für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat den IDW Qualitätsmanagementstandard: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

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.

Verantwortung des Abschlussprüfers des Konzernabschlusses für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

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 27. Mai 2025 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses gewählt. Wir wurden am 10. Juli 2025 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2021 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses 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 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 10. März 2026

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pritzer
Wirtschaftsprüfer

Rohrbach
Wirtschaftsprüfer

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die Konzernnachhaltigkeitserklärung

An die Daimler Truck Holding AG, Stuttgart

Prüfungsurteil

Wir haben die im Kapitel „Nachhaltigkeit bei Daimler Truck“ des Konzernlageberichts enthaltene Konzernnachhaltigkeitserklärung der Daimler Truck Holding AG, Stuttgart (im Folgenden die „Gesellschaft“ oder „Daimler Truck“ genannt), für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Die Konzernnachhaltigkeitserklärung wurde zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852 unter Anwendung der Delegierten

Verordnung (EU) 2026/73 der Europäischen Kommission vom 4. Juli 2025 sowie der §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernenerklärung aufgestellt.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die beigelegte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852 unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 der Europäischen Kommission vom 4. Juli 2025, der §§ 315b und 315c

HGB an eine nichtfinanzielle Konzernenerklärung sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist. Dieses Prüfungsurteil schließt ein, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen,

- dass die beigelegte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) entspricht, einschließlich dass der vom Unternehmen durchgeführte Prozess zur Identifizierung von Informationen, die in die Konzernnachhaltigkeitserklärung aufzunehmen sind (die



Wesentlichkeitsanalyse), nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der im Abschnitt „Doppelte Wesentlichkeitsanalyse“ der Konzernnachhaltigkeitserklärung aufgeführten Beschreibung steht, bzw.

- dass die Angaben im Abschnitt „EU-Taxonomie“ in der Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 der Europäischen Kommission vom 4. Juli 2025 entsprechen.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung“ weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen 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. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) und des vom IAASB herausgegebenen International Standard on Quality Management (ISQM) 1 angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten

Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die Konzernnachhaltigkeitserklärung

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Konzernnachhaltigkeitserklärung) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

Inhärente Grenzen bei der Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung

Die CSRD sowie die einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Demzufolge haben die gesetzlichen Vertreter v. a. im Abschnitt „EU-Taxonomie“ der Konzernnachhaltigkeitserklärung ihre Auslegungen solcher Formulierungen und Begriffe angegeben. Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegungen. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die

Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher. Wie ferner in Abschnitt „Allgemeine Grundlagen zur Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts“ unter „Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheit“ der Konzernnachhaltigkeitserklärung dargelegt, unterliegt auch die Quantifizierung der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, vor allem in den Bereichen CO₂e-Emissionen, Kreislaufwirtschaft und Abfall, inhärenten Unsicherheiten aufgrund von wesentlichen Schätz- und Messungenauigkeiten.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zur Konzernnachhaltigkeitserklärung beinhaltet.

Im Rahmen einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung.
- identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus

dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.

- würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

Zusammenfassung der vom Wirtschaftsprüfer durchgeführten Tätigkeiten
Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir u. a:

- die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern in der Konzernnachhaltigkeitserklärung dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.

- die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.
- die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung beurteilt.
- die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt. Wenn die gesetzlichen Vertreter in Übereinstimmung mit den ESRS die zu berichtenden Informationen über die Wertschöpfungskette für einen Fall schätzen, in dem die gesetzlichen Vertreter nicht in der Lage sind, die Informationen aus der Wertschöpfungskette trotz angemessener Anstrengungen einzuholen, ist unsere Prüfung darauf begrenzt zu beurteilen, ob die gesetzlichen Vertreter diese Schätzungen in Übereinstimmung mit den ESRS vorgenommen haben, und die Vertretbarkeit dieser Schätzungen zu beurteilen, aber nicht Informationen über die Wertschöpfungskette zu ermitteln, die die gesetzlichen Vertreter nicht einholen konnten.
- analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung durchgeführt.
- Standortbesuche an ausgewählten Standorten durchgeführt.
- den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt.

Verwendungsbeschränkung/AAB-Klausel
Dieser Prüfungsvermerk ist an die Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, gerichtet und ausschließlich für diese bestimmt.

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für die Daimler Truck Holding AG, Stuttgart, erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2024 zugrunde (www.kpmg.de/AAB_2024). Durch Kenntnisnahme und Nutzung der im Prüfungsvermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsbeschränkung auf EUR 4 Mio. für Fahrlässigkeit in Ziffer 9 der AAB) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

Stuttgart, den 10. März 2026

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Rohrbach Wirtschaftsprüfer	Beyer Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

Veröffentlichungen zum Geschäftsjahr 2025

Neben diesem Geschäftsbericht werden unter www.daimlertruck.com weitere Dokumente wie Factbook, Kapitalmarktpräsentation und Vergütungsbericht zum Geschäftsjahr 2025 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

Nachhaltigkeit

sustainability_dt@daimlertruck.com

www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit

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](#)



Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
BharatBenz
Daimler Buses
RIZON
Thomas Built Buses
Financial Services



Daimler Truck
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
BharatBenz
RIZON
Thomas Built Buses
Daimler Truck Career



Daimler Truck
Freightliner
Western Star
FUSO
BharatBenz
RIZON
Daimler Buses



Daimler Truck
FUSO
BharatBenz
Thomas Built Buses



Daimler Truck



Vorausschauende Aussagen

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie „anstreben“, „Ambition“, „antizipieren“, „annehmen“, „glauben“, „einschätzen“, „erwarten“, „beabsichtigen“, „können/könnten“, „planen“, „projizieren“, „sollten“ und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegерische 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.