

DAIMLER TRUCK



Geschäftsbericht 2024

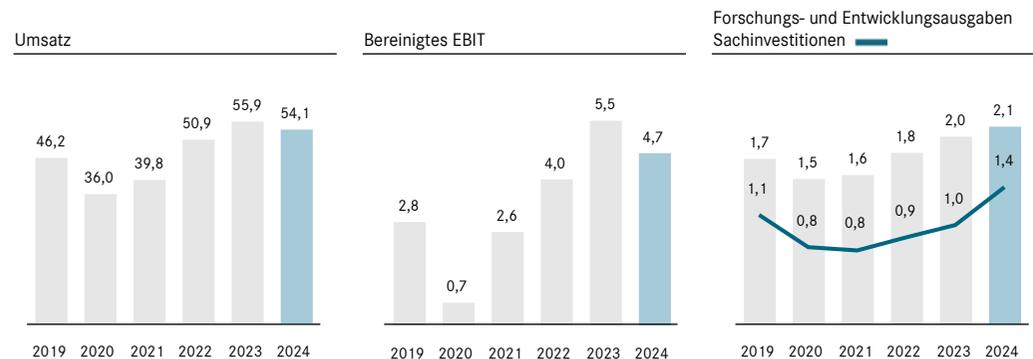
Kennzahlen Konzern

	2024	2023	2024/2023
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
Absatz (Einheiten)	460.409	526.053	-12
davon emissionsfreie Fahrzeuge	4.035	3.443	+17
Umsatz	54.077	55.890	-3 ¹
Umsatz des Industriegeschäfts ²	50.743	53.216	-5
EBIT	3.592	5.183	-31
EBIT des Industriegeschäfts	3.487	4.997	-30
Bereinigtes EBIT	4.667	5.489	-15
Bereinigtes EBIT des Industriegeschäfts	4.534	5.278	-14
Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	6,9	9,4	-
Bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts (in %)	8,9	9,9	-
Kapitalrendite des Industriegeschäfts (in %)	31,1	44,6	-
Konzernergebnis	3.066	3.971	-23
Ergebnis je Aktie (in €)	3,64	4,62	-21
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	3.152	2.811	+12
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	3.682	3.303	+11
Netto-Liquidität des Industriegeschäfts (31.12.)	8.558	8.322	+3
Sachinvestitionen	1.417	1.026	+38
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	2.070	1.965	+5
davon aktivierte Entwicklungskosten	398	208	+91
Aktive Belegschaft ³ (31.12.)	102.895	104.416	-1

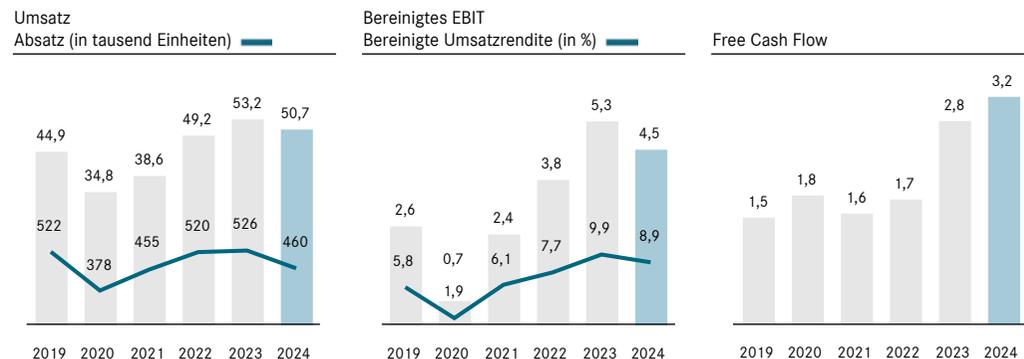


- 1 Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzrückgang 1 %.
- 2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, Trucks Asia, Daimler Buses sowie die Überleitung.
- 3 Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte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

Konzern (€-Werte in Milliarden)



Industriegeschäft (€-Werte in Milliarden)

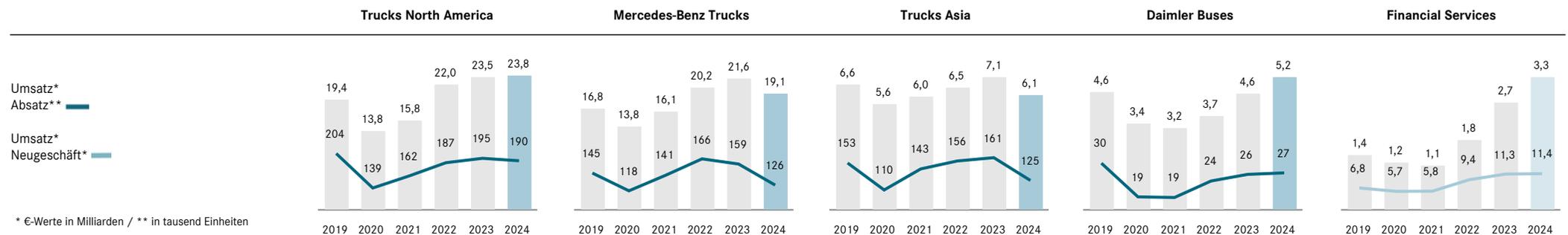


Kennzahlen Segmente

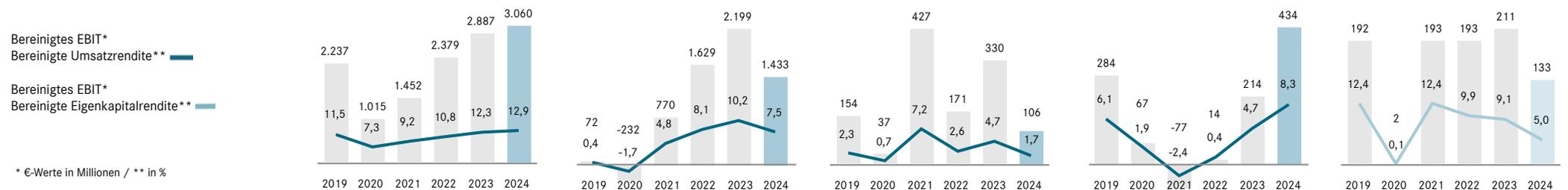
	Trucks North America			Mercedes-Benz Trucks			Trucks Asia ⁴			Daimler Buses			Financial Services		
	2024	2023	2024/2023	2024	2023	2024/2023	2024	2023	2024/2023	2024	2023	2024/2023	2024	2023	2024/2023
€-Werte in Millionen	Veränd. in %			Veränd. in %			Veränd. in %			Veränd. in %			Veränd. in %		
Absatz (Einheiten)	190.428	195.014	-2	126.477	158.511	-20	125.234	161.171	-22	26.646	26.168	+2	-	-	-
Umsatz	23.781	23.492	+1	19.095	21.638	-12	6.111	7.060	-13	5.247	4.566	+15	3.334	2.674	+25
EBIT	3.008	2.887	+4	1.082	2.038	-47	53	330	-84	427	214	+100	106	186	-43
Bereinigtes EBIT	3.060	2.887	+6	1.433	2.199	-35	106	330	-68	434	214	+103	133	211	-37
Umsatzrendite (in %) ¹	12,6	12,3	-	5,7	9,4	-	0,9	4,7	-	8,1	4,7	-	3,9	8,0	-
Bereinigte Umsatzrendite (in %) ²	12,9	12,3	-	7,5	10,2	-	1,7	4,7	-	8,3	4,7	-	5,0	9,1	-
Sachinvestitionen	363	235	+54	779	533	+46	139	128	+9	125	115	+8	10	12	-15
Forschungs- und Entwicklungsausgaben	721	663	+9	784	801	-2	157	179	-12	193	172	+12	-	-	-
davon aktivierte Entwicklungskosten	84	24	+250	203	98	+107	5	19	-74	19	6	+197	-	-	-
Neugeschäft	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.387	11.267	+1
Vertragsvolumen (31.12.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32.152	28.277	+14
Aktive Belegschaft (31.12.) ³	28.159	28.833	-2	38.429	38.470	-0	15.938	16.823	-5	15.879	15.480	+3	1.851	1.818	+2

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

4 Das Segmentergebnis wurde wesentlich beeinflusst durch einen 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.



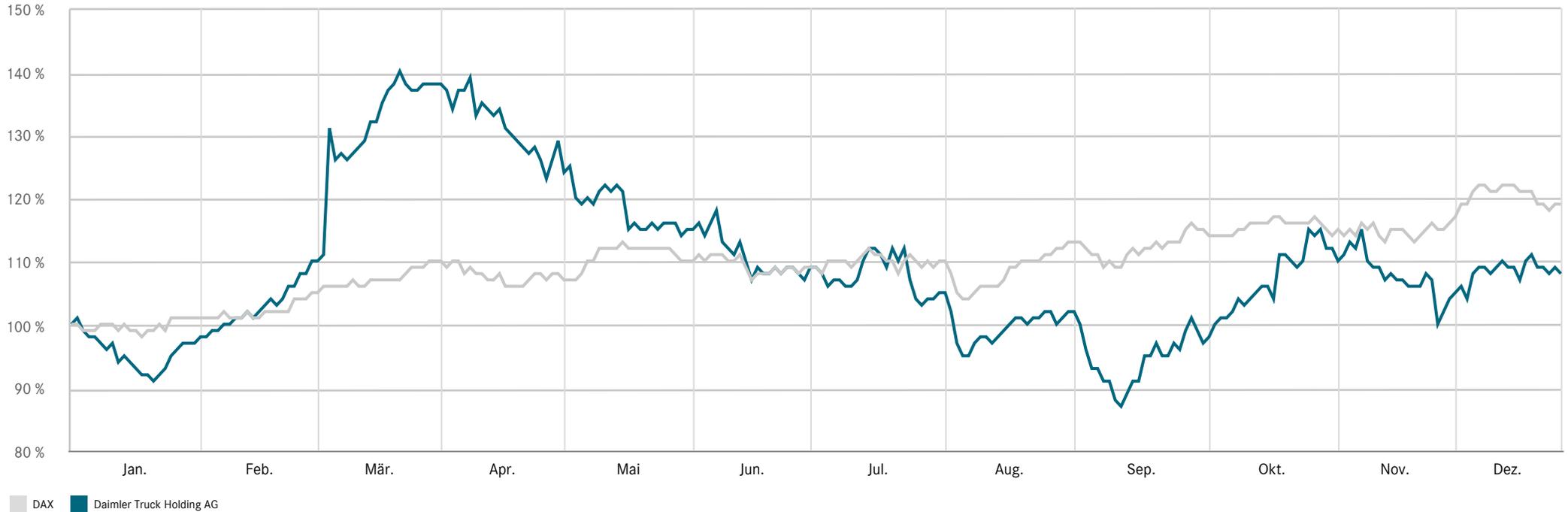
* €-Werte in Milliarden / ** in tausend Einheiten



* €-Werte in Millionen / ** in %

Daimler Truck am Kapitalmarkt

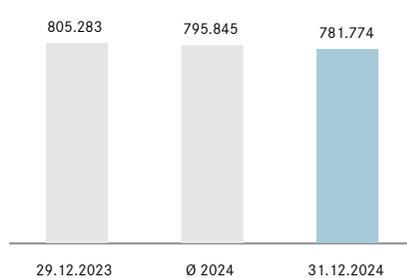
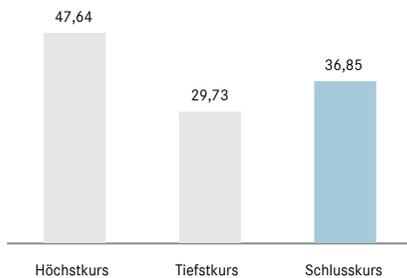
Börsenkursentwicklung (indexiert) in 2024



Entwicklung der Daimler Truck-Aktie 2024 (in €)

Anzahl ausstehender Aktien (in Tausend)

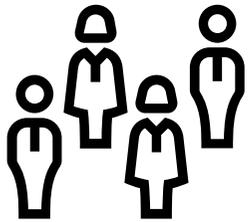
Aktienanteile nach Inhaberschaft (in % gemäß Stimmrechtsmitteilungen, Stand 31. Dezember 2024)



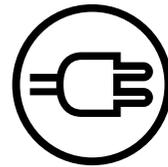
- 30,01 % Mercedes-Benz Group AG¹
- 5,19 % Mercedes-Benz Pension Trust e.V.
- 4,98 % Kuwait Investment Authority
- 44,81 % Institutionelle Investoren
- 15,01 % Private Investoren

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



Beschäftigte aus
125 Ländern



Energieverbrauch des eActros 600:
103 kWh/100 km
im Vorserienfahrzeug im Rahmen der European Testing Tour. Entspricht einem äquivalenten Verbrauch von rund 10 l Diesel/100 km.²



42 Produktionsstandorte
auf **5** Kontinenten



128 Jahre
Geschichte

Gründerväter Gottlieb Daimler und Carl Benz

DAIMLER TRUCK

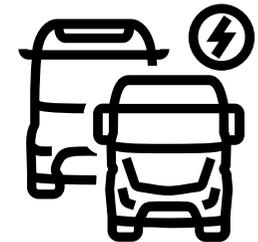


15.269

gefahrte Kilometer des Vorserienfahrzeugs des eActros 600 auf der European Testing Tour 2024.²



102.895
Beschäftigte weltweit¹



11
emissionsfreie Fahrzeuge
in Serienproduktion



BHARATBENZ



DAIMLER
TRUCK
Financial Services

¹ Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte als Vollzeitäquivalent zum 31. Dezember 2024.

² Mit 40 Tonnen Gesamtzuggewicht, seriennaher Prototyp mit effizienzmaximierter Gesamtkonfiguration, rollwiderstandsoptimierten Reifen in Erprobung (Verfügbarkeit 2025 geplant) und verbrauchsoptimierter Fahrweise.



Was uns bewegt

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

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

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



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





Über diesen Bericht

Grundlagen der Berichterstattung

Im vorliegenden Geschäftsbericht 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 betreffend den handelsrechtlichen Jahresabschluss zur Daimler Truck Holding AG sind im separaten Kapitel [Daimler Truck Holding AG](#) des zusammengefassten Lageberichts enthalten.

Struktur und Segmente des Daimler Truck-Konzerns

Im Rahmen einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise wird an ausgewählten Stellen zwischen dem Industriegeschäft und Financial Services differenziert. Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, 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. Basis für die Berichterstattung ist grundsätzlich die Segmentzusammensetzung zum 31. Dezember 2024. Sofern Passagen auf die neue Segmentzuordnung der Geschäfte in China und Indien von Trucks Asia zu Mercedes-Benz Trucks beginnend mit dem Geschäftsjahr 2025 Bezug nehmen, wird explizit darauf hingewiesen. Weitere Informationen finden sich im Kapitel [Geschäftsmodell](#) des zusammengefassten Lageberichts.

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.

Steuerungssystem

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

Unabhängige Prüfung

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

Der Inhalt des Kapitels [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) 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.

Vergütungsbericht

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

Digitaler Bericht

Aus Nachhaltigkeitsgründen erfolgt kein Druck von Geschäfts- und Zwischenberichten. Diese werden unter www.daimlertruck.com/investoren/berichte/finanzberichte zugänglich gemacht und als PDF zum Download angeboten. Der Bericht im vorliegenden PDF-Format 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.



A

Daimler Truck im Überblick

10

B

Zusammengefasster Lagebericht

30

C

Konzernabschluss

204

D

Weitere
Informationen

293



Daimler Truck im Überblick

Brief der Vorstandsvorsitzenden	11
Der Vorstand	15
Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2024	16
Der Aufsichtsrat	25
Ziele und Strategie	27





Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, liebe Freunde von Daimler Truck,

ich freue mich, Ihnen zum ersten Mal als CEO unseres Unternehmens zu schreiben. Ich bin stolz darauf, diese Rolle übernommen zu haben und gemeinsam mit meinen mehr als 100.000 Kolleginnen und Kollegen daran zu arbeiten, das beste Lkw- und Busunternehmen der Welt zu schaffen.

Ich habe meine gesamte Karriere in der Lkw- und Busbranche verbracht, in verschiedenen Funktionen und in verschiedenen Ländern, und ich kann mir keine spannendere Branche vorstellen. Wir arbeiten für alle, die die Welt bewegen. Unsere Lkw liefern Lebensmittel an Supermärkte, Medikamente an Krankenhäuser und Bauteile an Fabriken – und unsere Busse bringen Kinder zur Schule und Menschen zur Arbeit.

Ein Blick zurück – wir sind gut vorangekommen

Im vergangenen Jahr haben wir ein bereinigtes EBIT von 4,7 Milliarden Euro und eine bereinigte Umsatzrendite unseres Industriegeschäfts von 8,9 Prozent erzielt. Das macht 2024 zu einem weiteren soliden Jahr – und ich betrachte das von zwei Seiten: Wir sind stolz auf das, was wir erreicht haben, und ich möchte unserem globalen Daimler Truck-Team für das Engagement und die großartige Arbeit herzlich danken.

Gleichzeitig verlief 2024 in unseren Segmenten unterschiedlich. Trucks North America und Daimler Buses waren weiterhin sehr stark. Mercedes-Benz Trucks schnitt in Brasilien sehr gut ab, litt aber unter der schwachen Nachfrage in seinen europäischen Kernmärkten. Trucks Asia lieferte trotz anhaltend schwacher Märkte solide operative Ergebnisse. Insgesamt sind wir überzeugt, dass wir noch besser werden können, und wir sind entschlossen, unser Potenzial noch stärker auszuschöpfen.



Die Grundlage für unseren Erfolg sind zufriedene Kunden und hervorragende Produkte, und hier haben wir im vergangenen Jahr viel vorangebracht:

Wir haben unsere wichtigsten dieselbetriebenen Lkw-Modelle für den US-amerikanischen wie auch für den europäischen Markt weiterentwickelt. Die fünfte Generation des Freightliner Cascadia und der optimierte Mercedes-Benz Actros L verfügen über modernste Sicherheitsfeatures, eine noch bessere Aerodynamik und noch mehr Fahrerkomfort. Die Serienproduktion unseres neuen Cascadia soll Mitte 2025 starten, unser Actros L wird bereits in Serie produziert.

Bei unseren batterieelektrischen Lkw haben wir mit dem Serienstart unseres Mercedes-Benz eActros 600 einen wichtigen Meilenstein erreicht. Mit einer Reichweite von rund 500 Kilometern adressiert er das Langstreckensegment, auf das rund zwei Drittel aller CO₂e-Emissionen des schweren Straßengüterverkehrs in Europa entfallen. Unser eActros 600 kann somit einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten.

Wir haben unser Angebot an vollelektrischen Bussen weiter ausgebaut. In Europa haben wir einen seriennahen Prototyp unseres Überlandbusses Mercedes-Benz eIntouro vorgestellt, der ab 2026 an Kunden ausgeliefert werden soll. Und in Lateinamerika haben wir eine Gelenkvariante unseres Busfahrgestells eO500U eingeführt. Es ist für bis zu 120 Fahrgäste ausgelegt und soll 2026 in Serie gehen.

Wir wollen den Verkehr nicht nur dekarbonisieren, sondern auch digitalisieren. Hierfür haben wir eine verbindliche Vereinbarung für ein Joint Venture mit der Volvo Group unterzeichnet. Gemeinsam wollen wir eine softwaredefinierte Fahrzeugplattform und ein spezifisches Lkw-Betriebssystem entwickeln. Das macht unsere Lkw intelligenter und vernetzter und ermöglicht es uns und unseren Kunden, unsere Fahrzeuge mit differenzierenden Softwarefunktionen auszustatten und durch Updates kontinuierlich zu optimieren.



Wir sind stolz auf das, was wir erreicht haben. Gleichzeitig sind wir davon überzeugt, dass wir noch besser werden können, und wir sind entschlossen, unser Potenzial noch stärker auszuschöpfen.





Mit Blick nach vorne – wir behalten unser starkes Momentum bei

Während ich dies schreibe, sind wir im Vorstand gerade dabei, unsere Unternehmensstrategie zu überarbeiten und anzupassen. Aber um unser starkes Momentum beizubehalten, haben wir schon jetzt wichtige Maßnahmen ergriffen – zum Beispiel:

Mit Wirkung zum 1. Januar 2025 haben wir unsere Geschäfte in China und Indien mit Mercedes-Benz Trucks zusammengeführt. Dies ermöglicht es dem neu gebildeten Segment, bei Technologie und Produktion sein volles Potenzial hinsichtlich Skalierung und Effizienz auszuschöpfen, Kunden auf fünf Kontinenten mit einem wirklich globalen Angebot zu bedienen und gleichzeitig ein zuverlässiger, enger Partner in den Regionen zu bleiben.

Wir haben angekündigt, dass wir unsere jährlich wiederkehrenden Kosten in Europa um mehr als eine Milliarde Euro senken wollen – ein wichtiger Schritt, um uns schlank und effektiv aufzustellen. Dies wird unsere Wettbewerbsfähigkeit erhöhen und uns – angesichts des historischen Wandels unserer Branche hin zu nachhaltigem Transport – einen größeren finanziellen Spielraum für Investitionen in neue Technologien, Produkte und Dienstleistungen geben.



Dekarbonisierung des Transports in Europa: Was jetzt zählt

Nutzfahrzeughersteller haben in den vergangenen Jahren Milliarden in neue Antriebstechnologien investiert und dabei viel erreicht. Daimler Truck allein hat weltweit elf batterieelektrische Lkw- und Busmodelle in Serie.

Emissionsfreie Fahrzeuge sind also verfügbar. Was fehlt, ist die Ladeinfrastruktur. Um die CO₂e-Ziele für unsere Industrie zu erreichen, werden bis 2030 in Europa 35.000 Schnellladestationen für elektrische Lkw und Busse benötigt. Heute gibt es nicht einmal 1.000. Der Ausbau der Infrastruktur muss also dringend Fahrt aufnehmen und die CO₂e-Ziele müssen an den Infrastrukturausbau gekoppelt werden. Andernfalls müssen die Hersteller Strafen zahlen, falls sie die Ziele verfehlen, obwohl sie ihren Teil beigetragen haben.

Klare Ambition: Daimler Truck weiter voranbringen

Um auf das zurückzukommen, womit ich begonnen habe: Ich wollte CEO dieses Unternehmens werden, weil ich das beste Lkw- und Busunternehmen der Welt schaffen möchte. Deshalb arbeite ich, wie auch mein gesamtes Team, jeden Tag daran, Daimler Truck voranzubringen – für unsere Kunden, für unsere Mitarbeitenden und natürlich für Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre.

Leinfelden-Echterdingen, im März 2025

Karin Rådström
Vorstandsvorsitzende der Daimler Truck Holding AG





Der Vorstand



Karl Deppen
 Vorstandsmitglied,
 FUSO und RIZON
 Bestellung bis 2029

John O'Leary
 Vorstandsmitglied,
 Daimler Truck North America
 Bestellung bis 2026

Dr. Andreas Gorbach
 Vorstandsmitglied,
 Truck Technology
 Bestellung bis 2029

Karin Rådström
 Vorstandsvorsitzende
 seit dem 1. Oktober 2024,
 Regionen Europa und
 Lateinamerika und die Marke
 Mercedes-Benz Trucks
 bis zum 30. November 2024
 Bestellung bis 2029

Achim Puchert
 Vorstandsmitglied
 seit dem 1. Dezember 2024,
 Mercedes-Benz Trucks und
 BharatBenz
 Bestellung bis 2027

Eva Scherer
 Vorstandsmitglied
 seit dem 1. April 2024,
 Chief Financial Officer
 Bestellung bis 2027

Jürgen Hartwig
 Vorstandsmitglied,
 Personal
 Bestellung bis 2026

Änderungen im Vorstand

Martin Daum
 Vorstandsmitglied
 bis zum 31. Dezember 2024,
 Financial Services,
 IT & Daimler Buses
 vom 1. Oktober 2024
 bis zur Auflösung des Ressorts
 am 31. Dezember 2024,
 Vorstandsvorsitzender
 bis zum 30. September 2024,
 Finanzen und Controlling
 bis zum 31. März 2024

Stephan Unger
 Vorstandsmitglied
 bis zum 30. Juni 2024,
 Financial Services



Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2024

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Geschäftsjahr 2024 war für Ihr Unternehmen sowohl ein prägendes als auch ein herausforderndes Jahr. Nach dem Rekordjahr 2023 war im Geschäftsjahr 2024 insbesondere die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Unternehmens in einem schwieriger werdenden Marktumfeld von zentraler Bedeutung.

Besonders zeigte sich diese Abschwächung in Europa und damit bei Mercedes-Benz Trucks. Nach einer robusten post-Covid Konjunktur in Europa musste im zurückliegenden Geschäftsjahr eine deutliche Abschwächung verzeichnet werden. Die Auswirkungen auf das Gesamtunternehmen konnten im Geschäftsjahr 2024 - zumindest anteilig - durch einen vergleichsweise stabilen US-Markt sowie der erfreulichen Entwicklung von Daimler Buses kompensiert werden. Dies zeigt einmal mehr die Vorteile der globalen Aufstellung Ihres Unternehmens. Zu den Erkenntnissen gehört allerdings auch, dass wir im europäischen Umfeld deutlich anpassungsfähiger werden müssen.

Für die strategische und nachhaltige Ausrichtung des Unternehmens konnten zudem erneut bedeutende Weichen gestellt werden. Hierzu zählen insbesondere strategische Entscheidungen im Bereich des CO₂e-freien Transports, die durch innovative Produktvorstellungen eindrucksvoll unterlegt wurden.





Mit der Ernennung von Karin Rådström zur Vorstandsvorsitzenden und der Bestellung von Eva Scherer zur Chief Financial Officer sowie von Achim Puchert zum verantwortlichen Vorstand und CEO für die Marke Mercedes-Benz Trucks wurden zudem Personalentscheidungen von erheblicher Bedeutung für die Zukunft Ihres Unternehmens getroffen. Sie markieren einen Generationenwechsel und bilden zusammen mit den weiteren Vorstandskollegen ein überzeugendes Team für die Bewältigung der großen Zusatzaufgaben von Daimler Truck. Der Aufsichtsrat wird die strategische Ausrichtung - auch unter der neuen Unternehmensführung - weiterhin eng begleiten. Der Vorstand plant, die neuen strategischen Ziele auf einem Kapitalmarkttag im Juli 2025 den Investoren und der Öffentlichkeit vorzustellen.

Denn das Geschäftsjahr 2024 hat auch gezeigt, dass wir angesichts größer werdender Aufgaben als global agierendes Unternehmen noch viel zu tun haben. Hierzu zählt insbesondere die Steigerung der Resilienz und Profitabilität von Daimler Truck. Dabei gehören Kundenzufriedenheit, Innovationskraft, Produktivität und Fokus zu den wichtigsten Prioritäten. Erforderlich ist allerdings auch ein regulatorisches Umfeld, das die Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilität fördert und der Nutzfahrzeugindustrie die Möglichkeit gibt, im Wettbewerb weiterhin profitabel zu agieren. Nur so können wir das Ziel der Schaffung nachhaltiger und überdurchschnittlicher Werte für die Gesellschaft, das Unternehmen sowie unsere Belegschaft und Aktionäre erreichen. Deshalb gilt es, im Schulterschluss mit allen Vertretern der Wertschöpfungskette, insbesondere in der Europäischen Union für faire Bedingungen der europäischen Anbieter im globalen Wettbewerb zu werben.

Ein weiterer Erfolgsgarant ist das Engagement und die Motivation aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in einem komplexer und herausfordernder werdenden Umfeld. Der Aufsichtsrat begrüßt deshalb ausdrücklich den konstruktiven und interaktiven Dialog zwischen der Unternehmensführung und den Mitarbeitenden beziehungsweise deren Vertretern.

Dank

Der Aufsichtsrat spricht allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Daimler Truck-Konzerns sowie dem Management und dem Vorstand seinen Dank für ihre Einsatz- und Leistungsbereitschaft im Geschäftsjahr 2024 und ihren tatkräftigen Beitrag zum Unternehmenserfolg aus. Auch Ihnen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, will ich im Namen des Aufsichtsrats für Ihre Treue gegenüber Daimler Truck danken.

»» Bedeutende Weichen sind gestellt, um den langfristigen Erfolg Ihres Unternehmens zu sichern. ««

Ein Dank geht auch an Roman Zitzelsberger, der sich durch seinen langjährigen Einsatz und das Engagement im Aufsichtsrat und seinen Ausschüssen um Daimler Truck besonders verdient gemacht hat und zum Ende des Geschäftsjahres 2024 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist. Für ihn ist mit Wirkung vom 1. Januar 2025 Frau Barbara Resch in den Aufsichtsrat berufen worden.

Schließen möchte ich mit einer Würdigung der beeindruckenden Lebensleistung von Martin Daum, der zum Ende des zurückliegenden Geschäftsjahres 2024 aus dem Vorstand von Daimler Truck ausgeschieden ist und zum 30. September 2024 seine Aufgabe als Vorstandsvorsitzender beendet hat. Martin Daum hat das Unternehmen in vielen unterschiedlichen Funktionen geprägt und es in seine Zukunft als eigenständiges Unternehmen geführt. Daimler Truck ist auch sein Lebenswerk. Der Aufsichtsrat spricht Martin Daum hierfür und besonders für die langjährige konstruktive Zusammenarbeit seinen großen Dank aus.

Leinfelden-Echterdingen, im März 2025

Für den Aufsichtsrat

Joe Kaeser
Vorsitzender



Bericht des Aufsichtsrats

Nachfolgend berichten wir Ihnen über die Arbeit des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse im Geschäftsjahr 2024. 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 2024 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) in seiner jeweils geltenden Fassung ein bedeutendes Regelwerk dar, dessen weitestgehende Beachtung dem Aufsichtsrat naturgemäß äußerst wichtig ist.

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

Im Geschäftsjahr 2024 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 Lauf des Geschäftsjahres 2024 nahm der Aufsichtsrat zudem regelmäßige Berichte und Informationen des Vorstands über bedeutsame wirtschaftliche Entwicklungen des Daimler Truck-Konzerns und seiner Segmente entgegen und diskutierte die Inhalte mit dem Vorstand und den Vertretern des Managements. Die Berichte umfassten Informationen über die beabsichtigte Geschäftspolitik und andere grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung, einschließlich der Finanz-, Investitions- und Personalplanung, Liquidität und Rentabilität der Gesellschaft und des Konzerns, die Lage der Gesellschaft und des Konzerns einschließlich dessen Segmente sowie über den Gang der Geschäfte. Die Berichte des Vorstands schlossen außerdem Entwicklungen an den Beschaffungs- und Absatzmärkten mit ein. Zudem wurden in Strategiediskussionen mit dem Vorstand Transformations- und Nachhaltigkeitsfragen der Nutzfahrzeugbranche sowie deren potenzielle technologische, finanzielle und wirtschaftliche Auswirkungen auf das Unternehmen besprochen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats bereiteten sich auf die Sitzungen anhand von Unterlagen vor, die ihnen durch die Gesellschaft vor den Sitzungen zur Verfügung gestellt wurden. Die Sitzungsvorbereitung schloss auch gesonderte Vorgespräche der Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite ein, an denen teilweise auch Mitglieder des Vorstands teilnahmen. Die Ausschüsse des Aufsichtsrats bereiteten im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeit die Sitzungen des Aufsichtsrats umfassend vor. Insbesondere Joe Kaeser als Aufsichtsratsvorsitzender und Michael Brosnan als Vorsitzender des Prüfungsausschusses nahmen regelmäßig bilaterale Termine mit Mitgliedern des Vorstands und des Managements der Gesellschaft wahr. Dies umfasste auch regelmäßige Treffen mit dem Chief Legal and Compliance Officer sowie dem Leiter des Corporate Audit. Die weiteren Mitglieder des Aufsichtsrats nahmen solche Termine themenbezogen wahr.

Themen im Geschäftsjahr 2024

Im Geschäftsjahr 2024 hielt der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG sieben Sitzungen ab und fasste einen Beschluss im Verfahren ohne Abhaltung einer Sitzung. 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 Organisationselemente.

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung am 10. Januar 2024 bestellte der Aufsichtsrat Eva Scherer mit Wirkung vom 1. April 2024 für die Dauer von drei Jahren, mithin bis zum 31. März 2027, zum Mitglied des Vorstands als Chief Financial Officer. Eva Scherer folgte damit auf Martin Daum, der das Amt des Finanzvorstands interimweise seit dem tragischen Tod von Jochen Goetz im August 2023 ausgeübt hatte. Die Bestellung von Eva Scherer schloss den im Jahr 2023 vom Aufsichtsrat unter Einbeziehung eines internationalen Personalvermittlungsunternehmens eingeleiteten Auswahlprozess für eine langfristige Nachfolge auf der bedeutsamen Position des für Finanzen und Controlling zuständigen Vorstandsmitgliedes ab.

In seiner Sitzung am 29. Februar 2024 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Vorstandsvergütung, dem Jahres- und Konzernabschluss und dem zusammengefassten Lagebericht mit der integrierten nicht-finanziellen Konzernklärung für den Daimler Truck-Konzern sowie mit der sonstigen Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung. Ergänzende Themen waren neben der noch gesondert zu erläuternden Vorstandsvergütung insbesondere Fragen der Batteriestrategie und die Vorbereitung der ordentlichen Hauptversammlung am 15. Mai 2024. Einen weiteren Schwerpunkt legte der Aufsichtsrat auf die Diskussion bedeutsamer Nachhaltigkeitsfragen und setzte sich diesbezüglich eingehend mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung auseinander.

Im Rahmen der Sitzung am 3. Mai 2024 befasste sich der Aufsichtsrat informatorisch mit dem Zwischenbericht für das erste Quartal 2024, erhielt ein entsprechendes Finanzupdate und erörterte aktuelle Entwicklungen im Bereich wasserstoffbetriebener Lkw. Des Weiteren beschloss der Vorstand die vorzeitige Wiederbestellung von Karl Deppen als Mitglied des Vorstands mit der Verantwortung für Trucks Asia für weitere fünf Jahre ab dem Ende der noch laufenden Bestellung, mithin bis zum 30. November 2029. Im Rahmen dieser Sitzung entschied der Aufsichtsrat ebenfalls, die Bestellung von



Stephan Unger zum Mitglied des Vorstands nicht über deren Ende am 30. Juni 2024 hinaus zu verlängern. Erfreulicherweise konnte Stephan Unger dafür gewonnen werden, seine Aufgabe als Leiter des Unternehmensbereiches Financial Services im Unternehmen weiter auszuüben.

Eine Sitzung am 14. Mai 2024, dem Vortag der ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG, stand ganz im Zeichen der Nachfolgeplanung für den Vorstand. Der Aufsichtsrat befasste sich diesbezüglich insbesondere auch mit strategischen Fragestellungen.

In der Sitzung am 1. August 2024 lag der inhaltliche Schwerpunkt neben der informatorischen Befassung mit dem Halbjahresfinanzbericht 2024 auf Geschäftsvorfällen aus dem operativen Bereich und strategischen Maßnahmen. Diesbezüglich befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere vertieft mit der Weiterentwicklung autonom fahrender Lkw und erörterte erneut eingehend den aktuellen Stand der Nachfolgeplanung für den Vorstand.

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung am 4. September 2024 beschloss der Aufsichtsrat sodann, Karin Rådström mit Wirkung vom 1. Oktober 2024 für die Dauer ihrer bis zum 31. Januar 2029 laufenden Bestellung zur Vorsitzenden des Vorstands der Daimler Truck Holding AG zu ernennen. Sie folgte damit auf Martin Daum, der nach einer einzigartigen Laufbahn und herausragenden Verdiensten um Daimler Truck im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat zum 30. September 2024 aus seiner Position als Vorstandsvorsitzender und zum 31. Dezember 2024 als Mitglied des Vorstands aus dem Unternehmen ausschied. Martin Daum hatte sich erfreulicherweise dazu bereiterklärt, zwischen dem 1. Oktober und dem 31. Dezember 2024 sowohl den Übergang auf Karin Rådström zu unterstützen als auch mehrere zentrale Aufgaben aus seinem bisherigen Zuständigkeitsbereich über sein Ausscheiden aus der Position des Vorstandsvorsitzenden hinaus wahrzunehmen. Der Entscheidung des Aufsichtsrats zum Wechsel an dieser entscheidenden Position des Unternehmens war ein umfassender Auswahlprozess vorausgegangen, der maßgeblich durch den Präsidial- und Vergütungsausschuss unter Einbindung eines internationalen Personalvermittlungsunternehmens und unter regelmäßiger Berichterstattung an den Aufsichtsrat koordiniert wurde.

Durch Beschluss vom 10. November 2024 bestellte der Aufsichtsrat Achim Puchert, zuvor Leiter von Mercedes-Benz do Brasil und Lateinamerika, mit Wirkung vom 1. Dezember 2024 für drei Jahre bis zum 30. November 2027 zum Mitglied des Vorstands der Gesellschaft mit Zuständigkeit für die Regionen Europa und Lateinamerika und die Marke Mercedes-Benz Trucks. Achim Puchert übernahm damit die zuvor von Karin Rådström auch nach ihrer Ernennung zur Vorstandsvorsitzenden ausgeübte Ressortzuständigkeit.

Die Sitzung des Aufsichtsrats am 6. Dezember 2024 schließlich hatte insbesondere Fragen der Vorstandsvergütung, der Unternehmensplanung 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. Der Aufsichtsrat beschloss zudem, die Bestellung von John O'Leary als Mitglied des Vorstands verantwortlich für die Region Nordamerika und die Marken Freightliner, Western Star und Thomas Built Buses bis längstens zum 31. Dezember 2026 zu verlängern. Ergänzend befasste sich der Aufsichtsrat mit der Zuständigkeitsverteilung des Vorstands und erteilte für das Geschäftsjahr 2025 geplanten Anpassungen hierin seine Zustimmung. Die ab dem Geschäftsjahr 2025 gültigen Bezeichnungen der Zuständigkeitsbereiche können dem Abschnitt [Der Vorstand](#) entnommen werden.

Corporate Governance, Entsprechenserklärung und Anforderungsprofil für Vorstand und Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat befasste sich im Geschäftsjahr 2024 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 6. Dezember 2024 befasste sich der Aufsichtsrat vertieft mit Fragen der Corporate Governance und vor allem mit dem Entwurf der Entsprechenserklärung 2024. In diesem Zusammenhang erörterte der Aufsichtsrat auch die Umsetzung wesentlicher Empfehlungen des DCGK und insbesondere der Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter im Sinne des DCGK. Die Entsprechenserklärung 2024 zum DCGK gemäß § 161 Aktiengesetz wurde ebenfalls am 6. Dezember 2024 verabschiedet. Mit den darin begründeten Ausnahmen wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

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

Der Aufsichtsrat entschloss sich vor dem Hintergrund der positiven Arbeitserfahrungen in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse lediglich geringfügige Anpassungen vorzunehmen. In seiner Sitzung am 6. Dezember 2024 beschloss der Aufsichtsrat diese Änderungen.

Im Rahmen seiner Sitzung am 6. Dezember 2024 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 dazu, nach den positiven Erfahrungen mit den zuletzt im Jahr 2023 umfassend erweiterten Anforderungen an Kenntnisse und Erfahrungen der Aufsichtsratsmitglieder einen Schwerpunkt auf den Ausbau der entsprechenden Fähigkeiten zu legen und keine maßgeblichen Änderungen vorzunehmen.

Auf Grundlage der Anforderungsprofile für Vorstand und Aufsichtsrat erstellte der Aufsichtsrat zudem den jeweiligen Umsetzungsstand abbildende Qualifikationsmatrizen und erörterte in seiner Sitzung am 6. Dezember 2024 deren Struktur sowie ihre vorgesehene 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 des Vorstands erfüllte.



Nach § 96 Abs. 2 AktG sind der paritätischen Mitbestimmung unterliegende Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen mindestens zu 30 % aus Frauen und zu 30 % aus Männern 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 2024 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 2024 den Mindestanteil auch für ihre jeweilige Seite erfüllt. Nach der gerichtlichen Bestellung von Barbara Resch zum Mitglied des Aufsichtsrats mit Wirkung vom 1. Januar 2025 überschreitet die Arbeitnehmerseite den Mindestanteil.

Vergütung des Vorstands

Das im Geschäftsjahr 2024 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 29. Februar 2024 auf Empfehlung des Präsidial- und Vergütungsausschusses die Ziele für das Geschäftsjahr 2024 fest. Für das Geschäftsjahr 2023 stellte der Aufsichtsrat zudem die Zielerreichung fest. In seiner Sitzung am 6. Dezember 2024 befasste sich der Aufsichtsrat nach Vorbereitung durch den Präsidial- und Vergütungsausschuss erneut vertieft mit dem Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands und bereitete die im Jahr 2025 anstehenden Entscheidungen zur Festlegung der Ziele für 2025 sowie zur Zielerreichung für 2024 vor. Näheres kann der auf der Internetseite des Unternehmens veröffentlichten Beschreibung des Vergütungssystems unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/vorstand/verguetung-des-vorstands entnommen werden.

Befassung mit der strategischen Ausrichtung des Unternehmens

Der Aufsichtsrat befasste sich auch im Geschäftsjahr 2024 mehrfach vertieft mit der strategischen Ausrichtung des Daimler Truck-Konzerns einschließlich der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Gemeinsam mit den verantwortlichen Vertreterinnen und Vertretern des Managements des Daimler Truck-Konzerns und insbesondere den Mitgliedern des Vorstands erörtert der Aufsichtsrat regelmäßig eingehend die Geschäftsplanung für die weitere strategische Ausrichtung und die daraus erwarteten wirtschaftlichen Entwicklungen für den Konzern. Ein weiterer besonderer Schwerpunkt liegt auf der strategischen Ausrichtung von Daimler Truck im Bereich des batterieelektrisch- und wasserstoffbetriebenen Transports. Zuletzt befasste sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 6. Dezember 2024 mit der strategischen Ausrichtung des Unternehmens. Der Aufsichtsrat beabsichtigt, in der ersten Jahreshälfte 2025 eine dedizierte Strategiesitzung gemeinsam mit dem Vorstand um die neue Vorstandsvorsitzende Karin Rådström durchzuführen.

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 2024 Eingang in die Arbeit des Aufsichtsrats gefunden. Die nächste Selbstbeurteilung ist nach derzeitigem Stand für das Geschäftsjahr 2025 geplant.

Erörterung und Beschluss der Unternehmensplanung (Daimler Truck Business Planning)

In seiner Sitzung am 6. Dezember 2024 erörterte und beschloss der Aufsichtsrat die Unternehmensplanung im Rahmen des Daimler Truck Business Planning. Hierfür standen dem Aufsichtsrat entsprechende Unterlagen zur Verfügung, die auch nachhaltigkeitsbezogene Aspekte, wie etwa den Absatz emissionsfreier Fahrzeuge, in der Unternehmensplanung berücksichtigten. Im gesamten Geschäftsjahr 2024 hatte sich der Aufsichtsrat vertieft mit Fragen der Planung und insbesondere mit Wettbewerbsvergleichen befasst. Ergänzend befasste sich der Aufsichtsrat mit dem von der Gesellschaft entwickelten Rahmen für die Liquiditätsrisikosteuerung.

Zusammensetzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG besteht aus zwanzig Aufsichtsratsmitgliedern. Er ist gemäß den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes mit je zehn Vertretern der Arbeitnehmer- und der Anteilseignerseite zu besetzen. Die Amtszeit der zehn von der ordentlichen Hauptversammlung 2022 gewählten Aufsichtsratsmitglieder endet im Jahr 2026, die Amtszeit der Arbeitnehmervertreter, die im November 2022 durch die Belegschaft gewählt wurden, endet im Jahr 2027, wobei ein Arbeitnehmervertreter im Oktober 2023 und eine Arbeitnehmervertreterin im Januar 2025 gerichtlich bestellt wurden. Der Aufsichtsrat ist dementsprechend paritätisch besetzt. Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG hat einen Präsidial- und Vergütungsausschuss, einen Prüfungsausschuss, einen Nominierungsausschuss sowie einen Vermittlungsausschuss im Sinne der einschlägigen Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes eingerichtet und besetzt. Die Ausschüsse waren im Geschäftsjahr 2024 wie folgt besetzt:

Präsidial- und Vergütungsausschuss

Gemäß der Geschäftsordnung hat Joe Kaeser als Vorsitzender des Aufsichtsrats auch den Vorsitz im Präsidial- und Vergütungsausschuss inne und Michael Brecht ist als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender gemäß der Geschäftsordnung auch stellvertretender Vorsitzender des Präsidial- und Vergütungsausschusses. Der Aufsichtsrat wählte zudem Marie Wieck und Roman Zitzelsberger zu Mitgliedern des Präsidial- und Vergütungsausschusses. Nachdem Roman Zitzelsberger mit Wirkung zum 31. Dezember 2024 durch Niederlegung seines Mandats aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden war, wählte der Aufsichtsrat Barbara Resch, die mit Wirkung vom 1. Januar 2025 gerichtlich bestellt worden war, zum Mitglied 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

Der Aufsichtsrat richtete im Jahr 2022 erstmals einen Vermittlungsausschuss ein und wählte Marie Wieck und Roman Zitzelsberger als weitere Mitglieder in den Vermittlungsausschuss. Gemäß der Geschäftsordnung hat Joe Kaeser als Vorsitzender des Aufsichtsrats auch den Vorsitz im Vermittlungsausschuss inne und Michael Brecht ist als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats zugleich auch stellvertretender Vorsitzender des Vermittlungsausschusses. Durch Beschluss der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat wurde Barbara Resch mit Wirkung vom 1. Januar 2025 anstelle von Roman Zitzelsberger in den Vermittlungsausschuss gewählt.

Veränderungen in Vorstand und Aufsichtsrat

Die Zusammensetzung des Aufsichtsrats erfuhr im Geschäftsjahr 2024 keine Veränderung. Roman Zitzelsberger legte mit Wirkung zum 31. Dezember 2024 sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats aus persönlichen Gründen 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 im Geschäftsjahr 2025 ihr Mandat mit Wirkung zum 30. Juni 2025 nieder. Eine gerichtliche Ersatzbestellung wird durchgeführt.

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung am 10. Januar 2024 bestellte der Aufsichtsrat Eva Scherer mit Wirkung vom 1. April 2024 für die Dauer von drei Jahren, mithin bis zum 31. März 2027, zum Mitglied des Vorstands als Chief Financial Officer.

In seiner Sitzung am 3. Mai 2024 bestellte der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Präsidial- und Vergütungsausschusses Karl Deppen, verantwortlich für Trucks Asia, für die Dauer von weiteren fünf Jahren ab dem 1. Dezember 2024, mithin bis zum 30. November 2029, zum Mitglied des Vorstands.

Ebenfalls in dieser Sitzung entschied der Aufsichtsrat, die zum 30. Juni 2024 auslaufende Bestellung von Stephan Unger als Mitglied des Vorstands nicht zu verlängern und erteilte der Fortsetzung der Tätigkeit von Stephan Unger innerhalb des Ressorts des Vorstandsvorsitzenden seine Zustimmung.

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung am 4. September 2024 beschloss der Aufsichtsrat die bereits erläuterte Ernennung von Karin Rådström zur Vorsitzenden des Vorstands der Daimler Truck Holding AG mit Wirkung vom 1. Oktober 2024 als Nachfolgerin von Martin Daum, der zum 31. Dezember 2024 aus dem Vorstand ausschied.

Durch Beschluss vom 10. November 2024 bestellte der Aufsichtsrat Achim Puchert für die Dauer von drei Jahren ab dem 1. Dezember 2024, mithin bis zum 30. November 2027, zum Mitglied des Vorstands mit Zuständigkeit für die Regionen Europa und Lateinamerika sowie die Marke Mercedes-Benz Trucks. Im Rahmen seiner Sitzung am 6. Dezember 2024 beschloss der Aufsichtsrat, die Bestellung von John O'Leary als Mitglied des Vorstands verantwortlich für die Region Nordamerika und die Marken Freightliner, Western Star und Thomas Built Buses bis längstens zum 31. Dezember 2026 zu verlängern.

Weitere Veränderungen im Vorstand erfolgten im Geschäftsjahr 2024 nicht.

Arbeit des Prüfungsausschusses

Der Prüfungsausschuss hielt im Geschäftsjahr 2024 insgesamt sechs Sitzungen ab und fasste einen Beschluss außerhalb einer Sitzung. Unter Einhaltung der einschlägigen gesetzlichen und sonstigen Vorgaben nahmen insbesondere das für Finanzen und Controlling

zuständige Mitglied des Vorstands 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, dem für Finanzen und Controlling zuständigen Mitglied des Vorstands sowie den vorgenannten Vertretern des Managements des Daimler Truck-Konzerns. Mit den Vertretern des Abschlussprüfers tauschte sich Michael Brosnan zudem regelmäßig zu wichtigen Fragen der Abschlussprüfung aus und informierte die Mitglieder des Ausschusses hierüber.

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2024 diskutierte der Prüfungsausschuss mit dem zuständigen Mitglied des Vorstands, dem Head of Accounting sowie Vertretern des Abschlussprüfers den Jahres- und Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht sowie die Ergebnisse der Abschlussprüfung hierzu, die Zwischenfinanzberichte und die Ergebnisse der jeweiligen prüferischen Durchsicht vor deren Veröffentlichung. Ergänzende regelmäßige Inhalte der Sitzungen waren zudem die Berichte aus den Bereichen Corporate Audit, Compliance und der Rechtsabteilung. Der Prüfungsausschuss erhielt hier regelmäßige Berichte zu laufenden rechtlichen Verfahren, der rechtlichen Risikolage, dem Compliance-Management-System sowie Informationen zu eingegangenen internen und externen Hinweisen im konzerneigenen Hinweisgebersystem „SpeakUp“ (vormals „Business Practices Office“, BPO) und den zu ihrer Bearbeitung ergriffenen Maßnahmen. Ein weiterer besonderer Schwerpunkt der Arbeit des Prüfungsausschusses im Geschäftsjahr 2024 war die Vorbereitung des Unternehmens auf die Berücksichtigung der Anforderungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß der EU-Nachhaltigkeitsberichterstattungsrichtlinie (CSRD).

In Vorbereitung für die Sitzung des Aufsichtsrates am selben Tage prüfte und erörterte der Prüfungsausschuss in seiner Sitzung am 29. Februar 2024 intensiv den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der mit einer Limited Assurance (begrenzte Sicherheit) geprüften nichtfinanziellen Konzernerkklärung und der weiteren Nachhaltigkeitsberichterstattung für das Geschäftsjahr 2023, die



Erklärung zur Unternehmensführung und den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung sowie den Vergütungsbericht. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten dabei vertieft über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen in diesem Bericht insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, die sogenannten „Key Audit Matters“, und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung einschließlich der jeweils gezogenen Schlussfolgerungen ein und standen dem Ausschuss für Fragen und ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den erteilten Bestätigungsvermerken), zum internen Kontrollsystem sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit den Vertretern des Abschlussprüfers erörtert. Ergänzend befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem. Nach eingehender Prüfung und Erörterung empfahl der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Konzernklärung und der weiteren Nachhaltigkeitsberichterstattung, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung zu billigen.

Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner seinen Bericht über das Geschäftsjahr 2023.

Im Hinblick auf den Abschlussprüfer der Gesellschaft befasste sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit dessen Unabhängigkeit. Nach einer Analyse der Qualität der Abschlussprüfung befasste sich der Prüfungsausschuss zudem mit der Empfehlung an den Aufsichtsrat betreffend den Vorschlag an die Hauptversammlung zur Bestellung der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer, zum Konzernabschlussprüfer, zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2024 sowie für die Zwischenfinanzberichte für das Geschäftsjahr 2025 im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2025. Im Nachgang zur Hauptversammlung am 15. Mai 2024 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 2024 und ermächtigte Michael Brosnan zur Unterzeichnung der entsprechenden Beauftragungen und der Honorarvereinbarung.

Noch im Geschäftsjahr 2024 beschloss der Prüfungsausschuss, einen Wechsel des Abschlussprüfers ab dem Geschäftsjahr 2027 anzustreben und den hierfür erforderlichen Auswahlprozess mit einer Ausschreibung der Abschlussprüfung einzuleiten. Die Einleitung dieses Prozesses war durch eine Verlautbarung der zuständigen deutschen Behörde zur Anrechnung bereits vor der Gründung der Daimler Truck Holding AG durchgeführter Abschlussprüfungen im ehemaligen Daimler-Konzern erforderlich geworden.

Arbeit in den weiteren Ausschüssen

Der **Präsidial- und Vergütungsausschuss** trat im Geschäftsjahr 2024 zu zehn Sitzungen zusammen. Gegenstand der Arbeit des Ausschusses waren Themen der Corporate Governance und der Vorstandsvergütung. Einen besonderen Schwerpunkt stellte zudem die Nachfolgeplanung für den Vorstand dar, zu der der Präsidial- und Vergütungsausschuss Empfehlungen an den Aufsichtsrat aussprach. Der Präsidial- und Vergütungsausschuss unterstützte ferner den Aufsichtsratsvorsitzenden bei seiner Arbeit und beschäftigte sich mit der Übernahme externer und sonstiger Mandate durch Vorstandsmitglieder, Personalangelegenheiten und der Directors-and-Officers-Versicherung (D&O-Versicherung).



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



Der **Nominierungsausschuss** trat im Geschäftsjahr 2024 zu einer Sitzung zusammen. Gegenstand dieser Sitzung war die Befassung mit dem gesamthaften Anforderungsprofil für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und den Mandatslaufzeiten der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat. Der Nominierungsausschuss befasste sich in diesem Rahmen auch bereits mit der Vorbereitung für die im Geschäftsjahr 2026 anstehenden Wahlen der Anteilseignervertreter durch die Hauptversammlung.

Im Geschäftsjahr 2024 war kein Grund gegeben, den **Vermittlungsausschuss** einzuberufen.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2024

Der Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG sowie der für die Daimler Truck Holding AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2024 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 2024, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der mit Limited Assurance (begrenzte Sicherheit) geprüften Konzernnachhaltigkeitserklärung für den Daimler Truck-Konzern.

In seiner Sitzung am 13. März 2025 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 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 zusammengefasste 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 2024 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 2024 und Vorbereitung der Hauptversammlung 2025

Die ordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG fand als virtuelle Hauptversammlung im Sinne der einschlägigen aktienrechtlichen Bestimmungen am 15. Mai 2024 in Stuttgart statt. Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 29. Februar 2024 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 zählte insbesondere die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands für das Geschäftsjahr 2023.

In seiner Sitzung am 13. März 2025 verabschiedete der Aufsichtsrat zudem die Tagesordnung und die Beschlussvorschläge für die ordentliche Hauptversammlung 2025.

Leinfelden-Echterdingen, im März 2025

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 2024 - Aufsichtsratsplenium

	Sitzungs- anwesenheit	Anwesenheit (%)
2024		
Aufsichtsratsplenium		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	7/7	100
Michael Brecht (stellv. Vorsitzender)*	7/7	100
Michael Brosnan	7/7	100
Bruno Buschbacher*	7/7	100
Jacques Esculier	7/7	100
Akihiro Eto	7/7	100
Laura Ipsen	7/7	100
Renata Juno Brüngger	7/7	100
Carmen Klitzsch-Müller*	7/7	100
Jörg Köhlinger*	7/7	100
John Krafcik	6/7	86
Jörg Lorz*	7/7	100
Andrea Reith*	7/7	100
Martin H. Richenhagen	7/7	100
Andrea Seidel*	7/7	100
Shintaro Suzuki*	7/7	100
Marie Wieck	7/7	100
Harald Wilhelm	7/7	100
Roman Zitzelsberger*	7/7	100
Thomas Zwick*	7/7	100

* Arbeitnehmersvertreter

A.02

Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder der Daimler Truck Holding AG im Geschäftsjahr in 2024 - Ausschüsse des Aufsichtsrats

	Sitzungs- anwesenheit	Anwesenheit (%)
2024		
Präsidial- und Vergütungsausschuss		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	10/10	100
Michael Brecht*	10/10	100
Marie Wieck	10/10	100
Roman Zitzelsberger*	10/10	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)	1/1	100
Renata Juno Brüngger	1/1	100
Marie Wieck	1/1	100
Vermittlungsausschuss		
Joe Kaeser (Vorsitzender)	0/0	/
Michael Brecht*	0/0	/
Marie Wieck	0/0	/
Roman Zitzelsberger*	0/0	/

* Arbeitnehmersvertreter

A.03

Offenlegung des Sitzungsmodus

	Anzahl der Sitzungen	davon in Präsenz ¹	davon als Video- oder Telefon- konferenz
2024			
Aufsichtsratsplenium	7	4	3
Präsidial- und Vergütungsausschuss	10	4	6
Prüfungsausschuss	6	4	2
Nominierungsausschuss	1	1	0
Vermittlungsausschuss	0	0	0

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



Der Aufsichtsrat



Joe Kaeser

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



Michael Brecht

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



Michael Brosnan

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



Bruno Buschbacher

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



Jacques Esculier

Anteilseignervertreter. Ehemaliger Vorstandsvorsitzender und CEO der WABCO Holdings Inc.



Akihiro Eto

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



Laura Ipsen

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



Renata Jungo Brünnger

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



Carmen Klitzsch-Müller

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



Jörg Köhlinger

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

**John Krafcik**

Anteilseignervertreter.
 Ehemaliger CEO der Waymo LLC.

**Jörg Lorz**

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

**Andrea Reith**

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

**Barbara Resch**

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

**Martin H. Richenhagen**

Anteilseignervertreter.
 Ehemaliger Präsident und
 Vorstandsvorsitzender der AGCO Corporation.

**Andrea Seidel**

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

**Shintaro Suzuki**

Arbeitnehmersvertreter.
 Präsident der Mitsubishi Fuso Workers' Union.

**Marie Wieck**

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

**Harald Wilhelm**

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

**Thomas Zwick**

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

**Roman Zitzelsberger schied durch Niederlegung seines Mandats mit Wirkung zum 31. Dezember 2024 aus dem Aufsichtsrat aus.
 Andrea Reith hat ihr Mandat mit Wirkung zum 30. Juni 2025 niedergelegt.**

Alle Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat sind bis 2026 gewählt.

Alle Arbeitnehmersvertreter im Aufsichtsrat, bis auf die gerichtlich bestellten Mitglieder Shintaro Suzuki und Barbara Resch, 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.

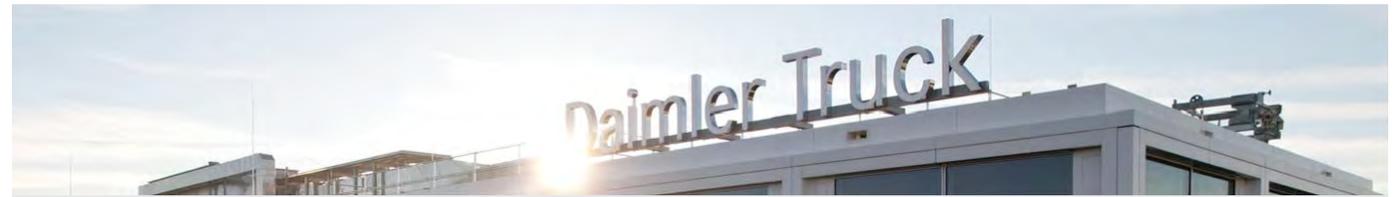


Ziele und Strategie

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

A.04

Unser Antrieb, Unsere Vision, Unsere Strategie



UNSER ANTRIEB | Für alle, die die Welt bewegen

UNSERE STRATEGIE | Transformation anführen und Profitabilität anführen

Mehrwert für die Gesellschaft

Wir streben nach Nachhaltigkeit

Mehrwert für Kunden

Wir machen das Geschäft unserer Kunden erfolgreicher

Mehrwert für Aktionäre

Wir schaffen herausragenden Wert

Technologie-Transformation anführen

Wir treiben den Wandel zum emissionsfreien Fahrzeug voran

Fokus auf das Kerngeschäft

Wir konzentrieren uns auf unser Kerngeschäft und nutzen globale Skaleneffekte

Service-Transformation anführen

Wir implementieren herausragende Services

Partnerschaften

Wir bündeln unsere Kräfte

Menschen & Kultur

Wir inspirieren

Schlanke Organisation

Wir sind effizient

UNSERE VISION | Nachhaltigen Transport anführen



Unsere langfristigen Ziele

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

Der Transportsektor befindet sich inmitten einer grundlegenden Transformation. Auf dem Pfad der Dekarbonisierung werden für den Übergang weiterhin Diesel-Fahrzeuge benötigt, wir sind jedoch von zwei Dingen überzeugt: Erstens werden alle Lkw und Busse langfristig emissionsfreie Fahrzeuge sein. Und zweitens wird eine Kombination aus batterieelektrischen und wasserstoffbasierten Antriebstechnologien erforderlich sein, um die Zukunft des Transports zu sichern und optimale Kundenlösungen bereitstellen zu können. Wir verfolgen daher eine duale Strategie, nutzen unsere globale Größe und gehen strategische Partnerschaften ein, um bzgl. der notwendigen Investitionen effizient aufgestellt zu sein. Durch diese Herangehensweise können wir uns kontinuierlich auf unterschiedliche Transformationsgeschwindigkeiten und Szenarien einstellen. Im Jahr 2024 haben wir in der Umsetzung dieser Strategie mit Cummins und PACCAR (jeweils 30 % der Anteile) und EVE Energy als Technologiepartner (10 % der Anteile) das Joint Venture Amplify Cell Technologies LLC gegründet, um gemeinsam Batteriezellen zu produzieren. Weiterhin haben wir mit der Volvo Group eine verbindliche Vereinbarung unterzeichnet, um gemeinsam eine softwaredefinierte Fahrzeugplattform und ein dediziertes Betriebssystem für Lkw zu entwickeln. Denn die Zukunft des Lkw-Verkehrs ist nicht nur lokal CO₂e-frei – sie basiert auch auf Software.

Wir sind bestrebt, weiterhin resilienter zu werden und unsere Rentabilität auf Benchmark-Niveau zu bringen, um die Lücke zu unseren besten Wettbewerbern zu schließen. Hierzu arbeitet der Vorstand an der Schärfung der Daimler Truck-Strategie, für welche Karin Rådström, Vorstandsvorsitzende der Daimler Truck Holding AG, im Rahmen der Finanzberichterstattung zum dritten Quartal 2024 mit ihren Prioritäten für die ersten 100 Tage einen ersten Einblick in wesentliche Elemente gegeben hat: Daimler Truck will die Branche auf ihrem Weg zur Nachhaltigkeit gestalten, ein echter Partner für seine Kunden sein und ihnen helfen, ihr Geschäft zu verbessern. Im Juli 2025 plant der Vorstand im Rahmen eines Kapitalmarkttagess aktualisierte strategische Ziele bekanntzugeben.

Wie wir unsere langfristigen Ziele erreichen: Unsere Strategie

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

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

Wir wollen unseren Beitrag leisten, um einen lokal CO₂e-freien Transport bis 2050 auf den Straßen zu ermöglichen. Dazu werden wir unter anderem batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Lkw und Busse anbieten, die im Fahrbetrieb („Tank-to-Wheel“) CO₂e-frei sind.

Daneben richten wir den Blick auf die Digitalisierung im Fahrzeug und im Backend sowie auf das autonome Fahren.

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

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

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

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

An diesen Voraussetzungen arbeiten wir

Wir bündeln unsere Kräfte

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

Wir inspirieren

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

Wir sind effizient

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

Was bedeutet Nachhaltigkeit für uns?

Nachhaltigkeit ist ein integraler Bestandteil unseres Kerngeschäfts und unseres unternehmerischen Handelns. Wir wollen den Transport und die Personenbeförderung dekarbonisieren und die branchenweite Transformation vorantreiben. Damit handeln und übernehmen wir Verantwortung zum Wohle der Umwelt sowie der Menschen und der Gesellschaft – auf der Grundlage einer verantwortungsvollen Unternehmensführung.

Um dieses Ziel zu erreichen, konzentrieren wir unsere Arbeit auf drei Bereiche:

- Umwelt: Wir bekennen uns klar zum Pariser Klimaabkommen. Wir wollen den nachhaltigen Transport und die Personenbeförderung erfolgreich machen und damit zum Klima- und Umweltschutz beitragen.
- Soziales: Wir übernehmen Verantwortung gegenüber der Gesellschaft und unseren Beschäftigten. Wo wir etwas zum Besseren verändern können, tun wir das.



- Verantwortungsvolle Unternehmensführung: Wir halten uns an die Regeln der Corporate Governance und integrieren Nachhaltigkeit in unsere kurz- und langfristigen Entscheidungen. Wir beugen vor und verwalten die Einhaltung der Vorschriften mit standardisierten Systemen. Wir sind bestrebt, der Gesellschaft und den Gemeinden um uns herum etwas zurückzugeben.

Wir streben danach, dass Geschäftserfolg, die Erschließung von Gewinnpotenzialen und Nachhaltigkeitsinitiativen Hand in Hand gehen. Das bedeutet auch, dass wir unseren Kunden die bestmöglichen Produkte bieten wollen – und unseren Aktionären ein lohnendes Investment. Für unsere Beschäftigten schaffen wir zukunftsfähige Arbeitsplätze und ein attraktives Arbeitsumfeld. Für die Gesellschaft sind wir ein zuverlässiger Industriepartner, der sich seiner Verantwortung stellt.

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

Wie unsere Segmente die Daimler Truck-Strategie umsetzen

Trucks North America bietet eine breite Palette an batterieelektrischen mittelschweren und schweren Lkw und Bussen an und arbeitet mit verschiedenen Partnern zusammen, um den Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur für batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge in den USA voranzutreiben. Im Bereich der Batterietechnologie arbeiten Daimler Trucks & Buses US Holding LLC, Accelera by Cummins und PACCAR zusammen, um gemeinsam mit dem Technologiepartner EVE Energy die Produktion von Batteriezellen und die Batterielieferkette in den Vereinigten Staaten zu beschleunigen und zu lokalisieren. Gleichzeitig arbeitet Trucks North America weiter daran, gemeinsam mit Technologiepartnern im Bereich des autonomen Fahrens bis Ende des Jahrzehnts einen selbstfahrenden Freightliner Cascadia Serien-Lkw (SAE Level 4) auf die Straße zu bringen.

Mercedes-Benz Trucks beschleunigt die Dekarbonisierung des Verkehrs: Die Serienmodelle des eActros 300/400 und des eEconic werden bereits seit 2022 an Kunden in Europa ausgeliefert. Der schwere batterieelektrische Fernverkehrs-Lkw eActros 600 ist seit

Ende 2024 in Serienproduktion. Europäische Nutzfahrzeug-Fachjournalisten haben das Fahrzeug zum "International Truck of the Year 2025" gekürt. Unter der neuen 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 Ende des Jahrzehnts geplant ist. Bereits heute nutzen fünf Kunden die GenH2 Truck-Prototypen in ersten Kundenversuchen, sodass die Ingenieure aus dem Einsatz in der Praxis lernen können. Mercedes-Benz Trucks arbeitet mit verschiedenen Partnern zusammen, um den Aufbau der Lade- und Tankinfrastruktur für batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge in Europa voranzubringen.

Zum 1. Januar 2025 wurde das Geschäft in China und Indien, bislang Teil von Trucks Asia, mit Mercedes-Benz Trucks Europa und Lateinamerika zusammengeführt. Ziel des neuen Mercedes-Benz Trucks Segments ist es, Ressourcen und Expertise regionenübergreifend einzusetzen und damit Marktchancen besser zu nutzen sowie auf die Wettbewerbsdynamik besser zu reagieren.

Das Segment Mercedes-Benz Trucks hat in den vergangenen Jahren daran gearbeitet, das Geschäft in Europa effizienter zu gestalten und die Kosten zu senken. Da die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichen, läuft der Evaluierungsprozess zur Umsetzung von Restrukturierungs- und Effizienzmaßnahmen weiter. Hierzu wurde das Programm „Cost Down Europe“ im Januar 2025 initiiert.

Trucks Asia treibt mit seiner Marke FUSO und dem vollelektrischen Next Generation eCanter den lokal CO₂e-freien Transport voran. Neben Europa, Japan und Australien wird das neue Modell auch in asiatischen Märkten wie Indonesien, Hongkong, Singapur und künftig auch Indien eingeführt. Zudem wurde mit dem Vertrieb von Elektro-Lkw in den USA und Kanada unter der neuen Marke RIZON begonnen. Die RIZON Lkw haben die Zertifizierung des California Air Resources Boards (CARB) und der Environmental Protection Agency (EPA) erhalten. In Indien sind die schweren Nutzfahrzeuge von Daimler Truck ebenfalls sehr gefragt. Dort nutzt die Marke BharatBenz das rasante Infrastrukturwachstum des Landes und baut das Händlernetz auf landesweit mehr als 360 Vertriebs- und Servicestandorte aus.

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. Daimler Buses setzt analog der Doppelstrategie auf Daimler Truck-Konzernebene sowohl auf batterieelektrische als auch auf wasserstoffbasierte Technologien. Der rein batterieelektrisch angetriebene Stadtbus 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 ist zusätzlich der batterieelektrisch angetriebene Mercedes-Benz eIntouro eingeplant. Zudem plant Daimler Buses bis zum Ende der Dekade elektrisch angetriebene Reisebusse im Portfolio zu haben. Damit will Daimler Buses bis zum Jahr 2030 in jedem Segment lokal CO₂e-freie Modelle auf der Basis von Batterien oder Wasserstoff anbieten. Der Fokus liegt zunächst auf den Kernmärkten Europa und Lateinamerika. Bis 2039 sollen im Kernmarkt Europa nur noch lokal CO₂e-freie Neufahrzeuge vertrieben werden. Im Stadtbus-Segment soll dies bereits ab dem Jahr 2030 in Europa der Fall sein. Darüber hinaus unterstützt Daimler Buses Verkehrsunternehmen beim Umstieg auf elektrisch angetriebene Busse: Die hundertprozentige Tochtergesellschaft Daimler Buses Solutions GmbH ist voll auf die Konzeption und den Aufbau schlüsselfertiger E-Infrastruktur für Busse spezialisiert. Zudem konzentriert sich das Segment auf das Wachstum in profitablen Märkten und erschließt dazu den US-amerikanischen Markt mit einem auf die lokalen Bedürfnisse zugeschnittenen Reisebus, dem Mercedes-Benz Tourrider.

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



B

Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen des Konzerns	31
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf	43
Ertrags- Finanz- und Vermögenslage	46
Daimler Truck Holding AG (Jahresabschluss nach HGB)	61
Nachhaltigkeit bei Daimler Truck¹	65
Corporate Governance	163
Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen	163
Erklärung zur Unternehmensführung ²	167
Risiko- und Chancenbericht	186
Prognosebericht	199

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 mehr als 125 Jahren haben Gottlieb Daimler und Carl Benz mit ihren ersten Lkw und Bussen die moderne Transportindustrie begründet. Daraus ist der heutige Daimler Truck-Konzern hervorgegangen (nachfolgend auch „Daimler Truck“ oder „Konzern“ genannt), der zu den größten Nutzfahrzeugherstellern der Welt gehört, mit über 40 Produktionsstätten rund um den Globus und über 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Seine übergeordnete Zielsetzung (den „Purpose“) hat das Unternehmen klar formuliert: Der Konzern arbeitet für alle, die die Welt bewegen. Die Kunden von Daimler Truck bringen Waren zuverlässig, pünktlich und sicher ans Ziel und machen Menschen mobil. Das Unternehmen stellt die Technologien, Produkte und Services bereit, die seine Kunden dafür brauchen. Das gilt auch für die Transformation zu lokal CO₂e-freien Nutzfahrzeugen. Daimler Truck will den nachhaltigen Transport zum Erfolg führen, mit großer technologischer Expertise und klarem Blick auf die Kundenbedürfnisse.

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

Gegenstand dieses zusammengefassten Lageberichts ist das Geschäftsjahr 2024. 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 den meisten Staaten der Welt.

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

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

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. Basis für die Berichterstattung ist grundsätzlich die Segmentzusammensetzung zum 31. Dezember 2024. Sofern Passagen auf die neue Segmentzuordnung der Geschäfte in China und Indien Bezug nehmen, wird explizit darauf hingewiesen.



Tätigkeit der Segmente

Trucks North America ist nach Absatzzahlen der führende Hersteller von schweren Lkw für den Fernverkehr in Nordamerika (Klasse 8) und die Nummer zwei im sogenannten Vocational-Markt, dem Bereich der Bau- und Spezialfahrzeuge. Das Segment entwickelt, konstruiert, fertigt und vermarktet 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 16 Produktionsstandorte, zwölf in den USA, drei in Mexiko und einen Standort in Südafrika.

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

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

Trucks Asia vereint die Geschäftstätigkeit der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) mit Sitz in Japan und der Daimler India Commercial Vehicles (DICV) mit Sitz in Indien. Das Segment hat in Japan, Indonesien, Indien und weiteren großen Märkten der Welt eine

starke Position. Es entwickelt, produziert und verkauft Lkw und Busse der Marken FUSO, BharatBenz und RIZON. Weiterhin vertreibt es Lkw und Busse der Marke Mercedes-Benz in zahlreichen asiatischen Märkten. Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation stellt auch Industriemotoren her. Im Mai 2023 haben Daimler Truck, MFTBC, Hino Motors und die Toyota Motor Corporation eine Absichtserklärung zur schnelleren Entwicklung fortschrittlicher Technologien und zum Zusammenschluss von Mitsubishi Fuso und Hino Motors unterzeichnet. Die Verhandlungen über den Abschluss endgültiger Verträge dauern an.

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

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

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

Das Segment **Financial Services** ist einer der weltweit größten Finanzdienstleister im Nutzfahrzeugegment 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.

Alle Segmente bekennen sich zur zentralen Ambition von Daimler Truck: Ab 2039 sollen in der Region Europa, USA und Japan nur noch Neufahrzeuge angeboten werden, die im Fahrbetrieb (Tank-to-Wheel) CO₂e-frei sind. Hierfür baut der Konzern ein umfassendes Produktportfolio auf. Ende 2024 hatte Daimler Truck bereits elf im Fahrbetrieb lokal CO₂e-freie Modelle in Serie.

Im Joint Venture cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) mit der Volvo Group sollen Wasserstoff-Brennstoffzellen und -systeme entwickelt, produziert und vermarktet werden. Gemeinsam mit Accelera, einer Geschäftseinheit von Cummins, PACCAR (jeweils 30 % der Anteile) und EVE Energy als Technologiepartner (10 % der Anteile) wurde im Jahr 2024 das Gemeinschaftsunternehmen Amplify Cell Technologies LLC für die Produktion von Batteriezellen für schwere Lkw in den USA gegründet.

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
23,8 ² / 28.159 ³	19,1 ² / 38.429 ³	6,1 ² / 15.938 ³	5,2 ² / 15.879 ³	3,3 ² / 1.851 ³
  	 	  BHARATBENZ   RIZON	 	DAIMLER TRUCK Financial Services

¹ Darstellung der wesentlichen Marken je Segment zum 31. Dezember 2024.

² Umsatz im Jahr 2024 in Mrd. €.

³ Aktive Belegschaft. Stand 31. Dezember 2024. Es handelt sich hierbei um die Angabe der aktiven Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte als Vollzeitäquivalent.

Wichtige Ereignisse

Mit großem Einsatz hat die weltweite Belegschaft von Daimler Truck auch im Jahr 2024 für alle gearbeitet, die die Welt bewegen. Wir haben unsere Strategie darauf ausgerichtet, den nachhaltigen, CO₂e-neutralen Transport der Zukunft anzuführen sowie unsere Profitabilität zu steigern und das setzen wir Stück für Stück konsequent um. Auf den folgenden Seiten lassen wir das vergangene Jahr von Daimler Truck entlang der wichtigsten Meilensteine noch einmal Revue passieren.





Eva Scherer neue CFO von Daimler Truck

Der Aufsichtsrat von Daimler Truck hat Eva Scherer mit Wirkung vom 1. April 2024 als Chief Financial Officer (CFO) und damit als neues Vorstandsmitglied der Daimler Truck Holding AG bestellt. Die Bestellung ist für drei Jahre bis zum 31. März 2027 erfolgt.

Mississippi als Standort für US-Batteriezellenproduktion

Accelera von Cummins, Daimler Truck und PACCAR (jeweils 30 % der Anteile) haben gemeinsam mit dem Technologiepartner EVE Energy (10 % der Anteile) für ihr Gemeinschaftsunternehmen Amplify Cell Technologies LLC den US-Bezirk Marshall County im Bundesstaat Mississippi als zukünftigen Standort für eine hochmoderne Batterie-zellenfertigung ausgewählt. Das Joint Venture wird Batteriezellen für elektrische Nutzfahrzeuge herstellen und damit voraussichtlich mehr als 2.000 Arbeitsplätze in der Produktion schaffen. Der Spatenstich erfolgte im Juli 2024. Im Jahr 2027 soll die 21-Gigawattstunden-Fabrik mit der Batterie-zellenfertigung beginnen. Auf dem rund 200 Hektar großen Gelände ist die Entstehung einer über 185.000 Quadratmeter großen, energieeffizienten Anlage mit einer jährlichen Produktionskapazität von 21 Gigawattstunden für die Produktion von Lithium-Eisenphosphat-Batteriezellen (LFP) geplant.

60. Jubiläum des Fuso Werks in Portugal

Daimler Truck feierte das 60-jährige Bestehen der Produktionsstätte in Tramagal, Portugal. Das Werk von Mitsubishi Fuso Truck Europe S.A. ist einer der größten Arbeitgeber in der Region und der drittgrößte Automobilhersteller in Portugal. Im Werk Tramagal werden der FUSO Canter sowie der vollelektrische FUSO eCanter für den europäischen Markt gefertigt.

Auslieferung der ersten RIZON Lkw

Die ersten vollelektrischen Lkw der Marke RIZON wurden in Kalifornien an Kunden übergeben. Die batterieelektrischen Lkw der US-Klassifizierung 4 und 5 bieten Kunden eine breite Anwendungsvielfalt und unterstreichen das Engagement von Daimler Truck zur Dekarbonisierung des unternehmensweiten Produktportfolios.

Möglichkeiten zur Lieferung von grünem Flüssigwasserstoff nach Europa

Daimler Truck und Masdar haben eine Absichtserklärung zur Prüfung von Liefermöglichkeiten grünen Flüssigwasserstoffs aus Abu Dhabi nach Europa unterzeichnet. Die Zusammenarbeit birgt erhebliches Potenzial zur Dekarbonisierung im Straßengüterverkehr in Europa. Die Vereinbarung unterstützt das Ziel der Vereinigten Arabischen Emirate, bis 2031 ein führender Produzent und Lieferant auf dem Markt für kohlenstoffarmen Wasserstoff zu werden, sowie die europäischen Green Deal Emissionsreduktionsziele.

Neuer Standard für Flüssigwasserstoff-Betankung

Daimler Truck und Linde Engineering haben mit sLH2 eine gemeinsam entwickelte Betankungstechnologie für Flüssigwasserstoff präsentiert. Im Vergleich zu gasförmigem Wasserstoff ermöglicht die Technologie eine höhere Speicherdichte, größere Reichweite, schnelleres Betanken, niedrigere Kosten und eine verbesserte Energieeffizienz. Die erste öffentliche sLH2-Tankstelle wurde in Wörth am Rhein eröffnet und wird seit Mitte 2024 auch von ausgewählten Logistikkunden für erste Kundenerprobungen mit dem Mercedes-Benz GenH2 Truck genutzt.

Neues Mietgeschäft in Brasilien

Daimler Truck Financial Services hat das Mietgeschäft für Lkw- und Buskunden in Brasilien gestartet. Es werden Mietverträge für Mercedes-Benz Actros, Atego und Accelo mit Laufzeiten von 36, 48 und 60 Monaten angeboten. Das Paket umfasst Wartung, Flottenmanagement, Dokumentation, Versicherung und Konnektivitätsdienste und ist bei mehr als 180 Handelsbetrieben erhältlich.

1.000ste Auslieferung des batterieelektrischen Schulbusses Jouley

Das elektrische Schulbusmodell im Produktportfolio von Thomas Built Buses wurde 2017 vorgestellt und ist damit einer der Pioniere auf dem Weg zum vollelektrischen Schulbustransport. Der 1.000ste Saft-Liner C2 Jouley war Teil eines größeren Auftrags und ging an einen Schulbezirk im US-Bundesstaat Georgia.





Neue maßgeschneiderte Kreditlinie

Die Daimler Truck AG hat eine neue revolvierende Kreditlinie in Höhe von 5 Mrd. € unterzeichnet. Das Unternehmen machte sich dabei die zu dem Zeitpunkt attraktiven Bedingungen am Kreditmarkt zu Nutze und löste die seit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) bestehende syndizierte Kreditlinie in gleicher Höhe noch vor Erreichen der Fälligkeit ab.

Der neue Actros L von Mercedes-Benz Trucks

Die futuristisch designte ProCabin markiert den Aufbruch der Actros-Baureihe in ein neues Zeitalter. Die um 80 Millimeter verlängerte Front und weitere Aerodynamik-Maßnahmen führen zu einer Kraftstoffeinsparung von bis zu drei Prozent. Der neue Actros L kann seit April 2024 bestellt werden. Der Produktionsstart war im Dezember 2024.

Joint Venture Greenlane: Beginn des Baus eines Korridors von elektrischen Ladestationen für Nutzfahrzeuge in den USA

Die Daimler Truck AG kündigte den ersten Ladekorridor für batterieelektrische Nutzfahrzeuge auf einer Strecke von 280 Meilen (451 km) an. Das Joint Venture zwischen Daimler Truck North America LLC, NextEra Energy Resources, LLC und BlackRock hat sich zum Ziel gesetzt, in den USA ein leistungsstarkes öffentliches Lade- und Wasserstofftankstellennetz für batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge mittlerer und schwerer Bauart zu konzipieren, zu entwickeln, zu installieren und zu betreiben.

Markteinführung von RIZON in Kanada

RIZON, die jüngste Marke von Daimler Truck, kündigte die Markteinführung ihrer batterieelektrischen Lkw der Klasse 4-5 in Kanada an. Die Marke RIZON wurde anschließend auf der Truck World in Toronto im April zum ersten Mal in Kanada vorgestellt. Die Fahrzeuge sind seit Juni 2024 für kanadische Kunden bestellbar. Die ersten Auslieferungen an Kunden erfolgen seit Dezember 2024.

Durchbruch der Schallmauer beim elektrischen Laden mit 1.000 Kilowatt Leistung

Entwickler von Mercedes-Benz Trucks haben erstmals einen Prototyp des im Jahr 2023 vorgestellten eActros 600 an einer Ladesäule mit einer Leistung von einem Megawatt im unternehmenseigenen Entwicklungs- und Versuchszentrum in Wörth am Rhein erfolgreich geladen. Mercedes-Benz Trucks ist umfassend an der Entwicklung des neuen, branchenweit gültigen MCS-Ladestandards beteiligt. Dieser spielt besonders für das öffentliche Laden entlang wichtiger Verkehrsachsen eine zentrale Rolle.

Eine Million produzierte Freightliner Cascadia

Daimler Truck feiert einen bedeutsamen Meilenstein in der Produktion des Freightliner Cascadia: Eine Million Cascadia wurden seit 2007 gebaut. Der Cascadia ist der erste „Class 8“-Lkw in Nordamerika, der diese siebenstellige Marke erreicht. In Nordamerika wird das Fahrzeug über ein fast 500 Standorte umfassendes Händlernetz vertrieben.

Strategische Partnerschaft für effizientere Elektro-Busse

Daimler Buses und der Batterie-System-Experte BMZ Polen haben eine strategische Partnerschaft für die Entwicklung und Lieferung der nächsten Generation von Elektro-Bus-Batterien vereinbart. BMZ wird die bisherige Batterietechnologie gemeinsam mit Daimler Buses speziell für die Anforderungen von elektrisch angetriebenen Bussen weiterentwickeln. Die neue Batteriegeneration NMC4 wird planmäßig eine hohe Energiedichte, die größere Reichweiten von Elektro-Bussen ermöglicht, und eine sehr lange Lebensdauer kombinieren. Voraussichtlich werden Kunden von Daimler Buses ab 2026 von den neuen Batterien profitieren können.





Erstmalige Verleihung des Green Mover Awards

Daimler Truck hat am 24. April 2024 erstmalig den unternehmensinternen Umweltpreis, den „Green Mover Award“, verliehen. Ausgezeichnet wurden herausragende Projekte und Initiativen im Bereich Umweltschutz und Umweltengagement.

Präsentation des ersten autonomen Freightliner eCascadia

Daimler Truck brachte erstmals den batterieelektrischen Antrieb und das autonome Fahren in einem Technologieträger zusammen. Der Lkw basiert auf dem nordamerikanischen Serienmodell des Freightliner eCascadia und ist mit der autonomen Fahrsoftware von TORC Robotics sowie sehr moderner Sensorik und Computertechnologie ausgestattet. Diese Komponenten ermöglichen planmäßig, dass der Technologieträger zu einem späteren Zeitpunkt gemäß SAE-Level 4 autonom fahren kann. TORC Robotics, Inc. ist eine Tochtergesellschaft von Daimler Truck für autonome Fahrtechnologie.

Erweiterung des Defence Portfolios von Mercedes-Benz Special Trucks

Mit dem neuen Mercedes-Benz Lkw Zetros 8x8 komplettierte Mercedes-Benz Special Trucks die Produktfamilie Zetros. Das Fahrzeug gibt es als Zweiachser, Dreiachser oder Vierachser und auf Wunsch auch mit geschützter Kabine aus einer Hand. Mit dem neuen Zetros 8x8 und der ebenfalls neuen geschützten Kabine ab Werk erweitert Mercedes-Benz Special Trucks das Portfolio im Bereich der militärischen Logistik- und Unterstützungsfahrzeuge. Für einen Großauftrag des kanadischen Verteidigungsministeriums werden etwa 1.500 Logistik-Lkw vom Typ Zetros produziert, darunter rund 500 Vierachser mit Allrad, 8x8.

Hochstufung von Daimler Truck durch Ratingagentur S&P

Die Ratingagentur Standard & Poors Global Ratings (S&P) hat bekanntgegeben, das langfristige Rating für Daimler Truck von BBB+ auf A- anzuheben. Die Gründe hierfür sind ein stabiler Umsatz, eine robuste Profitabilität und ein erfreulicher Cash Flow. S&P's Ausblick für Daimler Truck ist stabil.

Untersuchung der Verbesserung von Lieferketten für Flüssigwasserstoff

Daimler Truck und Kawasaki Heavy Industries unterzeichneten eine Absichtserklärung, um gemeinsam Optionen für die Verbesserung von Lieferketten für Flüssigwasserstoff zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs in Europa zu untersuchen. Die Initiative beschäftigt sich mit Schlüsselementen der gesamten Lieferkette und birgt erhebliches Potenzial zur Reduzierung der Kosten für Flüssigwasserstoff.

Start der kundennahen Erprobungen von Mercedes-Benz GenH2 Trucks

Auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Transports ist Daimler Truck in die nächste Entwicklungsphase von Brennstoffzellen-Lkw gestartet. Nach intensiven Erprobungen auf der Teststrecke und auf öffentlichen Straßen besitzen die Mercedes-Benz GenH2 Trucks nun eine fortgeschrittene Entwicklungsreife, sodass sie zu kundennahen Erprobungen in den täglichen Logistikeinsatz in unterschiedlichen Anwendungen gebracht werden. Die Erkenntnisse aus der circa einjährigen Erprobungsphase werden Berücksichtigung für die Serienentwicklung finden.

Größte Erprobungsfahrt in der Geschichte von Mercedes-Benz Trucks

Bei der „eActros 600 European Testing Tour 2024“ legten zwei seriennahe Prototypen des neuen Elektro-Flaggschiffs eActros 600 über 15.000 Kilometer zurück. Sie fuhren durch über 20 europäische Länder mit jeweils 40 Tonnen Gesamtzuggewicht. Zu den Highlights der Reise der batterieelektrischen Fernverkehrs-Lkw zählten der nördlichste sowie der südlichste Punkt des europäischen Festlands: das Nordkap in Norwegen und Tarifa in Spanien.





Daimler Truck Financial Services auf dem Weg zum integrierten Service-Provider für Elektromobilität

Das Segment baut neue Dienstleistungen auf, welche die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge unterstützen. Dabei stellt Daimler Truck Financial Services nicht nur die Finanzierung von Lkw und Bussen sicher, sondern bietet Kunden zusammen mit Daimler Truck ein ganzheitliches Ökosystem rund um das Fahrzeug und die Ladeinfrastruktur aus einer Hand an. Der Wandel zum Komplettservice-Anbieter bietet zusätzliche Wachstumschancen mit neuen Produkten und Geschäftsmodellen, die über klassisches Leasing und Finanzierung für Lkw und Busse hinausgehen.

Abschluss der ersten Tranche des Aktienrückkaufprogramms 2023

Die Daimler Truck Holding AG hat am 2. August 2023 die Durchführung eines Aktienrückkaufprogramms im Wert von bis zu 2 Mrd. € (ohne Erwerbsnebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten begonnen. Die erste von zwei Tranchen dieses Programms ist zum 30. August 2024 erfolgreich abgeschlossen worden. Im Rahmen der ersten Tranche wurden insgesamt 31.083.593 Aktien im Gesamtwert von 1.032 Mio. € zurückgekauft. Die zurückgekauften Aktien wurden wie angekündigt eingezogen und das Grundkapital entsprechend herabgesetzt. Eine zweite Tranche des Aktienrückkaufprogramms wurde am 17. September 2024 gestartet und soll spätestens bis zum 1. August 2025 abgeschlossen sein.

Generationswechsel an der Unternehmensspitze

Der Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG hat Karin Rådström zum 1. Oktober 2024 zur neuen Vorstandsvorsitzenden des Unternehmens ernannt und in dieser Funktion bis zum 31. Januar 2029 bestellt. Sie trat die Nachfolge von Martin Daum an, der am 30. September 2024 als Vorstandsvorsitzender zurückgetreten ist und den Weg für das nächste Kapitel der Transformation des Konzerns geebnet hat. Martin Daum blieb bis zum 31. Dezember 2024 ordentliches Mitglied des Vorstands und unterstützte damit einen fließenden Übergang. Der Aufsichtsrat dankt Martin Daum für seinen Einsatz und seine Lebensleistung.

Spatenstich der ersten Ladestation für batterieelektrische Nutzfahrzeuge in Kalifornien

Greenlane, ein Joint Venture zwischen Daimler Truck North America LLC, NextEra Energy Resources, LLC und BlackRock, hat den Spatenstich für den ersten Ladestandort in Colton, Kalifornien, vollzogen. Dieser markiert den Beginn des Baus des ersten kommerziellen Ladekorridors des Unternehmens, der sich im Wesentlichen von den Ballungszentren Los Angeles bis Las Vegas entlang des Interstate Highway 15 erstrecken wird. Der Standort in Colton soll nach vollständigem Ausbau mehr als 60 Ladepunkte für batterieelektrische Nutzfahrzeuge mit schwerem, mittlerem und leichtem Gewicht umfassen.

CO₂e-neutraler Fernverkehr als Mittelpunkt der IAA Transportation 2024

Daimler Truck hat im September im Rahmen der Branchenmesse IAA Transportation 2024 in Hannover seinen Weg zum nachhaltigen Transport aufgezeigt. Hierbei standen die Themen Dekarbonisierung und Digitalisierung im Fokus. Das Messe-Highlight von Daimler Truck war der batterieelektrische Lkw Mercedes-Benz eActros 600. Mit seinem neuen Elektro-Flaggschiff soll spürbar zur Dekarbonisierung des Fernverkehrs, der zwei Drittel und damit den Großteil der lokalen CO₂e-Emissionen im Lkw-Verkehr ausmacht, beigetragen werden.

Der neue Mercedes-Benz eCitaro K: E-Mobilität im Kompaktformat

Daimler Buses erweiterte die Mercedes-Benz eCitaro Modellpalette und bietet mit dem 10,6 Meter langen Mercedes-Benz eCitaro K seit dem Jahr 2024 neben dem 12,1 Meter langen eCitaro und dem 18,1 Meter langen eCitaro G auch eine kurze Variante des beliebten, voll-elektrischen Niederflrbusse an. Mit einem Wendekreis von nur 17,3 Metern fühlt sich der neue eCitaro K auf engen, winkligen Linien in Vororten und Altstädten wie zuhause.



International Truck of the Year 2025

Nutzfahrzeug-Fachjournalisten aus 24 europäischen Ländern haben den batterieelektrischen Mercedes-Benz eActros 600 zum „International Truck of the Year 2025“ gekürt. Das neue Elektro-Flaggschiff von Mercedes-Benz Trucks punktet mit fortschrittlicher Aerodynamik, Leistungsfähigkeit des Antriebs und einer Reichweite von rund 500 Kilometern mit einer Batterieladung.

Präsentation der fünften Generation des Freightliner Cascadia

Die Daimler Truck-Marke Freightliner, ein führender Hersteller von mittelschweren und schweren Lkw und eine Sparte von Daimler Truck North America (DTNA), hat die fünfte Generation seines Schwerlast-Lkw Cascadia vorgestellt. Die neue Generation des Fernverkehrs-Lkw der sog. Class 8 auf dem nordamerikanischen Markt bringt Fortschritte in Sachen Sicherheit, Effizienz und Wirtschaftlichkeit.

Joint Venture von Daimler Truck und Volvo Group für softwaredefinierte Fahrzeugplattform

Daimler Truck und die Volvo Group haben eine verbindliche Vereinbarung zur Gründung eines neuen 50:50-Joint-Ventures unterzeichnet, um eine softwaredefinierte Fahrzeugplattform für schwere Nutzfahrzeuge zu entwickeln und die Transformation der Branche voranzutreiben. Gemeinsames Ziel der Partner ist es, ein Lkw-Betriebssystem zu entwickeln und die vielseitigen anwendungs- und markenunabhängigen Produkte aus diesem Joint Venture anderen Nutzfahrzeugherstellern anzubieten.

Achim Puchert neuer CEO von Mercedes-Benz Trucks

Der Aufsichtsrat von Daimler Truck hat Achim Puchert mit Wirkung vom 1. Dezember 2024 bis zum 30. November 2027 zum Mitglied des Vorstands der Gesellschaft mit Verantwortlichkeit für die Regionen Europa und Lateinamerika und die Marke Mercedes-Benz Trucks bestellt. Achim Puchert war zuvor CEO und Präsident von Mercedes-Benz do Brasil und Lateinamerika. Er folgte auf Karin Rådström, die ihrerseits zur Vorstandsvorsitzenden ernannt worden war.

Daimler Truck Cares:

Erneute Spende für die Menschen in der Ukraine

Als Zeichen der anhaltenden Solidarität setzt Daimler Truck die Unterstützung für die Bevölkerung in der Ukraine fort und spendete erneut eine Million Euro an vor Ort tätige Hilfsorganisationen. Das Unternehmen ist sich seiner Verantwortung für die Gesellschaft, Umwelt und die Gemeinden um seine Standorte herum bewusst. Unter dem Programm „Daimler Truck Cares“, initiiert im Juli 2024, bündelt das Unternehmen sein weltweites Corporate Citizenship-Engagement in den Bereichen Corporate Giving (Geld- und Sachspenden) und Corporate Volunteering (freiwilliges Engagement der Beschäftigten während der Arbeitszeit).

Elektrifizierung des Bus-Verkehrs zwischen Stadt und Land

Daimler Buses hat seinen ersten batterieelektrisch angetriebenen Überlandbus, den Mercedes-Benz eIntouro, als seriennahen Prototyp vorgestellt. Damit elektrifiziert der Hersteller den öffentlichen Nahverkehr zwischen Städten und ländlichen Gebieten. Das Fahrzeug wird eine Reichweite von bis zu 500 Kilometern bieten und eignet sich damit für längere Strecken und höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten, beispielsweise auf Landstraßen, im Vergleich zu einem E-Stadtbuss. Der Bus erhält die gleiche Batterietechnologie, sogenannte LFP-Batterien (Lithium-Eisen-Phosphat), wie der Fernverkehrs-Lkw Mercedes-Benz eActros 600.

Serienstart des Mercedes-Benz eActros 600

Die Elektrifizierung der Produktpalette schreitet voran: Das Unternehmen feierte im November den Serienstart des Mercedes-Benz eActros 600 für den Fernverkehr im Mercedes-Benz Werk Wörth. Die hohe Batteriekapazität von über 600 Kilowattstunden sowie eine neue, besonders effiziente elektrische Antriebsachse aus eigener Entwicklung ermöglichen eine Reichweite des E-Lkw von rund 500 Kilometern ohne Zwischenladen.





Steuerungssystem

Wertorientiertes Steuerungssystem

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

Finanzielle Steuerungsgrößen

Umsatzerlöse

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

EBIT

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

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

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts wird sowohl für den Konzern, das Industriegeschäft und dessen Segmente

sowie für Financial Services ergänzend ein bereinigtes EBIT ermittelt und 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.

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 beträgt für das Geschäftsjahr 2024 im Industriegeschäft 12 % vor Steuern.

Operatives Nettovermögen (Industriegeschäft)

Den Segmenten des Industriegeschäfts werden sämtliche Vermögenswerte und Schulden zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Deren Nettowert repräsentiert das in den Segmenten des Industriegeschäfts gebundene Kapital für operative Zwecke. Das operative Nettovermögen des Industriegeschäfts enthält zusätzlich noch Überleitungsstellen des Konzerns, die nicht den Segmenten zugeordnet sind. Liquidität sowie Umsätze zu Ertragsteuern und Pensionen fließen nicht in die Berechnung des operativen Nettovermögens ein. Die Steuerung des Industriegeschäfts und dessen Segmente erfolgt auf Basis des durchschnittlichen operativen Nettovermögens eines Jahres. 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 und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind, im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt. Im Free Cash Flow des Industriegeschäfts sind auch sonstige, nicht den Segmenten zuzuordnende Überleitungsstellen enthalten.

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 und dessen Segmente abgeleitet werden. Der CFBIT dient zur Steuerung der operativen Zahlungsmittelgenerierung auf Segmentebene 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 ermittelt und 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.



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.

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)

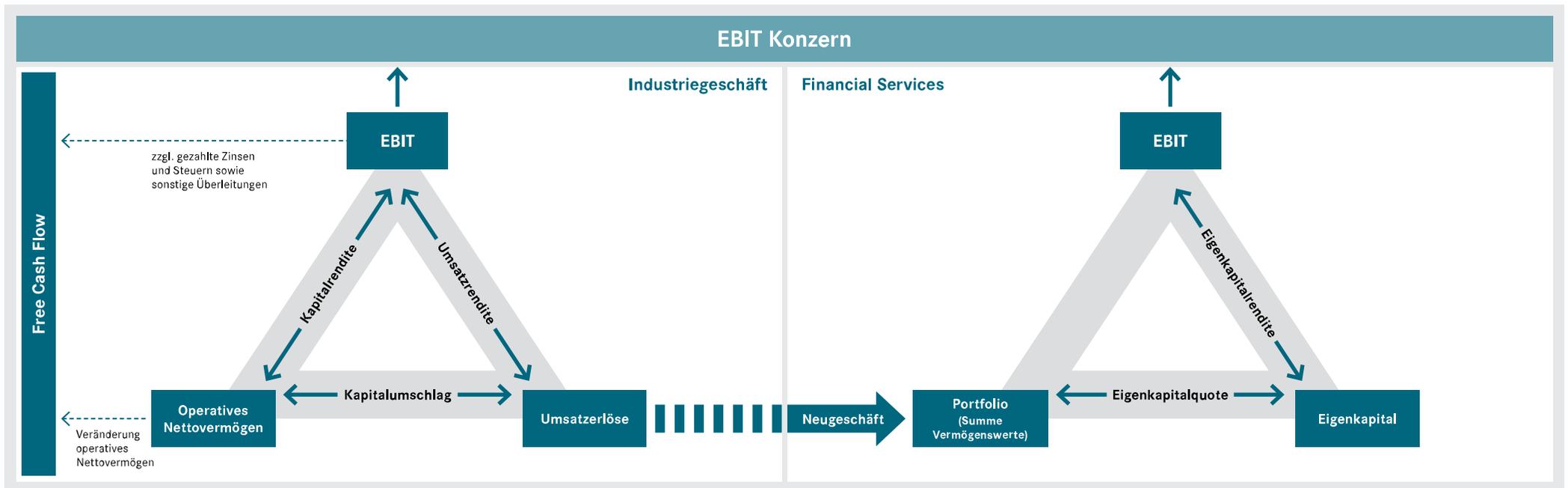
Für Financial Services erfolgt die Beurteilung der Profitabilität auf Basis der Eigenkapitalrendite. Die Eigenkapitalrendite wird als EBIT im Verhältnis zum durchschnittlichen Eigenkapital der Quartale berechnet. Übersteigt die Eigenkapitalrendite den Eigenkapitalkostensatz, wird im Segment Financial Services Wert für die Aktionäre geschaffen. Der Eigenkapitalkostensatz vor Steuern beträgt 14 % im Geschäftsjahr 2024. 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.

B.02

Finanzielles Steuerungssystem





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 2024 der Absatz emissionsfreier Fahrzeuge, die Reduktion der CO₂e-Emissionen von Produktionsstätten des Daimler Truck-Konzerns, das allgemeine Wohlbefinden der Mitarbeiter sowie der globale Anteil weiblicher Führungskräfte Berücksichtigung im Vergütungsmodell. Damit wird ein Anreiz zur konsequenten Umsetzung der nachhaltigen Geschäftsstrategie von Daimler Truck geschaffen.

Definition der Sensitivitäten

Zur qualitativ-komparativen Beschreibung von Veränderungen je Kennzahl, werden die nachfolgend definierten, auf eine Nachkommastelle gerundeten, Intervalle verwendet.

Der Gesamtmarkt, Absatz und Umsatz von Daimler Truck sowie das Vertragsvolumen und Neugeschäft von Financial Services befinden sich auf Vorjahresniveau, wenn sich diese in einem Intervall zwischen -2,0 % und +2,0 % bewegen. Bei einer Veränderung in einem Intervall zwischen unter -2,0 % und -7,5 % bzw. zwischen über +2,0 % und +7,5 % wird von einem leichten Rückgang bzw. einem leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr geschrieben. Sollte sich die Veränderung unter -7,5 % oder über +7,5 % im Vergleich zum Vorjahr befinden, wird dies als ein deutlicher Rückgang oder ein deutlicher Anstieg klassifiziert.

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

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

Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Zu den bedeutsamsten Leistungsindikatoren für den Daimler Truck-Konzern im Sinne des Deutschen Rechnungslegungs Standards Nr. 20 zählten für 2024 folgende Steuerungsgrößen auf Konzernebene: Umsatzerlöse, EBIT und bereinigtes EBIT. Für das Industriegeschäft waren neben dem Absatz auch der Free Cash Flow bedeutsamste Leistungsindikatoren. Die bereinigte Eigenkapitalrendite und das Neugeschäft stellten für das Segment Financial Services die bedeutsamsten Leistungsindikatoren dar.

Für das Jahr 2025 werden die Umsatzerlöse auf Konzernebene nicht mehr gesondert als bedeutsamster Leistungsindikator klassifiziert, da diese hauptsächlich durch die Umsatzerlöse des Industriegeschäfts beeinflusst und gesteuert werden. Auf eine Prognose der Umsatzerlöse auf Konzernebene wird daher für das Jahr 2025 verzichtet. Stattdessen werden die Umsatzerlöse des Industriegeschäfts für 2025 als bedeutsamster Leistungsindikator klassifiziert.

Weiterhin wird für das Jahr 2025 das EBIT auf Konzernebene nicht mehr gesondert als bedeutsamster Leistungsindikator klassifiziert, da diesbezügliche Veränderungen vorwiegend bereits im Leistungsindikator des bereinigten EBIT reflektiert werden. Für das Jahr 2025 wird daher auf eine Prognose des EBIT auf Konzernebene verzichtet.

Darüber hinaus wird das Neugeschäft des Segments Financial Services für das Jahr 2025 nicht mehr gesondert als bedeutsamster Leistungsindikator ausgewiesen, da die Steuerung des Segments vorwiegend auf der bereinigten Eigenkapitalrendite basiert. Für das Jahr 2025 wird daher auf eine Prognose des Neugeschäfts für Financial Services verzichtet.

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

Weltwirtschaft

Die Entwicklung der Weltwirtschaft war im Berichtsjahr trotz anhaltender geopolitischer Krisen stabil. Die Inflationsraten haben sich im Vergleich zum Vorjahr weiter verringert, was zu ersten Zinssenkungen der wichtigen Zentralbanken führte. Global betrug die Inflation im Jahresdurchschnitt 2024 rund 4,5 %. Das weltweite Bruttoinlandsprodukt (BIP) legte im abgelaufenen Berichtsjahr um gut 2,5 % zu.

Die US-amerikanische Volkswirtschaft entwickelte sich in 2024 leicht besser als erwartet. Ein robuster Arbeitsmarkt und ein starker privater Konsum führten trotz eines hohen Zinsniveaus zu einem Wachstum des BIPs im Berichtsjahr um 2,8 %. Zudem erlaubte der sich im Jahresverlauf abschwächende Preisdruck erste Zinssenkungen der Federal Reserve (Fed). Der durchschnittliche Anstieg der Verbraucherpreise betrug im abgelaufenen Jahr 2,9 %.

In der Eurozone hat sich die Inflation im Jahresverlauf in Richtung des Zielwertes der Europäischen Zentralbank (EZB) bewegt, wenngleich die Raten zum Ende des Jahres wieder leicht anstiegen. Für das Gesamtjahr 2024 lag die Inflationsrate bei 2,4 %. Der Entwicklung folgend startete die EZB im Juni mit einer ersten Zinssenkung und führte den Kurs bis zum Jahresende fort. Im Dezember lag der Einlagesatz bei 3,0 %. Trotz dieses geldpolitischen Kurswechsels blieb das wirtschaftliche Wachstum der Eurozone im Gesamtjahr 2024 weiterhin schwach: Das BIP wuchs um 0,7 % gegenüber dem Vorjahr und damit deutlich unter dem langjährigen Durchschnitt. Während das BIP in Frankreich um 1,1 % und in Spanien sogar um 3,2 % zulegte, ging die Wirtschaftsleistung in Deutschland erneut zurück (-0,2 %). Die Industrieproduktion in der Eurozone, ein wichtiger Treiber der Frachtnachfrage, reduzierte sich in 2024 um 3,0 % gegenüber dem Vorjahr.

In Japan war das BIP in 2024 nahezu unverändert (+0,1 %). Die chinesische Wirtschaft wuchs um 5,0 % und somit stärker als erwartet. Ein starker privater Konsum und ein kräftiger Anstieg der Investitionen führten in Brasilien zu einem Wirtschaftswachstum von rund 3,0 %.

In diesem Umfeld zeigten sich die Wechselkurse volatil. Der Kurs des US-Dollars zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 1,03 und 1,12. Zum Jahresende war der Euro 6 % schwächer als zum Jahresabschluss 2023. Der japanischen Yen schwankte zum Euro im Bereich von 155 bis 175. Im Jahresendvergleich ergab sich eine Aufwertung des Euro um gut 4 %. Gegenüber dem brasilianischen Real gewann der Euro rund 20 %.

Der Markt der Nutzfahrzeuge

Die wichtigen Lkw-Absatzmärkte entwickelten sich wie erwartet rückläufig. In Nordamerika ging der Markt für schwere Lkw (Klasse 8) um 7 % auf 308 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 8 % auf 315 Tsd. Einheiten. Der brasilianische Markt für schwere Lkw hat sich mit einem Wachstum von 19 % im Vergleich zum Vorjahr deutlich erholt. In Japan stieg das Marktvolumen von schweren Lkw um 11 %, während in China der Markt um 3 % zurückging.

Wichtige Absatzmärkte für schwere Busse schlossen im Berichtsjahr dagegen erfreulich ab. Zwar lag das Marktvolumen in der Region EU30 noch unterhalb des Vor-Pandemie-Niveaus, zeigte allerdings einen Zuwachs von 4 % gegenüber dem Vorjahr. Der brasilianische Markt für schwere Busse setzte 2024 seine Aufwärtsbewegung fort und stieg um 10 %.



Geschäftsentwicklung

Konzernabsatz deutlich unter dem Vorjahresniveau

Im Jahr 2024 hat der Daimler Truck-Konzern (nachfolgend auch „Daimler Truck“ oder „Konzern“ genannt) weltweit 460.409 (2023: 526.053) Fahrzeuge abgesetzt. Der Anteil der emissionsfreien Fahrzeuge ist auf 4.035 (2023: 3.443) 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 2024 mit 190.428 (2023: 195.014) Fahrzeugen einen leichten Absatzrückgang. In einem rückläufigen Marktumfeld konnte das Segment den Absatz im Vocational-Markt, dem Bereich der Bau- und Spezialfahrzeuge, durch eine Erweiterung des Produktportfolios steigern und somit den Absatzrückgang in Summe abfedern. Wir verzeichneten in den USA mit 156.187 Einheiten (-4 %) und in Kanada mit 15.608 Einheiten (-5 %) im Vergleich zum Vorjahr einen leichten Absatzrückgang. Dagegen ist der Absatz in Mexiko um 26 % auf 17.461 Einheiten deutlich angestiegen.

Im Jahr 2024 verzeichnete das Segment **Mercedes-Benz Trucks** mit 126.477 (2023: 158.511) Fahrzeugen einen deutlichen Absatzrückgang. Der Absatz in der Region EU30 ist insbesondere aufgrund einer schwachen Marktentwicklung in wesentlichen Kernmärkten um 35 % auf 60.767 Einheiten deutlich gesunken. Dagegen ist der Absatz in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, um 55 % auf 27.054 Einheiten signifikant gestiegen. Diese Absatzentwicklung ist im Wesentlichen auf eine Erholung nach der Einführung der Abgasnorm Euro VI in 2023 zurückzuführen.

Der Absatz des Segments **Trucks Asia** ist mit 125.234 (2023: 161.171) Fahrzeugen deutlich gesunken. Die Absatzentwicklung resultierte im Wesentlichen aus einer schwächeren Marktnachfrage in Indien, Indonesien und anderen asiatischen Märkten. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichneten wir in Indien mit 21.434 Einheiten (-16 %) und in Japan mit 34.197 Einheiten (-12 %) einen deutlichen Absatzrückgang. Der deutliche Absatzrückgang in Indonesien auf 22.584 Einheiten (-36 %) stand im Zusammenhang mit der rückläufigen Marktentwicklung aufgrund der Präsidentschaftswahlen.

Der Absatz von unserem chinesischen Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), zu dem Lkw der Marke Auman beitragen, ist deutlich auf 56.648 (2023: 70.078) Einheiten gesunken. Die Absatzentwicklung resultierte im Wesentlichen aus dem weiterhin herausfordernden Marktumfeld in China.

Der Absatz des Segments **Daimler Buses** lag im Jahr 2024 mit 26.646 Einheiten (+2 %) auf dem Niveau des Vorjahres. In Nordamerika konnte der Absatz um 11 % auf 4.241 Einheiten deutlich gesteigert werden, insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung in Mexiko. In der Region EU30 blieb der Absatz mit 7.820 Einheiten und in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, mit 9.488 Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres.

Im Berichtsjahr 2024 hat das Segment **Financial Services** in 16 Märkten mehr als jedes fünfte Neufahrzeug des Daimler Truck-Konzerns verleast oder finanziert. Zum Jahresende 2024 verzeichnete das Segment ein Vertragsvolumen von insgesamt 32,2 Mrd. € (+14 %). Einerseits ließ sich dieses Wachstum auf ein starkes operatives Geschäft in Nordamerika zurückführen. Andererseits war das Wachstum durch den Hochlauf des operativen Geschäfts in Deutschland geprägt. Wechselkursbereinigt entsprach dies einem Wachstum von 15 %. Financial Services schloss im Jahresverlauf weltweit neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 11,4 Mrd. € (+1 %) ab.

B.03

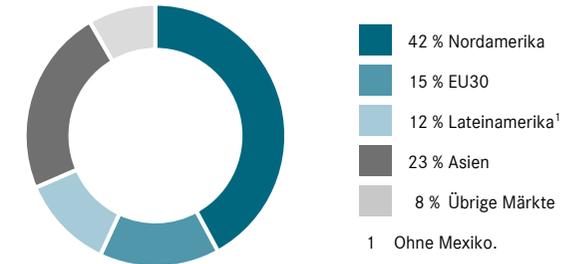
Konzernabsatz¹

	2024	2023	Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	460.409	526.053	-12
davon emissionsfreie Fahrzeuge	4.035	3.443	+17
Trucks North America	190.428	195.014	-2
Mercedes-Benz Trucks	126.477	158.511	-20
Trucks Asia	125.234	161.171	-22
Daimler Buses	26.646	26.168	+2

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

B.04

Absatzstruktur Daimler Truck



B.05

Marktanteile¹

	2024	2023	Veränd. in Prozentpunkte
in %			
Trucks North America			
North America ² Klasse 8	39,8	39,1	+0,8
North America ² Klasse 6-7	34,1	34,8	-0,7
North America ² Klasse 6-8	38,0	37,8	+0,2

Mercedes-Benz Trucks

EU30 ³ HDT	16,9	19,0	-2,1
EU30 ³ MDT	24,6	25,3	-0,7
EU30 ³ HDT/MDT	17,8	19,6	-1,9

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

² USA, Kanada und Mexiko.

³ Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen.



Auftragslage

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

Die Auftragseingänge waren im Geschäftsjahr 2024 gegenüber dem Vorjahresniveau leicht rückläufig, insbesondere aufgrund der nachlassenden Nachfrage in der Region EU30 sowie in asiatischen Märkten. Dagegen zeigte sich unterjährig im vierten Quartal 2024 im Vergleich zum Vorjahresquartal in Summe sowie in den Segmenten Mercedes-Benz Trucks und Trucks Asia eine positive Entwicklung.

Investitions- und Forschungstätigkeit

Sachinvestitionen

Die Investitionen in Sachanlagen des Daimler Truck-Konzerns betragen 1.417 Mio. € im Jahr 2024 und sind damit deutlich höher ausgefallen als im Jahr zuvor (2023: 1.026 Mio. €).

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

Die Sachinvestitionen des Segments **Trucks North America** betragen 363 Mio. € und lagen somit deutlich über dem Vorjahresniveau (2023: 235 Mio. €). Sie waren geprägt durch Vorbereitungen auf Volumenwachstum bei emissionsfreien Fahrzeugen sowie Kapazitätserweiterungen.

Im Segment **Mercedes-Benz Trucks** wurde in die Vorbereitung der Produktion für neue Produkte investiert, im Wesentlichen des eActros 600. Darüber hinaus hat das Segment als Konsequenz der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG in den Aufbau eines neuen Logistikstandortes sowie in die Infrastruktur für die weltweite Ersatzteilversorgung investiert. Insgesamt beliefen sich die Sachinvestitionen bis Jahresende 2024 auf 779 Mio. € und lagen somit deutlich über dem Vorjahr (2023: 533 Mio. €).

Die Sachinvestitionen des Segments **Trucks Asia** beliefen sich im Jahr 2024 auf 139 Mio. € und sind somit leicht höher im Vergleich zum Vorjahr ausgefallen (2023: 128 Mio. €), maßgeblich beeinflusst durch Investitionen in E-Mobilität, Digitalisierung und neue Technologien sowie den Ausbau und die Verbesserung der Infrastruktur. Diese Investitionen unterstützten die Transformation zu neuen Technologien, die Aufstellung eines nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Produktportfolios sowie die Steigerung des Marktanteils.

Die Sachinvestitionen des Segments **Daimler Buses** lagen mit 125 Mio. € leicht über dem Vorjahr (2023: 115 Mio. €). Die Schwerpunkte im Jahr 2024 waren der Ausbau der Produktionsstandorte in Holysov (Tschechien), Hosdere (Türkei) und in Ligny (Frankreich).

Forschung und Entwicklung

Bei den Ausgaben für Forschung und Entwicklung (inkl. Aktivierungen) hält Daimler Truck an den strategischen Zielen fest und investiert in die Transformation als Schwerpunkt. Im Jahr 2024 lag der Fokus auf emissionsfreien Fahrzeugen und automatisiertem Fahren. So wurde etwa die Entwicklung des automatisierten Fahrens zur Steigerung des Kundennutzens vorangetrieben, da autonomes Fahren ein höheres Maß an Sicherheit und Effizienzpotenziale bietet, aber auch dem wachsenden Fahrermangel entgegenwirken kann. Darüber hinaus wurde in die Treibstoffeffizienz und in die Verbesserung des bestehenden Produktportfolios investiert. Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben beliefen sich auf 2.070 Mio. € (inkl. Aktivierungen) und lagen somit leicht über dem Vorjahr (2023: 1.965 Mio. €).

Von den Entwicklungsausgaben wurden 398 Mio. € (2023: 208 Mio. €) aktiviert, das entspricht einer Aktivierungsquote von 19 % (2023: 11 %). Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten erreichten im Berichtsjahr 79 Mio. € (2023: 94 Mio. €).

Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben beim Segment **Trucks North America** beliefen sich auf 721 Mio. € und lagen somit leicht über dem Vorjahr (2023: 663 Mio. €). Sie wurden maßgeblich durch Investitionen in die Entwicklung emissionsfreier Fahrzeuge sowie in die Weiterentwicklung der Treibstoffeffizienz und der Performance bestehender Produkte beeinflusst.

Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben im Segment **Mercedes-Benz Trucks** konzentrierten sich im Jahr 2024 weiterhin auf die Entwicklung batterie- und wasserstoffbetriebener Fahrzeuge. Parallel dazu wurde der konventionelle Antriebsstrang an die zukünftigen Emissionsstandards adaptiert. Darüber hinaus fielen Leistungen für das Fahrerhaus zur weiteren Verbesserung und Erfüllung künftiger gesetzlicher Anforderungen an. Die Leistungen beliefen sich auf 784 Mio. € und lagen somit auf dem Vorjahresniveau (2023: 801 Mio. €).

Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben des Segments **Trucks Asia** in Höhe von 157 Mio. € lagen leicht unter Vorjahresniveau (2023: 179 Mio. €). Die Schwerpunkte waren die Entwicklung vollelektrischer Fahrzeuge und digitaler Services sowie die Weiterentwicklung des bestehenden Portfolios.

Beim Segment **Daimler Buses** wurden in 2024 193 Mio. € für Forschung und Entwicklung investiert (2023: 172 Mio. €). Somit lagen die Ausgaben leicht über dem Vorjahr. Im Jahr 2024 setzte sich die Verschiebung in Richtung CO₂e-freier Antriebe für Integralbusse und Chassis fort. Außerdem wurde weiter in die Vorbereitung des Reisebus-Portfolios zur Erfüllung der Abgasnorm Euro VII investiert.



Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

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

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

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

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

Weitergehende Informationen zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns können der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung [↗ C.01](#), der Konzern-Gesamtergebnisrechnung [↗ C.02](#), der Konzernbilanz [↗ C.03](#), der Konzernkapitalflussrechnung [↗ C.04](#), der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [↗ 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 2024 mit 54,1 Mrd. € rund 3 % leicht unter dem Vorjahresniveau von 55,9 Mrd. €. Im Industriegeschäft ist der Umsatz um 5 % auf 50,7 Mrd. € leicht gesunken (2023: 53,2 Mrd. €). Der Umsatzrückgang resultierte im Wesentlichen aus einer rückläufigen Entwicklung des Konzernabsatzes sowie aus negativen Wechselkurseffekten, insbesondere aus der Umrechnung von japanischen Yen und brasilianischen Real. Bereinigt um Wechselkurseffekte betrug der Umsatzrückgang des Konzerns 1 %. Gegenläufig wirkte im Umsatz eine verbesserte Preisdurchsetzung der Fahrzeugsegmente. [↗ B.06](#)

B.06

Umsatz nach Segmenten und Regionen

	2024	2023	24/23
in Millionen €			Veränd. in %
Daimler Truck-Konzern	54.077	55.890	-3
davon Industriegeschäft	50.743	53.216	-5
Segmente			
Trucks North America	23.781	23.492	+1
Mercedes-Benz Trucks	19.095	21.638	-12
Trucks Asia	6.111	7.060	-13
Daimler Buses	5.247	4.566	+15
Financial Services	3.334	2.674	+25
Überleitung	-3.491	-3.541	-1
Regionen			
Europa	16.237	18.426	-12
davon Deutschland	6.116	6.845	-11
Nordamerika	25.566	24.613	+4
davon USA	20.419	20.056	+2
Asien	6.050	7.172	-16
davon Japan	3.291	3.400	-3
Lateinamerika ¹	4.249	3.521	+21
Übrige Märkte	1.975	2.158	-8

1 Ohne Mexiko.

Die **Umsatzkosten** betragen im Berichtsjahr 42,9 Mrd. € und verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 2 %. Der Rückgang der Umsatzkosten resultierte im Wesentlichen aus der Absatzveränderung sowie aus Wechselkurseffekten. Gegenläufig wirkten höhere Herstellungskosten je Einheit, insbesondere aufgrund des inflationsbedingten Kostenanstiegs. [↗ B.07](#)

Insgesamt verringerte sich das **Bruttoergebnis vom Umsatz** leicht auf 11,2 Mrd. € (2023: 11,9 Mrd. €) sowie im Verhältnis zum Umsatz von 21,3 % auf 20,7 %. [↗ B.07](#)

Die **Vertriebskosten** lagen mit 3,0 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Im Berichtsjahr wurde ein Sondereffekt i.H.v. 169 Mio. € aus der Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen berücksichtigt, der sich aufgrund der andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft ergab. Die Relation der Vertriebskosten zu den Umsatzerlösen erhöhte sich von 5,2 % auf 5,6 %. [↗ B.07](#)

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erhöhten sich die **allgemeinen Verwaltungskosten** von 2,4 Mrd. € leicht auf 2,6 Mrd. €. Im Verhältnis zu den Umsatzerlösen stiegen die allgemeinen Verwaltungskosten von 4,3 % auf 4,8 %. [↗ B.07](#)

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** lagen im Geschäftsjahr 2024 mit 1,7 Mrd. € leicht unter dem Vorjahresniveau (2023: 1,8 Mrd. €). Der Rückgang ist maßgeblich auf eine höhere Aktivierungsquote der Entwicklungsausgaben zurückzuführen. Weitere Informationen hierzu können im Abschnitt Investitions- und Forschungstätigkeit des Kapitels [↻ Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf](#) des zusammengefassten Lageberichts entnommen werden. [↗ B.07](#)

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag mit 279 Mio. € (2023: 563 Mio. €) deutlich unter dem Vorjahresniveau. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus den übrigen sonstigen Aufwendungen, die auch Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren enthalten. Zudem ist ein Sondereffekt im Berichtsjahr aus der Wertberichtigung auf sonstige finanzielle Vermögenswerte i.H.v. 32 Mio. € aufgrund der andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft enthalten. [↗ B.07](#)

Im Jahr 2024 lag das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** mit -603 Mio. € (2023: -109 Mio. €) deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Der negative Ergebnisbeitrag des Gemeinschaftsunternehmens cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) ist auf -404 Mio. € (2023: -50 Mio. €) gestiegen und enthält eine nicht zahlungswirksame Wertberichtigung i.H.v. -281 Mio. €. Dieser Sondereffekt steht im Zusammenhang mit der verzögerten Entwicklung der Infrastruktur für grünen Wasserstoff in den Kernregionen Europa und USA sowie der aktuellen Unsicherheit hinsichtlich der Rahmenbedingungen in den USA. Daimler Truck ist weiterhin davon überzeugt, dass wasserstoffbasierte Fahrzeuge ein wesentlicher Bestandteil für den CO₂e-neutralen Transport der Zukunft sind, um die europäischen Flottenziele zu erreichen. Zudem wurde das At-equity-Ergebnis wesentlich durch Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) mit -178 Mio. € (2023: -66 Mio. €) beeinflusst, darin ist ein Sondereffekt i.H.v. -120 Mio. € aus der vollständigen nicht zahlungswirksamen Wertberichtigung des Buchwerts enthalten, resultierend aus den negativen Auswirkungen der aktuellen Markt- und Wirtschaftslage in China. [↗ B.07](#)

Das **übrige Finanzergebnis** verbesserte sich auf -19 Mio. € (2023: -132 Mio. €), im Wesentlichen aufgrund von Währungskursgewinnen aus Devisenbestandsbewertung sowie geringeren Aufwendungen aus Eigenkapitalinstrumenten. [↗ B.07](#)

Das **Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)** lag im Geschäftsjahr 2024 mit 3,6 Mrd. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahreswerts von 5,2 Mrd. €, im Wesentlichen aufgrund des geringeren Absatzvolumens sowie den beschriebenen Sondereffekten. [↗ B.07](#)

Das **bereinigte EBIT** betrug 4,7 Mrd. € (2023: 5,5 Mrd. €). Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ B.09](#) enthalten.

Das **Zinsergebnis** stieg von 144 Mio. € auf 210 Mio. €. [↗ B.07](#)

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand verringerte sich von 1.355 Mio. € auf 736 Mio. €. Die geringere Steuerquote von 19,4 % im Geschäftsjahr 2024 (2023: 25,4 %) resultierte aus höheren Steuererträgen für zuvor nicht bilanzierte aktive latente Steuern. [↗ B.07](#)

**B.07****Verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
in Millionen €						
Umsatzerlöse	54.077	55.890	50.743	53.216	3.334	2.674
Umsatzkosten	-42.879	-43.968	-40.003	-41.824	-2.876	-2.144
Bruttoergebnis vom Umsatz	11.198	11.922	10.740	11.392	459	530
Vertriebskosten	-3.009	-2.890	-2.866	-2.760	-144	-130
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.582	-2.413	-2.359	-2.195	-223	-218
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.671	-1.757	-1.671	-1.757	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	279	563	264	557	16	6
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-603	-109	-604	-109	1	-
Übriges Finanzergebnis	-19	-132	-16	-131	-3	-1
EBIT	3.592	5.183	3.487	4.997	106	186
Zinsergebnis	210	144	212	146	-2	-2
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.802	5.327	3.699	5.143	103	184
Ertragsteuern	-736	-1.355	-696	-1.304	-41	-51
Konzernergebnis	3.066	3.971	3.003	3.839	63	133
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	166	196				
davon Anteile der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	2.899	3.775				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG						
Unverwässert und verwässert	3,64	4,62				

Das **Konzernergebnis** lag mit 3,1 Mrd. € (2023: 4,0 Mrd. €) deutlich unter dem Ergebnis des Vorjahres. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Ergebnis von 166 Mio. € (2023: 196 Mio. €).

Der **Anteil der Aktionäre der Daimler Truck Holding AG** am Konzernergebnis betrug 2,9 Mrd. € (2023: 3,8 Mrd. €). Das **Ergebnis je Aktie** betrug 3,64 € (2023: 4,62 €). [↗ B.07](#)

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von 796 Mio. (2023: 818 Mio.) Stück zugrunde gelegt.

Tabelle [↗ B.07](#) zeigt die verkürzte Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler Truck-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Financial Services für das Berichtsjahr 2024 sowie für das Vorjahr.

Tabelle [↗ B.08](#) zeigt die Zusammensetzung des EBIT des Industriegeschäfts für das Geschäftsjahr 2024.

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

Umsatz und EBIT der Segmente

Der Umsatzanstieg von **Trucks North America** um 1 % auf 23.781 Mio. € im Geschäftsjahr 2024 ist im Wesentlichen auf eine verbesserte Preisdurchsetzung sowie einen gestiegenen Umsatzanteil im attraktiveren Vocational-Markt, dem Bereich der Bau- und Spezialfahrzeuge, zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der leichte Absatzrückgang.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz wurde durch eine verbesserte Preisdurchsetzung positiv beeinflusst. Gegenläufig wirkten die gestiegenen Materialkosten, die Wechselkursentwicklung sowie der leichte Absatzrückgang. In Summe stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 19,5 % auf 19,8 %. Die Bereinigungen enthielten Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen i.H.v. 30 Mio. € (2023: 0 Mio. €) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 23 Mio. € (2023: 0 Mio. €, M&A-Sachverhalte).

Das EBIT belief sich auf 3.008 Mio. € (2023: 2.887 Mio. €), das bereinigte EBIT auf 3.060 Mio. € (2023: 2.887 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite betrug 12,9 % (2023: 12,3 %). [↗ B.08](#) [↗ B.09](#)

Der Umsatz von **Mercedes-Benz Trucks** verringerte sich mit 12 % deutlich auf 19.095 Mio. € im Geschäftsjahr 2024, im Wesentlichen aufgrund des deutlich geringeren Absatzvolumens.

Das gesunkene Absatzvolumen und die Unterauslastung in der Produktion beeinflussten das Bruttoergebnis vom Umsatz negativ. Gegenläufig wirkte die verbesserte Preisdurchsetzung sowie positive Wechselkurseffekte. Das Bruttoergebnis vom Umsatz sank von 22,6 % auf 21,6 %. Die Bereinigungen enthielten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 198 Mio. € (2023: 144 Mio. €, M&A-Sachverhalte), Wertberichtigungen im Zusammenhang mit dem China-Geschäft i.H.v. 148 Mio. € (2023: 0 Mio. €, M&A-Sachverhalte) sowie Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen i.H.v. 4 Mio. € (2023: 16 Mio. €).

Das EBIT belief sich auf 1.082 Mio. € (2023: 2.038 Mio. €), das bereinigte EBIT auf 1.433 Mio. € (2023: 2.199 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 7,5 % deutlich unter dem bereinigten Vorjahreswert von 10,2 %. [↗ B.08](#) [↗ B.09](#)



Der Umsatz von **Trucks Asia** verringerte sich im Geschäftsjahr 2024 deutlich auf 6.111 Mio. € (2023: 7.060 Mio. €), im Wesentlichen aufgrund des deutlichen Absatzzrückgangs und negativen Wechselkurseffekten.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz wurde negativ beeinflusst durch den deutlichen Absatzzrückgang, die Wechselkursentwicklung sowie durch Effekte aus der Absatzstruktur. Gegenläufig wirkte eine verbesserte Preisdurchsetzung sowie eine positive Entwicklung des Aftersalesgeschäfts. Das Bruttoergebnis vom Umsatz sank in Summe von 18,8 % auf 18,5 %. Die Bereinigungen enthielten Aufwendungen im Zusammenhang mit dem China-Geschäft i.H.v. 41 Mio. € (2023: 0 Mio. €, M&A-Sachverhalte) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 12 Mio. € (2023: 0 Mio. €, M&A-Sachverhalte). Der Sondereffekt aus der vollständigen nicht zahlungswirksamen Wertberichtigung des Buchwerts von BFDA i.H.v. -120 Mio. € ist nicht in den Bereinigungen enthalten.

Das EBIT belief sich auf 53 Mio. € (2023: 330 Mio. €), das bereinigte EBIT auf 106 Mio. € (2023: 330 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 1,7 % unter dem bereinigten Vorjahreswert von 4,7 %.
↗ B.08 ↗ B.09

Der Umsatz von **Daimler Buses** stieg im Geschäftsjahr 2024 deutlich um 15 % auf 5.247 Mio. €, im Wesentlichen aufgrund einer verbesserten Preisdurchsetzung und positiven Effekten aus der Absatzstruktur.

Im Bruttoergebnis vom Umsatz wirkten positiv die verbesserte Preisdurchsetzung, die Absatzstruktur sowie Wechselkurseffekte. Gegenläufig wirkte der inflationsbedingte Kostenanstieg, insbesondere die Herstellungs- und Personalkosten. Somit stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 15,8 % auf 18,7 %. Die Bereinigungen enthielten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 7 Mio. € (2023: 0 Mio. €, M&A-Sachverhalte).

Das EBIT belief sich auf 427 Mio. € (2023: 214 Mio. €) und das bereinigte EBIT auf 434 Mio. € (2023: 214 Mio. €). Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 8,3 % deutlich über dem bereinigten Vorjahreswert von 4,7 %.
↗ B.08 ↗ B.09

Der Umsatz von **Financial Services** stieg im Geschäftsjahr 2024 vor allem aufgrund eines höheren Vertragsvolumens sowie einer gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Zinsmarge in Nordamerika und Europa deutlich mit 25 % auf 3.334 Mio. €.

Die positive Zinsmargenentwicklung sowie das gestiegene Portfolio führten zu einem deutlich gestiegenen operativen Ergebnisanteil aus dem Leasing- und Finanzierungsgeschäft, dagegen sind die Risikokosten in Nordamerika stark angestiegen. In Summe sank das Bruttoergebnis vom Umsatz von 19,8 % auf 13,8 %.

Die Bereinigungen in 2024 enthielten Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Transformations- und Restrukturierungsprogramm in Nordamerika i.H.v. 22 Mio. € (2023: 0 Mio. €) sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von der Mercedes-Benz Group AG i.H.v. 5 Mio. € (2023: 25 Mio. €, M&A-Sachverhalte).

Das EBIT belief sich auf 106 Mio. € (2023: 186 Mio. €). Das bereinigte EBIT lag mit 133 Mio. € deutlich unter dem Vorjahresniveau (2023: 211 Mio. €). Die sich daraus ergebende Eigenkapitalrendite beträgt 3,9 % (2023: 8,0 %) sowie die entsprechende bereinigte Eigenkapitalrendite 5,0 % (2023: 9,1 %).
↗ B.07 ↗ B.09

B.08

EBIT des Industriegeschäfts

	Industriegeschäft		Trucks North America		Mercedes-Benz Trucks		Trucks Asia ¹		Daimler Buses		Überleitung	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
in Millionen €												
Umsatzerlöse	50.743	53.216	23.781	23.492	19.095	21.638	6.111	7.060	5.247	4.566	-3.491	-3.541
Umsatzkosten	-40.003	-41.824	-19.082	-18.922	-14.976	-16.750	-4.979	-5.732	-4.267	-3.846	3.301	3.426
Bruttoergebnis vom Umsatz	10.740	11.392	4.699	4.570	4.119	4.888	1.132	1.329	980	721	-190	-115
Vertriebskosten	-2.866	-2.760	-406	-420	-1.750	-1.590	-560	-615	-285	-263	135	128
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.359	-2.195	-760	-750	-1.257	-1.045	-271	-292	-206	-198	135	90
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.671	-1.757	-637	-639	-581	-702	-152	-160	-174	-166	-126	-90
Übrige Erträge/ Aufwendungen	-357	312	112	126	551	482	-95	69	112	120	-1.037	-484
EBIT	3.487	4.997	3.008	2.887	1.082	2.038	53	330	427	214	-1.084	-471

¹ Das Segmentergebnis wurde wesentlich beeinflusst durch einen 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.



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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im Jahr 2024 Aufwendungen i.H.v. 1.003 Mio. € (2023: 448 Mio. €). Die Bereinigungen für M&A-Sachverhalte i.H.v. 433 Mio. € (2023: 120 Mio. €) umfassten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Wertberichtigung des At-equity-Buchwerts an cellcentric i.H.v. 281 Mio. €, Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung

von der Mercedes-Benz Group AG sowie Aufwendungen aufgrund der beabsichtigten Zusammenführung von Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation und Hino Motors. Darüber hinaus umfassten die Bereinigungen Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen) i.H.v. 152 Mio. € (2023: 0 Mio. €). ↗ **B.09**

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im Jahr 2024 Aufwendungen i.H.v. 81 Mio. € (2023: 23 Mio. €).

B.09

Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT¹

	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia ³	Daimler Buses	Financial Services	Überleitung	Daimler Truck-Konzern
in Millionen €							
2024							
EBIT	3.008	1.082	53	427	106	-1.084	3.592
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	152	152
Restrukturierungsmaßnahmen	30	4	-	-	22	-	55
M&A-Sachverhalte	23	346	53	7	5	433	867
Bereinigtes EBIT	3.060	1.433	106	434	133	-499	4.667
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	12,6	5,7	0,9	8,1	3,9	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)²	12,9	7,5	1,7	8,3	5,0	-	-
2023							
EBIT	2.887	2.038	330	214	186	-471	5.183
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	-	-	-	-	-	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	16	-	-	-	-	16
M&A-Sachverhalte	-	144	-	-	25	120	290
Bereinigtes EBIT	2.887	2.199	330	214	211	-351	5.489
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	12,3	9,4	4,7	4,7	8,0	-	-
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)²	12,3	10,2	4,7	4,7	9,1	-	-

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

2 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.

3 Das Segmentergebnis wurde wesentlich beeinflusst durch einen 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.



Kapitalrendite des Industriegeschäfts 2024

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

Die Kapitalrendite des Industriegeschäfts betrug in 2024 31,1 % (2023: 44,6 %). Der deutliche Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultierte aus dem deutlich niedrigeren EBIT.

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

B.10

Kapitalrendite des Industriegeschäfts

	2024	2023	Veränd. in %
in Millionen €			
EBIT	3.487	4.997	-30
Immaterielle Vermögenswerte	3.156	2.826	+12
Sachanlagen	8.356	7.910	+6
Vorräte	8.899	9.023	-1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.770	4.961	-24
Übrige Vermögenswerte	4.826	6.223	-22
Operative Vermögenswerte¹	29.007	30.944	-6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.529	-4.964	-9
Übrige Verbindlichkeiten	-14.383	-14.860	-3
Operative Schulden¹	-18.912	-19.824	-5
Operatives Nettovermögen¹	10.095	11.121	-9
Durchschnittliches operatives Nettovermögen	11.198	11.198	+0
Kapitalrendite (in %)	31,1	44,6	-

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



Finanzlage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement im Daimler Truck-Konzern umfasst das Kapitalstrukturmanagement, das Cash- und Liquiditätsmanagement, das Management von Marktpreisrisiken (Währungen, Zinsen, Rohstoffpreise) sowie das Management des Pensionsvermögens und von Kreditausfall- und Länderrisiken. Das weltweite Finanzmanagement wird von der Treasury-Organisation des Daimler Truck-Konzerns im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für alle Konzerngesellschaften einheitlich durchgeführt. 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 risikooptimaler Finanz- und Kapitalausstattung vorgenommen.

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

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

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

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

Das **Management von Pensionsvermögen** (Planvermögen) beinhaltet die Anlage des Vermögens, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird. Die Planvermögen sind rechtlich vom Unternehmensvermögen separiert und überwiegend in Fonds investiert; sie stehen nicht für allgemeine Unternehmenszwecke zur Verfügung. Die Planvermögen sind ausgehend von der erwarteten Entwicklung der Pensionsverpflichtungen mithilfe einer Risiko-Rendite-Optimierung auf verschiedene Anlageklassen gestreut, beispielsweise Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, alternative Investments und Immobilien. Den Erfolg der Vermögensanlage misst der Konzern mit festgelegten Referenzindizes. Über eine konzernweite Richtlinie werden die Risiken der Kapitalanlage limitiert. Darüber hinaus bestehen lokale Regelungen für das Risikomanagement der einzelnen Planvermögen. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält [Anmerkung 22. 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 33. Management von Finanzrisiken](#).



Cash Flow

Aus dem **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** **B.11** ergab sich 2024 ein Mittelzufluss von 1,6 Mrd. € (2023: Mittelzufluss 0,4 Mrd. €). Das Ergebnis vor Ertragsteuern lag unter dem Vorjahr hauptsächlich aufgrund des geringeren Absatzvolumens sowie den Sondereffekten im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit wurde durch die Entwicklung im Working Capital im Jahr 2024 positiv beeinflusst. Dies ist vor allem auf die Reduzierung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund des Zeitpunkts der Kundenzahlungen in 2024 sowie höhere Factoring-Aktivitäten zum Jahresende zurückzuführen. Darüber hinaus lagen die Vorräte nahezu auf Vorjahresniveau.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ist hauptsächlich auf ein geringeres Einkaufsvolumen zum Jahresende zurückzuführen.

Dies führte zu einer positiven Working Capital-Veränderung i.H.v. 0,6 Mrd. € (2023: negativ 1,3 Mrd. €). Das Working Capital entspricht der Summe aus Vorräten, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

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

Die Veränderungen bei den sonstigen betrieblichen Vermögenswerten und Schulden enthalten negative Effekte insbesondere aus der Verminderung der Personal- und Sozialrückstellungen und sowie der Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien.

B.11

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	7.067	5.944	6.722	5.597	345	347
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.802	5.327	3.699	5.143	103	184
Abschreibungen/Wertminderungen	1.153	1.133	1.129	1.115	24	18
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	637	87	599	65	39	21
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden						
Vorräte	179	-550	161	-455	19	-96
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	870	-660	1.203	-787	-333	127
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-464	-112	-467	-158	3	47
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-2.770	-4.097	17	-2	-2.787	-4.094
Vermietete Gegenstände	141	-160	1.063	334	-921	-494
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-398	816	-580	591	183	226
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	11	16	11	16	-	-
Gezahlte/Erstattete Ertragsteuern	-1.607	-1.415	-1.567	-1.413	-41	-1
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	1.555	386	5.268	4.449	-3.713	-4.063
Zugänge zu Sachanlagen	-1.417	-1.026	-1.407	-1.010	-10	-15
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-459	-280	-446	-268	-13	-12
Erwerb und Erlöse aus dem Kauf/Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	-325	-206	-325	-194	-	-12
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-308	-618	-303	-618	-5	-
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-44	47	-49	50	5	-3
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.552	-2.082	-2.529	-2.040	-23	-42
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	2.909	4.654	2.111	2.598	797	2.056
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	-1.528	-1.070	-1.528	-1.070	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-128	-97	-128	-97	-	-
Erwerb eigener Aktien	-850	-557	-850	-557	-	-
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	-2.788	-2.051	2.788	2.051
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	403	2.931	-3.182	-1.176	3.585	4.107
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	80	-113	84	-109	-5	-4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	6.553	7.067	6.363	6.722	190	345



Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [↗ B.11](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 2,6 Mrd. € (2023: 2,1 Mrd. €). Der Mittelabfluss ist maßgeblich auf Zugänge bei Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, den Erwerb und Verkauf von Publikumsfonds sowie den Erwerb von Anteilbesitz zurückzuführen.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** [↗ B.11](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 0,4 Mrd. € (2023: 2,9 Mrd. €). Die Mittelabflüsse resultierten im Wesentlichen aus Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. € und des Aktienrückkaufprogramms (inklusive Aufwendungen für die Durchführung des Aktienrückkaufprogramms) i.H.v. 0,9 Mrd. €. Darüber hinaus resultierten die Mittelzuflüsse hauptsächlich aus der Mittelaufnahme an internationalen Geld- und Kapitalmärkten und aus der Ausgabe von Asset-Backed-Securities (ABS). Die Emission von Anleihen im Gesamtwert von 4,7 Mrd. € erfolgte im Wesentlichen in den USA, den Niederlanden und Kanada.

Im Jahr 2024 haben sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 0,5 Mrd. € verringert.

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.12](#). 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 2024 auf 3,2 Mrd. € (2023: 2,8 Mrd. €).

Die Steigerung des Free Cash Flows im Industriegeschäft um 0,3 Mrd. € auf 3,2 Mrd. € resultierte im Wesentlichen aufgrund einer deutlichen Verbesserung im Working Capital, gegenläufig wirkte das geringere Ergebnis.

Die Verbesserung im Working Capital resultierte im Wesentlichen aus der Verringerung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund des Zeitpunkts der Kundenzahlungen in 2024 sowie einem Rückgang im Zusammenhang mit einer planmäßigen Umstellung von Händlern in Lateinamerika von Händlerbestandsfinanzierung auf internes Factoring. Weiterhin konnten die Bestände an fertigen und unfertigen Erzeugnissen reduziert werden. Gegenläufig wirkte die Reduzierung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen aufgrund eines geringeren Einkaufsvolumens zum Jahresende.

Die Factoring-Aktivitäten mit externen Banken und Finanzinstituten betragen 160 Mio. € (2023: 25 Mio. €).

Die Investitionen in das Sachanlagevermögen sind planmäßig in Bezug auf die Transformation unserer Branche angestiegen. Zusätzlich wurde eine Finanzinvestition in das Gemeinschaftsunternehmen Amplify Cell Technologies LLC i.H.v. 179 Mio. € vorgenommen.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir einen **bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ B.12](#). Der um rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen), Restrukturierungsmaßnahmen und M&A-Sachverhalte bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 3,7 Mrd. € (2023: 3,3 Mrd. €).

B.12

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2024	2023	24/23
in Millionen €			Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	5.268	4.449	+819
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.529	-2.040	-489
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	303	618	-314
Nutzungsrechte	-121	-253	+132
Übrige Anpassungen	231	36	+195
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	3.152	2.811	+341
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	108	-	+108
Restrukturierungsmaßnahmen	16	177	-161
M&A-Sachverhalte	406	315	+91
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	3.682	3.303	+379



Die Überleitung vom Cash Flow vor Zinsen und Steuer (CFBIT) zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist in der Tabelle [B. 13](#) dargestellt.

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

	2024	2023
in Millionen €		
CFBIT des Industriegeschäfts	4.358	3.972
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-1.567	-1.413
Gezahlte/erhaltene Zinsen	293	289
Übrige Überleitungsposten	67	-37
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	3.152	2.811

Die Tabelle [B. 14](#) zeigt die Zusammensetzung des CFBIT für das Industriegeschäft. In der Tabelle [B. 15](#) wird für die Fahrzeugsegmente die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt.

Für das Industriegeschäft des Daimler Truck-Konzerns wurde eine bereinigte Cash Conversion Rate von 1,1 erreicht. Damit überschreitet sie den Vorjahreswert von 0,8. Dies ist maßgeblich auf eine Verbesserung im Working Capital zurückzuführen, unterstützt durch eine gestiegene Absatzfinanzierung durch Financial Services.

B. 14**CFBIT des Industriegeschäfts**

	2024	2023
in Millionen €		
EBIT	3.487	4.997
Veränderung im Working Capital	897	-1.400
Nettofinanzinvestitionen	-325	-189
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.520	-1.480
Abschreibungen/Wertminderungen	1.129	1.115
Übrige	690	929
CFBIT	4.358	3.972

B. 15**Überleitung zum bereinigten CFBIT**

	2024	2023
in Millionen €		
CFBIT	4.358	3.972
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	108	-
Restrukturierungsmaßnahmen	16	177
M&A-Sachverhalte	406	315
Bereinigter CFBIT	4.888	4.464
Bereinigtes EBIT	4.534	5.278
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	1,1	0,8

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

Seit dem 31. Dezember 2023 erhöhte sich die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [B. 16](#) um 0,2 Mrd. € auf 8,6 Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen zurückzuführen auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts i.H.v. 3,2 Mrd. €. Gegenläufig wirkte die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, die Auszahlungen im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms (inklusive Aufwendungen für die Durchführung des Aktienrückkaufprogramms) i.H.v. 0,9 Mrd. € sowie die Eigenkapitalerhöhung bei Financial Services i.H.v. 0,5 Mrd. €.

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

	31. Dez. 2024	31. Dez. 2023	24/23
in Millionen €			
			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.363	6.722	-359
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.235	1.764	+471
Liquidität	8.598	8.487	+112
Finanzierungsforderungen/-verbindlichkeiten	271	204	+67
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-311	-369	+57
Finanzierungsforderungen/-verbindlichkeiten (nominal)	-41	-165	+124
Netto-Liquidität	8.558	8.322	+236



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 2023 um 2,9 Mrd. € auf 20,1 Mrd. € erhöht.

[↗ B. 17](#)

B. 17

Netto-Verschuldung des Daimler Truck-Konzerns

	31. Dez. 2024	31. Dez. 2023	24/23 Veränderung
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.553	7.067	-514
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.276	1.808	+468
Liquidität	8.829	8.875	-46
Finanzierungsverbindlichkeiten	-28.666	-25.727	-2.939
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-312	-369	+57
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-28.977	-26.096	-2.882
Netto-Verschuldung	-20.149	-17.221	-2.928

Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2024 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 0,6 Mrd. € (2023: 0,6 Mrd. €). Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem **sonstige finanzielle Verpflichtungen** von 1,5 Mrd. € (2023: 1,0 Mrd. €) eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen.

Sowohl zum 31. Dezember 2024 als auch zum 31. Dezember 2023 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 31](#).

[Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen](#) des Konzernanhangs entnommen werden.

Refinanzierung

Die von Daimler Truck im Jahr 2024 durchgeführten Finanzierungen dienten vor allem der Akquisition und Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Daimler Truck nutzte dafür unterschiedliche Finanzierungsinstrumente in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalten Bankkredite, Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten im Kapitalmarkt, sowie die Verbriefung von Kundenforderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset-Backed-Securities).

Die Mehrzahl der Zentralbanken sind in 2024 in einen Zinssenkungszyklus gestartet, was generell zu stabilen Refinanzierungskosten geführt hat. Im Berichtszeitraum deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf 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. 18](#), 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 2024 **Bankkredite** insbesondere für die Währungsräume brasilianischer Real, mexikanischer Pesos, australischer 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).

Die Daimler Truck AG und weitere Konzerngesellschaften unterzeichneten am 26. März 2024 eine neue revolvingende Kreditlinie über 5,0 Mrd. €, die von einem internationalen Bankenkonsortium bereitgestellt wird. Die Kreditlinie hat eine Laufzeit von fünf Jahren mit zwei Verlängerungsoptionen um jeweils ein Jahr. Gleichzeitig wurde die seit August 2021 bestehende revolvingende Kreditlinie über 5,0 Mrd. € gekündigt. Daimler Truck beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

B. 18

Benchmark-Emissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Truck Finance North America LLC	750 Mio. USD	01.2024	01.2027
Daimler Truck Finance North America LLC	500 Mio. USD	01.2024	01.2034
Daimler Truck Finance North America LLC	950 Mio. USD	06.2024	09.2027
Daimler Truck Finance North America LLC	550 Mio. USD	06.2024	09.2029
Daimler Truck Finance North America LLC	500 Mio. USD	06.2024	06.2034
Daimler Truck Finance Canada Inc.	250 Mio. CAD	06.2024	09.2027
Daimler Truck Finance Canada Inc.	250 Mio. CAD	06.2024	09.2029
Daimler Truck International Finance B.V.	650 Mio. EUR	09.2024	03.2028
Daimler Truck International Finance B.V.	600 Mio. EUR	09.2024	09.2030



Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittzinssätze sind in Tabelle [7 B.19](#) dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2024 überwiegend auf die folgenden Währungen: 45 % auf US-Dollar, 8 % auf brasilianische Real, 18 % auf Euro und 8 % auf kanadische Dollar.

Zum 31. Dezember 2024 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 28,7 Mrd. € (i.V. 25,7 Mrd. €).

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der wesentlichen Posten der Finanzierungsverbindlichkeiten können der [Anmerkung 24. Finanzierungsverbindlichkeiten](#) des Konzernanhangs entnommen werden. [Anmerkung 25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten](#) des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

B.19

Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnittzinssätze		Buchwerte	
	31. Dez. 2024	31. Dez. 2023	31. Dez. 2024	31. Dez. 2023
	in %		in Millionen €	
Anleihen	5,04	4,78	17.161	14.205
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	5,36	5,93	1.646	1.990
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	8,53	8,42	7.499	7.270

Rating

Im Jahr 2024 hat Daimler Truck weiterhin ein solides Investment Grade Rating, wie in der Tabelle [7 B.20](#) dargestellt, von den Ratingagenturen S&P Global Ratings und Moody's erhalten.

Am 11. Juni 2024 hat **S&P Global Ratings** das Rating von Daimler Truck von BBB+ / A-2 auf A- / A-2 (lang- und kurzfristig) angehoben. Dies trägt der Einschätzung der Agentur Rechnung, dass Daimler Truck einen stabilen Umsatz, robuste Profitabilität und einen starken Cash Flow habe.

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 führenden Positionen auf dem US-amerikanischen und dem europäischen Markt wider. Moody's verwies zudem auf die positive Margenentwicklung, sowie auf die konservative Finanzpolitik von Daimler Truck gepaart mit einer starken Liquidität.

B.20

Rating

	Ende 2024
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 2023 von 71,2 Mrd. € auf 73,9 Mrd. € angestiegen. Im Anstieg sind 0,2 Mrd. € negative Wechselkurseffekte enthalten; währungsbereinigt war ein Anstieg von 2,8 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 33,5 Mrd. € (2023: 29,8 Mrd. €) auf Financial Services; dies entsprach 45,4 % aller Vermögenswerte im Daimler Truck-Konzern (2023: 41,9 %).

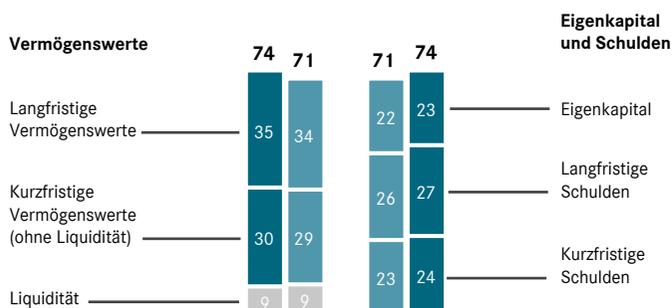
Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 52,1 % auf dem Niveau des Vorjahres (2023: 52,7 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 32,0 % ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres (2023: 32,0 %). Tabelle [B.21](#) zeigt die Bilanzstruktur nach Fristigkeiten.

Tabelle [B.22](#) zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler Truck-Konzerns, des Industriegeschäfts sowie von Financial Services.

B.21

Bilanzstruktur Daimler Truck-Konzern

■ 2024 ■ 2023



B.22

Verkürzte Konzernbilanz

	Daimler Truck-Konzern		Industriegeschäft		Financial Services	
	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
in Millionen €						
Vermögenswerte						
Immaterielle Vermögenswerte	3.209	2.876	3.156	2.826	53	50
Sachanlagen	8.413	7.979	8.356	7.910	57	69
Vermietete Gegenstände	4.381	4.530	3.103	3.645	1.278	885
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	28.893	26.214	-8	-	28.900	26.214
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	812	1.051	811	1.051	1	-
Vorräte	9.012	9.155	8.899	9.023	113	131
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.325	5.262	3.770	4.961	555	301
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.553	7.067	6.363	6.722	190	345
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.276	1.808	2.235	1.764	41	44
davon kurzfristig	2.185	1.751	2.185	1.751	-	-
davon langfristig	91	57	50	13	41	44
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.420	1.501	261	607	1.159	894
Sonstige Vermögenswerte	4.560	3.769	3.363	2.887	1.197	882
Bilanzsumme	73.854	71.212	40.310	41.397	33.543	29.815
Eigenkapital und Schulden						
Eigenkapital	22.850	22.224	19.823	19.761	3.027	2.462
Rückstellungen	6.667	6.515	6.507	6.361	160	155
Finanzierungsverbindlichkeiten	28.666	25.727	-271	-204	28.937	25.931
davon kurzfristig	10.293	8.602	-5.708	-6.311	16.001	14.913
davon langfristig	18.373	17.125	5.437	6.107	12.936	11.017
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.629	5.059	4.529	4.964	99	95
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	4.405	4.684	3.570	3.900	835	783
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	4.326	4.275	4.324	4.275	2	-
Sonstige Schulden	2.310	2.728	1.827	2.339	483	389
Bilanzsumme	73.854	71.212	40.310	41.397	33.543	29.815



Die **immateriellen Vermögenswerte** von 3,2 Mrd. € (31. Dezember 2023: 2,9 Mrd. €) beinhalteten 0,7 Mrd. € (31. Dezember 2023: 0,7 Mrd. €) Geschäfts- oder Firmenwerte, 1,2 Mrd. € (31. Dezember 2023: 0,9 Mrd. €) aktivierte Entwicklungskosten, die auch aktivierte Fremdkapitalkosten enthalten, 1,3 Mrd. € (31. Dezember 2023: 1,3 Mrd. €) Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte (davon 0,9 Mrd. € für das Recht zur Nutzung der Marke Mercedes-Benz auf unbegrenzte Zeit). Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 404 Mio. € (31. Dezember 2023: 209 Mio. €) und entsprechen einem Anteil von 19,5 % (2023: 10,6 %) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsausgaben des Konzerns.

Die **Sachanlagen** (einschließlich Nutzungsrechte) lagen mit 8,4 Mrd. € leicht über dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2023: 8,0 Mrd. €). Dabei erhöhten sich die Sachinvestitionen von 1.026 Mio. € auf 1.417 Mio. €. In unseren Produktions- und Montagestandorten wurde insbesondere in die Produktionsvorbereitung für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge investiert, um die Transformation zu elektrischen Fahrzeugen zu unterstützen. Weitere Schwerpunkte waren Investitionen zur Werksverbesserung und Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios sowie der Ausbau unserer Vertriebs- und Ersatzteilzentren. Die Sachinvestitionen an deutschen Standorten betragen 666 Mio. € (2023: 439 Mio. €).

Die **vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich insgesamt auf 33,3 Mrd. € (31. Dezember 2023: 30,7 Mrd. €), währungsbereinigt war ein Anstieg von 2,6 Mrd. € zu verzeichnen. Dies war im Wesentlichen auf den Anstieg des Neugeschäfts zurückzuführen. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 45,1 % leicht über dem Vorjahresniveau (2023: 43,2 %).

Die **at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** lagen mit 0,8 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2023: 1,1 Mrd. €). Der Rückgang resultierte aus der Wertminderung des At-equity-Buchwertes beim Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) infolge der negativen Auswirkungen der aktuellen Markt- und Wirtschaftslage in China. Zusätzlich erfolgte eine Wertminderung des Buchwertes um 281 Mio. € beim Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) aufgrund der verzögerten Entwicklung der Infrastruktur für grünen Wasserstoff in den Kernregionen Europa und USA sowie der aktuellen Unsicherheit

hinsichtlich der Rahmenbedingungen in den USA. Gegenläufig wirkte die Kapitaleinlage in die Amplify Cell Technologies LLC (Amplify).

Die **Vorräte** reduzierten sich leicht von 9,2 Mrd. € auf 9,0 Mrd. €. Der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 12,2 % auch leicht unter dem Vorjahresniveau (2023: 12,9 %).

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** lagen mit 4,3 Mrd. € unter dem Vorjahreswert (31. Dezember 2023: 5,3 Mrd. €). Der Rückgang resultierte aufgrund des Zeitpunkts der Kundenzahlungen in 2024 sowie höheren Factoring-Aktivitäten zum Jahresende.

Die **Zahlungsmittel- und Zahlungsmitteläquivalente** lagen mit 6,6 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2023: 7,1 Mrd. €). Die Mittelabflüsse resultierten im Wesentlichen aus Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG, dem Aktienrückkaufprogramm sowie aus der Investitionstätigkeit. Gegenläufig wirkten die positiven Mittelzuflüsse aus der Geschäftstätigkeit sowie die Nettomittelzuflüsse aus den Bondemissionen und Rückzahlungen von Anleihen in den USA, den Niederlanden und Kanada.

Die **verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen** mit einem Buchwert von 2,3 Mrd. € lagen deutlich über dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2023: 1,8 Mrd. €). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Zunahme von Geldmarktfonds, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sowie die zu Anschaffungskosten bewerteten Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen zurückzuführen.

Die **sonstigen Vermögenswerte** i.H.v. 4,6 Mrd. € (31. Dezember 2023: 3,8 Mrd. €) beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Die Veränderung resultierte unter anderem aus höheren Erstattungsansprüchen im Zusammenhang mit der Umsatzsteuer sowie aus gestiegenen aktiven latenten Steuern.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 von 22,2 Mrd. € auf 22,9 Mrd. €. Der größte Effekt resultierte aus dem Konzernergebnis von 3,1 Mrd. €; gegenläufig resultierten negative Effekte im Wesentlichen aus der Dividendenausschüttung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG i.H.v. 1,5 Mrd. €, dem Kauf von 23.509.721 Aktien i.H.v.

0,9 Mrd. € im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms (inklusive Aufwendungen für die Durchführung des Aktienrückkaufprogramms) und der Währungsumrechnung i.H.v. 0,2 Mrd. €. Das den Aktionären der Daimler Truck Holding AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 22,2 Mrd. € (31. Dezember 2023: 21,6 Mrd. €).

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

Der Erwerb der Aktien erfolgt über die Börse in zwei Tranchen. Im Rahmen der ersten Tranche wurden im Zeitraum vom 2. August 2023 bis zum 30. August 2024 31.083.593 eigene Aktien für einen Gesamtbetrag von 1,0 Mrd. € erworben.

Im Rahmen der zweiten Tranche sollen vom 17. September 2024 bis zum 1. August 2025 eigene Aktien für einen Gesamtbetrag von bis zu 968 Mio. € erworben werden, maximal jedoch 51.211.595 Daimler-Truck-Aktien. Der Erwerb der Daimler Truck-Aktien im Rahmen der zweiten Tranche beruht auf der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 15. Mai 2024. Die zurückgekauften Aktien sollen eingezogen und das Grundkapital entsprechend herabgesetzt werden.

Der Vorstand der Daimler Truck Holding AG hat am 5. November 2024 beschlossen, 31.083.593 Stück eigene Aktien einzuziehen und das Grundkapital der Gesellschaft entsprechend um 31 Mio. € herabzusetzen. Daher beträgt das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG nach der Einziehung 792 Mio. € (31. Dezember 2023: 823 Mio. €).

Nähere Informationen zum Aktienrückkaufprogramm finden sich in [Anmerkung 20. Eigenkapital](#) des Konzernanhangs und unter www.daimlertruck.com/investoren/aktie/aktienrueckkauf.

Während bei der Bilanzsumme ein Anstieg um 3,7 % zu verzeichnen war, stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 2,8 % an. Die **Eigenkapitalquote** des Konzerns lag mit 30,9 % auf dem Vorjahresniveau (2023: 31,2 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 49,2 % (2023: 47,7 %).



Die **Rückstellungen** lagen mit 6,7 Mrd. € über dem Vorjahreswert (31. Dezember 2023: 6,5 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 9,0 % auf dem Niveau des Vorjahres (2023: 9,1 %). Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen blieben mit 1,1 Mrd. € auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2023: 1,2 Mrd. €). Dem leichten Anstieg des Barwerts der Pensionsverpflichtungen auf 6,5 Mrd. € (31. Dezember 2023: 6,3 Mrd. €) stand ein Marktwert der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 5,9 Mrd. € (31. Dezember 2023: 5,7 Mrd. €) gegenüber.

Darüber hinaus beinhalteten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Produktgarantien von 2,5 Mrd. € (31. Dezember 2023: 2,2 Mrd. €), für den Personal- und Sozialbereich von 1,6 Mrd. € (31. Dezember 2023: 1,8 Mrd. €), für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren von 1,0 Mrd. € (31. Dezember 2023: 0,9 Mrd. €) und für übrige Rückstellungen von 0,4 Mrd. € (31. Dezember 2023: 0,4 Mrd. €).

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 28,7 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2023: 25,7 Mrd. €). Der Anstieg erfolgte im Wesentlichen durch die Emission von Anleihen an internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie von Geldmarktpapieren. Gegenläufig wirkte die Rückzahlung von Anleihen.

Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfielen 59,9 % auf Anleihen, 26,2 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 5,7 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen, 3,6 % auf Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen sowie 1,4 % auf Darlehen und übrige Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** lagen mit 4,6 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau (31. Dezember 2023: 5,1 Mrd. €). Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ist auf ein geringeres Einkaufsvolumen zum Jahresende zurückzuführen.

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

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Das abgelaufene Geschäftsjahr war geprägt von relativ stabilen weltwirtschaftlichen Rahmenbedingungen, wobei das Wachstum in der Eurozone und Japan schwächer ausfiel. Die Entwicklung der Inflation hat sich im Jahresverlauf weltweit weiter normalisiert. Wichtige Zentralbanken reduzierten die Leitzinsen. Globale geopolitische Risiken haben im abgelaufenen Berichtsjahr keine signifikanten realwirtschaftlichen Effekte verursacht.

Das Geschäftsjahr 2024 war in den für Daimler Truck relevanten Märkten zunehmend herausfordernd, insbesondere in Asien und Europa. Dennoch konnte das Unternehmen in diesem Umfeld bei Absatz, Umsatz und Ergebnis auf Konzernebene sowie im Industriegeschäft die aktualisierte Prognose im Zwischenbericht Q2 2024 erreichen. Die bereinigte Umsatzrendite des Industriegeschäfts erreichte mit 8,9 % (2023: 9,9 %) einen soliden Wert. Financial Services erzielte aufgrund erhöhter Risikokosten im Zusammenhang mit der Rezession im Transportsektor in Amerika und Kreditausfällen einzelner Kunden eine bereinigte Eigenkapitalrendite von 5,0 % (2023: 9,1 %).

Ein Kennzahlenvergleich der abgegebenen Prognose mit der tatsächlichen Entwicklung im Geschäftsjahr 2024 sowie die Prognose für das Geschäftsjahr 2025 ist in Tabelle [↗ B.97](#) 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 2023 ausgewiesen.

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

Für die Daimler Truck Holding AG als Managementgesellschaft stellt das Jahresergebnis den bedeutsamsten Leistungsindikator dar. Zur qualitativ-komparativen Beschreibung von Veränderungen dieser Kennzahl, werden die nachfolgend definierten, auf eine Nachkommastelle gerundeten, Intervalle verwendet. Das Jahresergebnis befindet sich auf Vorjahresniveau, wenn sich dieses in einem Intervall zwischen -5,0 % und +5,0 % bewegt. Bei einer Veränderung in einem Intervall zwischen unter -5,0 % und -15,0 % bzw. zwischen über +5,0 % und +15,0 % wird von einem leichten Rückgang bzw. einem leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr geschrieben. Sollte sich die Veränderung unter -15,0 % oder über +15,0 % im Vergleich zum Vorjahr befinden, wird dies als ein deutlicher Rückgang oder ein deutlicher Anstieg klassifiziert.



Ertragslage

Die **Ertragslage** der Daimler Truck Holding AG war im Geschäftsjahr im Wesentlichen geprägt durch die aus dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der Daimler Truck AG resultierende Gewinnabführung in Höhe von 1.558 Mio. € (2023: 5.511 Mio. €).

Die **allgemeinen Verwaltungskosten** lagen bei 68 Mio. € (2023: 73 Mio. €). Hierin enthalten waren im Wesentlichen Personalaufwendungen in Höhe von 23 Mio. € (2023: 28 Mio. €) und sonstige nicht fertigungsbezogene Fremdleistungen in Höhe von 16 Mio. € (2023: 18 Mio. €). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus niedrigeren Kosten der Fremdleistungen sowie niedrigeren Personalaufwendungen.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sind im Vergleich zum Vorjahr um 6 Mio. € auf 23 Mio. € gestiegen und enthielten im Wesentlichen die Weiterberechnung von erbrachten Managementdienstleistungen an die Daimler Truck AG in Höhe von 22 Mio. €. Ursächlich für den Anstieg im Vergleich zum Vorjahr war im Wesentlichen der Anstieg der weiterbelasteten Kosten.

Das **Zinsergebnis** erhöhte sich um 125 Mio. € auf 170 Mio. €. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf einen höheren Zinsertrag aus der Verzinsung des Cashpool-Guthabens zurückzuführen.

Der Aufwand aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** belief sich auf 40 Mio. € (2023: 238 Mio. €) und resultiert im Wesentlichen aus dem deutlich gesunkenen steuerpflichtigen operativen Ergebnis innerhalb des Organkreises.

Der **Jahresüberschuss** der Daimler Truck Holding AG betrug 1.643 Mio. € (2023: 5.262 Mio. €) und entspricht damit der im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartung eines deutlichen Rückgangs des Jahresüberschusses. Die Gesellschaft weist für das Geschäftsjahr 2024 einen Bilanzgewinn in Höhe von 2.338 Mio. € (2023: 5.554 Mio. €) aus. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2024 der Daimler Truck Holding AG insgesamt 1.486 Mio. € (1,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten und den nach der Ausschüttung verbleibenden Bilanzgewinn in Höhe von 852 Mio. € auf neue Rechnung vorzutragen.

Bei der angegebenen Ausschüttungssumme sind die am 31. Dezember 2024 vorhandenen 781.773.636 dividendenberechtigten Stückaktien berücksichtigt. Die Gesellschaft hielt zu diesem Zeitpunkt 10.094.653 eigene Aktien, aus denen ihr gemäß § 71b Aktiengesetz (AktG) 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.

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

B.23

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler Truck Holding AG

	2024	2023
in Mio. €		
Allgemeine Verwaltungskosten	-68	-73
Sonstige betriebliche Erträge	23	17
Operatives Ergebnis	-45	-56
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags erhaltene Gewinne	1.558	5.511
Zinsergebnis	170	45
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-40	-238
Jahresüberschuss	1.643	5.262
Gewinnvortrag	726	292
Ertrag aus der Kapitalherabsetzung aufgrund des Erwerbs eigener Aktien	31	0
Aufwand aus dem Erwerb eigener Aktien	-31	0
Einstellung in die Kapitalrücklage nach den Vorschriften über die vereinfachte Kapitalherabsetzung	-31	0
Bilanzgewinn	2.338	5.554



Finanz- und Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** lag mit 20.881 Mio. € um 789 Mio. € unter 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 796 Mio. € auf 5.774 Mio. € gesunken und beinhalteten im Wesentlichen Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 5.540 Mio. €. Diese resultierten im Wesentlichen in Höhe von 3.938 Mio. € aus Forderungen des konzerninternen Verrechnungsverkehrs im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagement und in Höhe von 1.558 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** erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 7 Mio. € auf 7 Mio. € und beinhaltet im Wesentlichen Vorauszahlungen für Versicherungsleistungen.

Der **Cash Flow aus der operativen Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2024 auf -70 Mio. € (2023: -78 Mio. €). Im Wesentlichen wirkte sich das im Vergleich zum Vorjahr gestiegene operative Ergebnis positiv auf den Cash Flow aus der operativen Geschäftstätigkeit aus.

Der **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** betrug im Geschäftsjahr 2024 5.511 Mio. € (2023: 1.393 Mio. €) und resultierte aus der Ergebnisabführung der Daimler Truck AG.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** des Geschäftsjahres 2024 in Höhe von -2.378 Mio. € (2023: -1.315 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 reduzierte sich im Berichtsjahr um 734 Mio. € auf 20.568 Mio. €. Das Eigenkapital erhöhte sich im Wesentlichen durch den Bilanzgewinn in Höhe von 2.338 Mio. € (31. Dezember 2023: 5.554 Mio. €) und reduzierte sich auf Grund der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG in Höhe von 1.528 Mio. € (31. Dezember 2023: 1.070 Mio. €), sowie durch den Erwerb eigener Anteile im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms. Zum 31. Dezember 2024 befanden sich eigene Aktien in Höhe von 10 Mio. € (31. Dezember 2023: 18 Mio. €) im Bestand der Daimler Truck Holding AG. Im Berichtsjahr wurde das Grundkapital mit Wirkung vom 5. November 2024 durch die Einziehung eigener Aktien von 822.951.882 € auf 791.868.289 € herabgesetzt. Nähere Informationen zum Aktienrückkaufprogramm finden sich in [Anmerkung 20. Eigenkapital](#) des Konzernanhangs.

Die **Rückstellungen** sind um 17 Mio. € auf 140 Mio. € gestiegen und resultierten im Wesentlichen aus Steuerrückstellungen, Personalarückstellungen, sonstigen gesetzlichen Verpflichtungen sowie der Verpflichtung zur Jahresabschlusserstellung und -prüfung.

Die **Verbindlichkeiten** sind um 71 Mio. € auf 173 Mio. € gesunken und beinhalteten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus der umsatzsteuerlichen Organschaft (157 Mio. €).

B.24

Verkürzte Bilanz der Daimler Truck Holding AG

	31. Dez. 2024	31. Dez. 2023
in Mio. €		
Aktiva		
Finanzanlagen	15.100	15.100
Anlagevermögen	15.100	15.100
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5.774	6.570
Umlaufvermögen	5.774	6.570
Rechnungsabgrenzungsposten	7	0
	20.881	21.670
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	792	823
Eigene Anteile	-10	-18
Kapitalrücklage	14.308	14.277
Gewinnrücklagen	3.140	666
Bilanzgewinn	2.338	5.554
Eigenkapital	20.568	21.302
Steuerrückstellungen	115	98
Sonstige Rückstellungen	25	26
Rückstellungen	140	124
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	157	221
Sonstige Verbindlichkeiten	16	23
Verbindlichkeiten	173	244
	20.881	21.670



Risiken und Chancen

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

Nachhaftung

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

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

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

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

Prognosebericht

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

Für das Jahr 2025 erwarten wir für die Daimler Truck Holding AG einen Jahresüberschuss deutlich über dem Niveau des Geschäftsjahres 2024. Wir rechnen insbesondere mit einer deutlichen Erhöhung der Ergebnisabführung der Daimler Truck AG.

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

Nachhaltigkeit bei Daimler Truck

Allgemeine Informationen

Zusammenfassender Überblick	67
Nachhaltigkeitsgovernance	70
Doppelte Wesentlichkeitsanalyse	76

Umwelt

Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel	80
Vermeidung von Umweltverschmutzung	97
Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft	98
EU-Taxonomie	106

Soziales

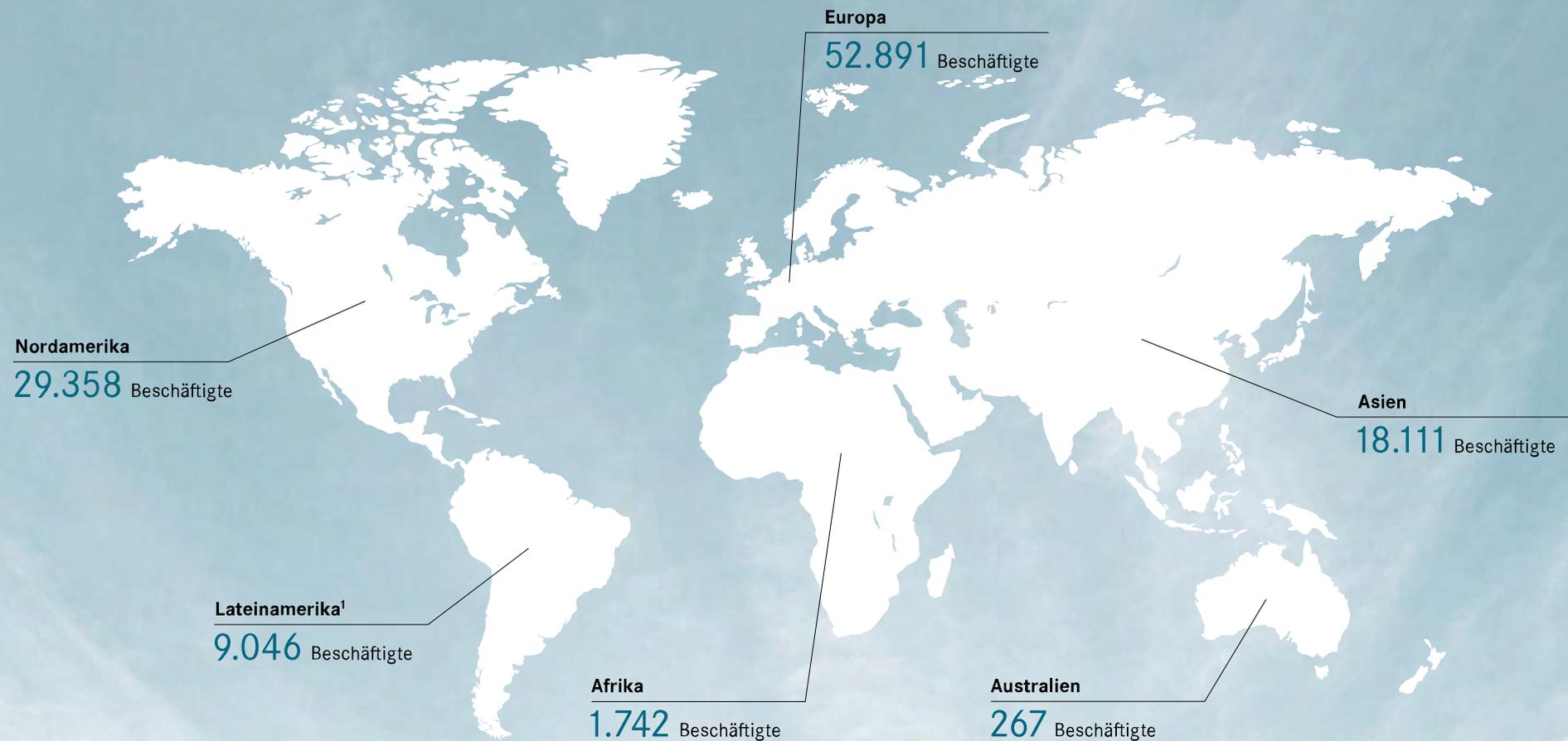
Unser Team	115
Menschenrechte in der Wertschöpfungskette	132
Verkehrssicherheit	138

Unternehmensführung

Verantwortungsvolle Unternehmenskultur	145
Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern	150

Anhang zum Kapitel Nachhaltigkeit bei Daimler Truck	153
---	-----





1 Ohne Mexiko.

Allgemeine Informationen

Wir haben klare Verantwortungsstrukturen für das Thema Nachhaltigkeit geschaffen. Die etablierten Management- und Organisationsstrukturen sollen unsere Nachhaltigkeitsziele strategisch unterstützen.

Zusammenfassender Überblick (ESRS 2)

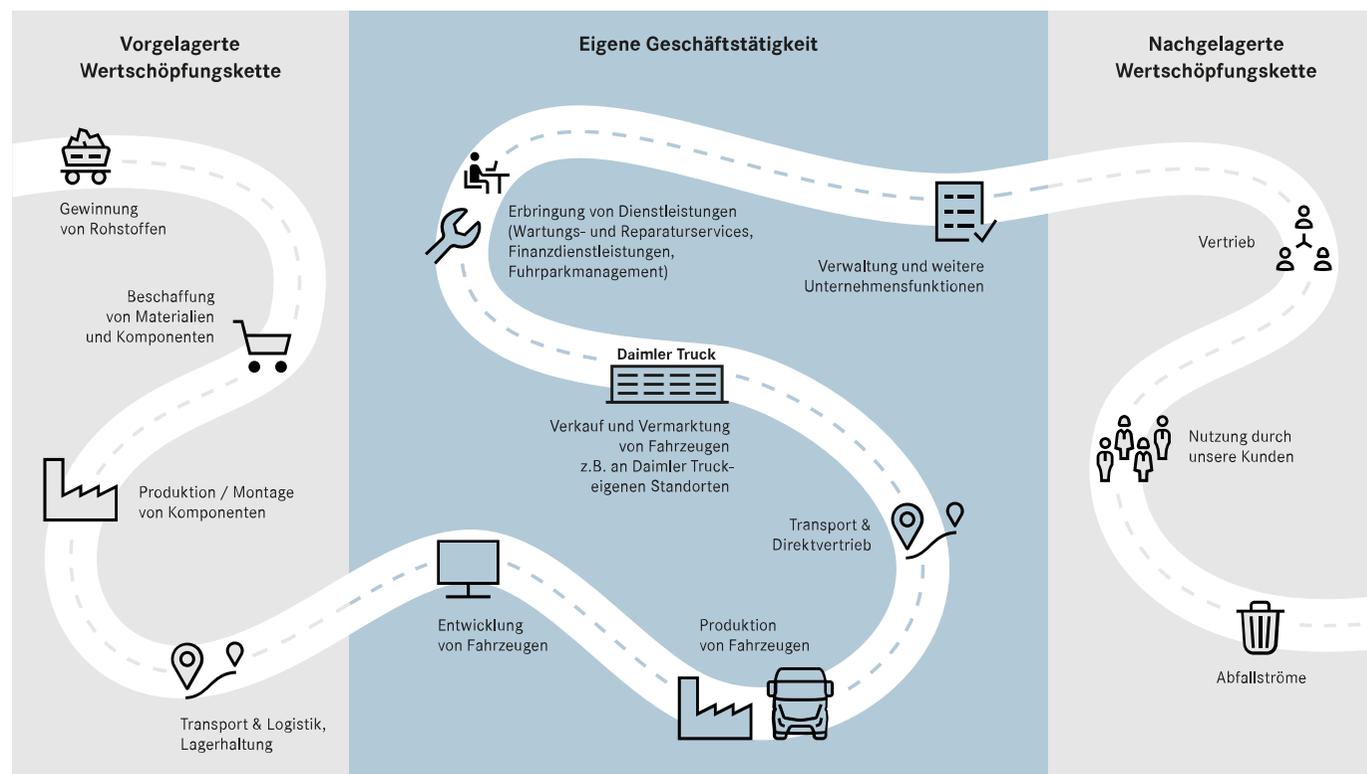
Als einer der weltweit führenden Hersteller von Nutzfahrzeugen verfolgen wir das Ziel, nachhaltige und zukunftsfähige Transportlösungen auf die Straße zu bringen – für den Warenverkehr und die Personenbeförderung. Die damit einhergehende Verantwortung für unsere Beschäftigten, für die Umwelt sowie die Gesellschaft als Ganzes nehmen wir sehr ernst – und betrachten Nachhaltigkeit ganzheitlich als einen integralen Bestandteil unseres Kerngeschäfts und unseres unternehmerischen Handelns. Unser Fokus liegt auf den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (Environmental, Social and Governance – ESG). Dabei dienen uns die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) der Vereinten Nationen als Orientierung. Eines unserer langfristigen Unternehmensziele ist es, die Technologie-Transformation anzuführen, um bis 2050 einen CO₂e-freien Transport auf den Straßen zu ermöglichen. Dafür setzen wir u.a. auf batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Lkw und Busse, die im Fahrbetrieb („Tank-to-Wheel“) CO₂e-frei sind. Von 2039 an wollen wir in Europa, Japan und USA ausschließlich Fahrzeuge anbieten, die im Fahrbetrieb CO₂e-frei unterwegs sind.

Unsere gesamte Geschäftsstrategie wirkt sich direkt oder indirekt auf Nachhaltigkeitsaspekte aus. Besonders die Umstellung auf CO₂e-freie Antriebstechnologien beeinflusst nicht nur unsere Produktionsprozesse, sondern auch die Aufgaben unserer Beschäftigten. Durch Schulungsprogramme, Prozessumstellungen und Innovationsförderung sind wir bestrebt, diese Veränderungen nachhaltig in unsere Organisation zu integrieren. Nachhaltigkeit ist für uns ein wesentlicher Bestandteil unserer kurz- und langfristigen Entscheidungen. Weitere Informationen zu unseren Nachhaltigkeitszielen, Projekten und Initiativen befinden sich in den nachfolgenden thematischen Kapiteln.

Unsere Wertschöpfungskette erstreckt sich über sämtliche Prozesse von der Rohstoffgewinnung bis zum Endverbraucher. Die vorgelagerte Wertschöpfungskette umfasst die Beschaffung von Rohstoffen und Bauteilen aus unserem globalen Lieferantennetzwerk sowie deren Transport und Logistik. Zu den wichtigsten Materialien, die wir für die Produktion unserer Lkw und Busse verwenden, gehören Eisen, Stahl und Aluminium.

B.25

Unsere Wertschöpfungskette



Unser Ansatz zur Sicherung dieser Materialien beinhaltet die Pflege langfristiger Lieferantenbeziehungen, die Durchführung regelmäßiger Audits und die Sicherstellung der 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.



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 den Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte. Die 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. Für das Berichtsjahr haben wir erstmals die ESRS in der berichtigten deutschen Fassung der VO 2024/90457 als Rahmenwerk für die Berichterstattung verwendet und berichten in Übereinstimmung mit diesen. Die Umstellung auf die ESRS erfolgte, um frühzeitig Erfahrungen mit dem voraussichtlich ab dem Geschäftsjahr 2025 verpflichtend anzuwendenden Rahmenwerk zu sammeln. Die folgenden Inhalte wurden aufgrund ihrer Relevanz für die Erfüllung der Anforderungen identifiziert und in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen dargestellt. Grundlage dafür war unsere nach den ESRS durchgeführte doppelte Wesentlichkeitsanalyse.

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.

Die Konzernnachhaltigkeitserklärung wurde auf konsolidierter Basis erstellt. Über die im Konzernabschluss konsolidierten Gesellschaften (dargestellt im Konzernanhang unter [Anmerkung 41. Zusätzliche Angaben](#)) hinaus wurden zwei nicht konsolidierte Tochtergesellschaften der Daimler Truck AG aufgrund ihrer Geschäftstätigkeiten und deren Auswirkungen auf Nachhaltigkeitsthemen in den Konsolidierungskreis der Konzernnachhaltigkeitserklärung gemäß den ESRS-Vorgaben

berücksichtigt. Weitere Gesellschaften, über die wir operative Kontrolle ausüben, wurden nicht identifiziert.

Für das Berichtsjahr 2024 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 Freigabe von Investitionen und zur Allokation von Ressourcen 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](#). Wir planen unsere Prozesse zu aktualisieren, um diese Zuordnung zu ermöglichen und zukünftig Investitionen und Betriebsausgaben für die Durchführung der Maßnahmen berichten zu können.

Den ESRS-Index sowie eine Übersicht der Informationen, die mittels Verweis aufgenommen wurden, sind im [Anhang zum Kapitel Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) zu finden. Auf unserer Internetseite verweisen wir außerdem auf die Sustainable Development Goals (SDGs) und stellen insbesondere jene SDGs in den Fokus, die für unsere Aktivitäten besonders relevant sind. Weitere Informationen dazu sind unter www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit zu finden. 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](#).

Definitionen von Zeithorizonten

Der Berichtszeitraum für die Konzernnachhaltigkeitserklärung entspricht unserem Geschäftsjahr, das vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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. Diese Zeiträume folgen dem Betrachtungshorizont unseres Risiko- und Chancenmanagementsystems.

Aufgrund der Erstanwendung der ESRS werden im Berichtsjahr keine Vorjahreswerte angegeben.

Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheit

Bei der Erhebung der Nachhaltigkeitsinformationen haben wir überwiegend Primär- und Sekundärdaten, aber auch Schätzungen verwendet.

Bei der Erhebung von CO₂e-Emissionen sowie der Kennzahlen zu Kreislaufwirtschaft und Abfall greifen wir teilweise auf Industriedurchschnittswerte zurück. Dies betrifft vor allem die folgenden Kennzahlen:

- Scope-3-Emissionen: Für die Scope-3.1 1-Emissionen, die aus der Nutzung unserer verkauften Produkte entstehen, verwenden wir eine Schätzung, die auf der Produktionsmenge basiert.



- Scope-3-Emissionen und Ressourcenzuflüsse: Die Schätzung des Gesamtgewichts der verwendeten Produkte und Materialien für das Jahr 2024 basiert auf Plandaten des Einkaufs. Eine Schätzunsicherheit entsteht daraus, dass die Rohmaterialmengen auf Lieferantenebene und auf Basis eines durchschnittlichen Rohmaterialpreises je Materialart zu Jahresbeginn 2024 ermittelt wurden. Es findet keine Gewichtsermittlung der eingesetzten Materialien auf Detailebene statt. Hochpreisige Materialien werden auch bei geringen Mengen erfasst, sofern sie einen wesentlichen Umsatzanteil je Lieferant darstellen.
- Gewicht der Sekundärmaterialien, die wir für die Produktion verwenden: Für Angaben zu Sekundärmaterialien liegen uns keine umfassenden Daten unserer Lieferanten vor, weshalb wir auf Industriedurchschnittswerte zurückgegriffen haben.
- Recyclingfähigkeit der Produkte: Die Kennzahl wurde auf Basis einer theoretischen Berechnung nach ISO 22628 ermittelt. Zusätzlich haben wir Materialdaten aus vom TÜV geprüften und zertifizierten Lebenszyklusanalysen (Life Cycle Assessment - LCA) unserer Fahrzeuge in ihrem Auslieferungszustand verwendet. Die tatsächliche Recyclingquote unserer Fahrzeuge hängt von regionalen Gegebenheiten ab.
- Haltbarkeit unserer Fahrzeuge: Aufgrund der fehlenden Branchendaten ist ein quantitativer Vergleich der Haltbarkeit nicht möglich. Die Aussage, dass die Haltbarkeit unserer Fahrzeuge im Branchendurchschnitt liegt, basiert auf den 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.
- Verwendete Verwertungs- und Beseitigungsverfahren bei Abfallkennzahlen: Bei der Zuordnung der Abfallströme zu den Verwertungs- und Beseitigungsverfahren handelt es sich teilweise um Schätzwerte, die von unseren Umweltspezialisten in den Werken interpoliert oder berechnet wurden.

Auch für die Erhebung von Kennzahlen im Bereich Soziales greifen wir teilweise auf Schätzungen zurück. Das betrifft vor allem die folgenden Kennzahlen:

- Geschlechtsspezifische Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung: Dafür wurde eine Schätzung auf Basis der verfügbaren globalen, vertraglich geschuldeten Zeit- und Vergütungsinformationen vorgenommen. Für die Vergütung wurden vertraglich festgelegte regelmäßige Zahlungen inklusive

Grundgehalt, Zulagen, Leistungen und variablen Zahlungen berücksichtigt. Auf dieser Grundlage wurde eine Schätzung auf einer Datenbasis von über 94 % der weltweiten Belegschaft vorgenommen. Über einen Zeitraum von Juli 2023 bis Ende Juni 2024 wurden hierzu die entsprechenden Daten erhoben und plausibilisiert.

Detailliertere Methodenbeschreibungen können den Kapiteln

- ◉ [Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#),
- ◉ [Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft](#) und ◉ [Unser Team](#) entnommen werden.



Nachhaltigkeitsgovernance

Zusammensetzung und Kenntnisse von Vorstand und Aufsichtsrat

Das Corporate Sustainability Board (CSB) ist unser zentrales Leitungs- und Entscheidungsgremium für alle Nachhaltigkeitsfragen, die für das Unternehmen von Bedeutung sind. Das CSB setzt sich aus den Mitgliedern des Gesamtvorstands der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG zusammen. Unter der Leitung der Vorstandsvorsitzenden tagt es mindestens zweimal im Jahr. Die Vorstandsmitglieder verfügen über verschiedene Kompetenzen in den Nachhaltigkeitsbereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung. Der Vorstand ist verpflichtet, im Rahmen der Unternehmensführung und im Interesse des Unternehmens zu handeln sowie eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts anzustreben. Dabei berücksichtigt er - soweit möglich - die Interessen der Aktionäre, der Beschäftigten und weiterer Interessenträger.

Zum 31. Dezember 2024 setzte sich der aus acht Mitgliedern bestehende Vorstand aus sechs Männern und zwei Frauen zusammen. Damit lag der Frauenanteil im Vorstand bei 25 %.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand, auch mit Blick auf Nachhaltigkeitsfragen. Regelmäßig beschäftigt er sich mit den Nachhaltigkeitsaspekten unserer Unternehmensstrategie, die ökologische, soziale und langfristige wirtschaftliche Ziele umfasst. 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 2024 waren sowohl unter den Anteilseignervertretern als auch unter den Arbeitnehmervertretern jeweils drei Frauen vertreten. Dies entspricht einem Frauenanteil von 30 % auf beiden Seiten und im Gesamtaufsichtsrat. Im Berichtsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat acht von zehn Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat (mithin 80 %) als unabhängig eingestuft.¹

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. Unter der Annahme, dass alle Arbeitnehmervertreter nicht als unabhängig einzustufen wären, ergäbe sich bezogen auf den Gesamtaufsichtsrat eine Quote von 40 % unabhängigen Aufsichtsratsmitgliedern.

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. Die Definition der Nachhaltigkeitsexpertise steht im Einklang mit den Ergebnissen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse. Nach einer Selbsteinschätzung der Gremienmitglieder und anschließender Plausibilisierung bestätigt der Aufsichtsrat die Erfüllung der Anforderungsprofile für Vorstand und Aufsichtsrat.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Weiterqualifizierungs- und Fortbildungsmaßnahmen, insbesondere zu Nachhaltigkeitsthemen, nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr. Im Berichtsjahr befasste sich der Aufsichtsrat zusätzlich in mehreren sogenannten „Learning Sessions“ mit technischen, sozialen und umweltbezogenen Fragen. Zu den Themen zählten u.a. Nachhaltigkeit in der Wertschöpfungskette und im Finanzbereich. Die Weiterbildungsmaßnahmen wurden von einem intensiven Austausch mit internen und externen Experten begleitet.

Sowohl die Mitglieder des Aufsichtsrats als auch die des Vorstands bringen wertvolle Erfahrungen aus den für uns relevanten geografischen Märkten Nordamerika, Europa und Asien mit. Dank ihrer internationalen Erfahrung und ihrer langjährigen Tätigkeit in diesen Regionen, insbesondere in den Bereichen Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen, tragen sie 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.

Unsere Governance-Struktur für Nachhaltigkeit

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.

Im Rahmen dieser Weiterentwicklung wurde das Sustainability Steering Committee (SSC) im Berichtsjahr aufgelöst - mit dem Ziel, Nachhaltigkeit noch stärker in unsere gesamte Organisation und die bestehenden Prozesse zu integrieren. Wir wollen die Nachhaltigkeitsstrategie enger mit der Finanzplanung, der Steuerung und unseren Geschäftsentscheidungen verknüpfen. Die übergeordnete Verantwortung liegt bei den Vorstandsmitgliedern, die regelmäßig als CSB tagen. Unterstützt werden sie von verschiedenen Arbeitsgruppen, die sich auf wesentliche Nachhaltigkeitsthemen wie Klima- und Umweltschutz, Kreislaufwirtschaft, Belegschaft, Menschenrechte, Verkehrssicherheit und Compliance konzentrieren. Dabei beziehen die Arbeitsgruppen auch die Erfahrungen und Fachkenntnisse der Segmente und Funktionen ein. Die fachlich ausgerichteten Arbeitsgruppen sind auch für die Umsetzung der Maßnahmen in den jeweiligen Themen verantwortlich.

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 Abteilung Group Sustainability Management übernimmt eine zentrale Rolle bei der Steuerung unserer konzernweiten Nachhaltigkeitsaktivitäten: Sie koordiniert die Arbeitsgruppen, treibt die Weiterentwicklung unserer Nachhaltigkeitsstrategie voran und ist für das Stakeholder-Management verantwortlich. Zudem fungiert sie als Schnittstelle zum Sustainability Performance Management. Fortschritte und Entscheidungen der Arbeitsgruppen werden regelmäßig an das CSB berichtet. Die strategische Umsetzung der Nachhaltigkeitsthemen liegt in der Verantwortung der Fachgremien der jeweiligen Vorstandsbereiche auf Top-Management-Ebene. Das zentrale Leitungs- und Entscheidungsgremium für Nachhaltigkeit bleibt der Gesamtvorstand.

Im Rahmen der Weiterentwicklung unserer Nachhaltigkeitsstrategie haben wir das Team, das für die Konzernnachhaltigkeitserklärung verantwortlich ist, organisatorisch in die Abteilung Group Accounting integriert. Mit dieser Umstrukturierung wollen wir eine engere Verzahnung mit der Finanzberichterstattung sowie den damit verbundenen Prozessen und Governance-Strukturen ermöglichen. Ein zentrales Thema im Berichtsjahr war außerdem die Umsetzung der neuen EU-Gesetzgebung zur Nachhaltigkeitsberichterstattung, der CSRD und der ESRS.

Rolle von Vorstand und Aufsichtsrat im Nachhaltigkeitsmanagement

Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat - üblicherweise einmal pro Quartal - über die strategische 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. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zum Wohl des Unternehmens eng zusammen. Bei der Bewertung der Konzernstrategie, Entscheidungen über wesentliche Transaktionen und im Risikomanagement berücksichtigen beide Gremien systematisch die Auswirkungen, Risiken und Chancen, die im Nachhaltigkeitsmanagement als wesentlich identifiziert wurden. Dieser kontinuierliche Prozess steht im Einklang mit unseren Unternehmensinteressen und wird fortlaufend weiterentwickelt.

2024 hat sich der Vorstand mit den wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen auseinandergesetzt, die im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifiziert wurden. Zudem hat er die Auswahl und Validierung strategisch relevanter ESG-Steuerungskennzahlen diskutiert. Diese wurden basierend auf ihrer Wesentlichkeit, den strategischen Ambitionen und Benchmarking-Kriterien priorisiert. Um die Finanzplanung und strategischen Entscheidungen zu unterstützen, haben die Arbeitsgruppen eine erste Zusammenstellung von ESG-Zielvorgaben erarbeitet. In 2025 sollen zusätzliche Ziele definiert und weitere Steuerungskennzahlen zur operativen Steuerung eingeführt werden. Das CSB hat die Nachhaltigkeitsplanung und die Zielvorgaben für den Konzern sowie für die einzelnen Segmente finalisiert.

Regelmäßig - mindestens zweimal jährlich - informieren die Arbeitsgruppen neben dem CSB auch weitere Gremien über wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen - zum Beispiel den Prüfungsausschuss, das Disclosure Committee und verschiedene Fachgremien. Im Fokus stehen dabei auch die Umsetzung der Sorgfaltspflicht sowie die Ergebnisse und Wirksamkeit der beschlossenen Richtlinien, Maßnahmen, Kennzahlen und Ziele. Fachfunktionen wie z.B. Personalwesen, Umweltmanagement, Entwicklung oder unser Einkauf sind verantwortlich für die Implementierung der Kontrollen für die ermittelten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Details zu den wichtigsten Aspekten zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht des Konzerns sind in der Erklärung zur Sorgfaltspflicht [↗ B.87](#) im Kapitel [🔗 Anhang zum Kapitel Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) dargestellt.

Unsere Unternehmensgrundsätze und Leitlinien

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

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 will das Management sicherstellen, dass alle Beschäftigten verantwortungsbewusst, integer und regelkonform handeln.



B.26

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: 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 aller kontrollierten 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 daher 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.

Grundlagen unserer nachhaltigen Unternehmensführung

Risiko- und Chancenmanagement

Unser 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. 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 können. 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 [Risiko- und Chancenmanagement](#).

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 umzusetzen. Unsere Compliance-Richtlinie regelt die Umsetzung der geltenden gesetzlichen und behördlichen Anforderungen. Sie bildet die Grundlage für die Umsetzung des Compliance-Programms vor Ort.

Weitere Informationen zur Compliance-Richtlinie finden sich in Tabelle [B.28](#) am Ende dieses Kapitels.

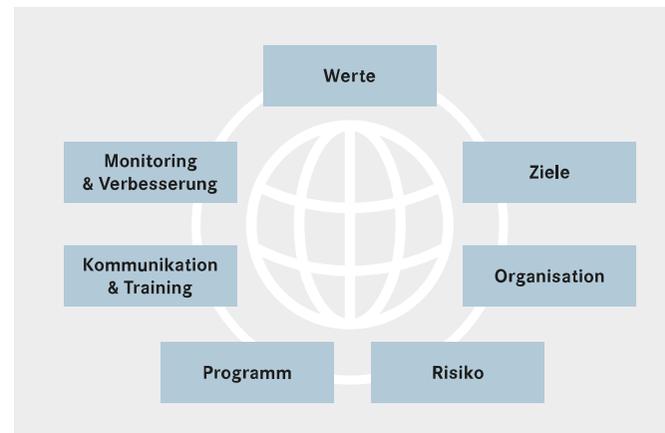
Das Compliance Board, bestehend aus Vertretern der Compliance- und Rechtsbereiche und geleitet vom Chief Legal und Compliance Officer, ist für die übergreifende Compliance-Strategie zuständig. Das Gremium überprüft die Angemessenheit und Wirksamkeit des Compliance Management Systems (CMS), reagiert auf Veränderungen in unseren Geschäftsmodellen 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 Geschäftserfordernissen sowie der entsprechenden Risikosituation in angemessener Weise Rechnung tragen. Das System bietet uns einen strukturierten Rahmen, um regelkonformes Verhalten in allen relevanten Compliance-Bereichen zu fördern und Compliance-Risiken zu minimieren.

Unser CMS orientiert sich an nationalen und internationalen Standards und wird weltweit angewandt.

B.27

Das Daimler Truck Compliance Management System



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 steuer- und zollrelevanten Pflichten
- Regelkonforme Personalarbeit und angemessene Arbeits- und Sozialstandards (HR Compliance)

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. Dieser Risikomanagementansatz dient als Rahmenwerk für alle Compliance-Felder, die im Fokus unserer zentralen Compliance-Organisation stehen.

Im Rahmen des Risikomanagementzyklus 2024 haben wir eine Analyse über alle relevanten Einheiten und ausgewählte Compliance-Felder durchgeführt. Dabei wurden auch bestehende Profile aus dem Zyklus 2023 aktualisiert. Die Profile basieren auf den Risk Assessment Fragebögen, den gegebenen Antworten, sowie 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 wurden anschließend an den jeweiligen Leiter der Gesellschaften bzw. der Zentraleinheiten berichtet.

**B.28****Compliance Richtlinie**

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 Daimler Truck 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 aller kontrollierten 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.

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 [◊ Risiko- und Chancenmanagementsystem](#) und [◊ Erklärung zur Unternehmensführung](#).

In 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 statt und es wurde keine Risikobewertung für die nichtfinanzielle Berichterstattung durchgeführt. Das identifizierte Risiko wird durch unseren bereits implementierten Berichtsprozess sowie durch unsere langjährige Erfahrung in der integrierten Berichterstattung gemindert. Der Datenerhebungs- und -freigabeprozess für die Konzernnachhaltigkeitserklärung wurde auf Grundlage dieser Erfahrungen für ERSR-Datenpunkte erweitert und diese in enger Abstimmung mit internen Experten, Prüfern und externen Beratern definiert und ermittelt.

Zusätzlich haben wir im Berichtsjahr 2024 für unser nichtfinanzielles IKS ein Konzept entwickelt, das in Einklang mit dem finanziellen IKS steht. Die Integration von CSRD-Anforderungen in unseren Kontrollrahmen schafft eine stabile Grundlage für umfassende Managementkontrollen im Bereich der nichtfinanziellen Berichterstattung. So tragen wir 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 Grundlage haben wir neue, zentrale Managementkontrollen eingeführt, die wesentliche quantitative Datenpunkte und Steuerungskennzahlen umfassen. Zusätzlich haben wir die Einführung gezielter Kontrollen auf Managementebene angestoßen. Sie dienen dazu, den operativen Kontrollprozess zu bewerten und die Datensicherheit sowie die Qualität unserer Berichterstattung weiter zu erhöhen.

Ab dem Berichtsjahr 2025 sollen die Ergebnisse des nichtfinanziellen IKS regelmäßig an die relevanten Governance-Gremien, darunter der Vorstand und der Aufsichtsrat, berichtet werden – analog zum finanziellen IKS.

Unser bestehendes finanzielles Kontrollsystem berücksichtigt bereits Nachhaltigkeitsaspekte wie die EU-Taxonomie, insbesondere die Erfassung und Berechnung von Investitions- und Betriebsausgaben (CapEx und OpEx) im Zusammenhang mit nachhaltigkeitsbezogenen Aktivitäten.

Unterstützt durch etablierte Prozesse der EU-Taxonomie haben wir bereits eine fundierte Grundlage für die zukünftige formale Dokumentation und Optimierung gelegt. Mit der schrittweisen Weiterentwicklung unseres nichtfinanziellen IKS wollen wir nachhaltiges Wachstum schaffen und zur langfristigen Förderung einer verantwortungsbewussten Unternehmensentwicklung beitragen.



Anliegen und Standpunkte unserer Interessengruppen

Austausch mit Politik und Gesellschaft

Durch den kontinuierlichen Dialog mit unseren Interessengruppen gewinnen wir ein tiefes Verständnis für ihre Standpunkte, Anliegen und Erwartungen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fließen in unsere Nachhaltigkeitsinitiativen, Projekte und Prozesse ein. Sie ermöglichen es uns, unsere Arbeit an den Bedürfnissen unserer Interessengruppen auszurichten und unsere Produkte bedarfsgerecht zu optimieren.

Zu unseren wichtigsten Interessengruppen gehören unsere Kunden, Geschäftspartner, Beschäftigte und Investoren. Innerhalb unserer Belegschaft nimmt der Betriebsrat eine zentrale Rolle in unserem Nachhaltigkeitsmanagement ein, da er die Belange unserer Belegschaft vertritt und fördert. Weitere Informationen zu unserem Betriebsrat befinden sich im Kapitel [Unser Team](#).

Auch der Austausch mit Politik, Medien und Gesellschaft ist für uns von großer Bedeutung. Neben dem direkten Dialog mit politischen Entscheidungsträgern und weiteren Interessengruppen, die sich für eine nachhaltige Entwicklung unseres Geschäftsmodells interessieren und engagieren, beteiligen wir uns aktiv an verschiedenen Verbänden, Ausschüssen und Nachhaltigkeitsinitiativen.

Verbände und Initiativen

Um eine nachhaltige Entwicklung zu fördern, engagieren wir uns in Verbänden und Initiativen wie dem UN Global Compact, econsense und Hydrogen Europe. Diese Plattformen nutzen wir, um uns mit der Zivilgesellschaft auszutauschen und innovative Technologien wie Wasserstoffantriebe zu fördern.

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 dem 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.

Einbindung von Interessengruppen in unsere Nachhaltigkeitsstrategie

Unsere Interessengruppen leisten wertvolle Beiträge, die unsere Strategie und unser Geschäftsmodell prägen. Sie tragen zur effizienten und nachhaltigen Weiterentwicklung unseres Unternehmens bei. Die Erkenntnisse aus diesen Dialogen fließen zudem in unsere Sorgfaltspflichten-Prozesse ein. Die Standpunkte unserer wichtigsten Interessengruppen im Zusammenhang mit unserer Strategie und unserem Geschäftsmodell haben wir im Rahmen unserer doppelten Wesentlichkeitsanalyse analysiert. Zu den am häufigsten genannten Themen zählen die Herausforderungen des Klimaschutzes sowie faire Arbeitsbedingungen und die Wahrung und Achtung der Menschenrechte. Auf Stakeholderdialog-Formaten wie der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA Transportation) haben wir zudem Impulse zur Weiterentwicklung unserer Industrie und zur Erfüllung der Kundenerwartungen aufgenommen. Diese Anregungen fließen in die kontinuierliche Überarbeitung unserer Strategie ein.

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 (mit Versorgungszusage und Nebenleistungen) trägt rund 25-35 %, der Jahresbonus mit rund 20-34 % (einschließlich der Versorgungszusage) und der variable Vergütungsbestandteil mit langfristiger Anreizwirkung mit rund 35-50 % zur Ziel-Gesamtvergütung bei.

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 im Jahresbonus orientieren sich am EBIT von Daimler Truck und am Free Cash Flow des Industriegeschäfts. Diese Kriterien werden 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 gesetzt, 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 2024 die Themen „Konzernabsatz von lokal CO₂e-freien Fahrzeugen“ und „Allgemeines Wohlbefinden der Beschäftigten (Wellbeing)“ berücksichtigt. Diese Ziele mit einer Gewichtung von insgesamt 25 % wurden mit einer Einzelgewichtung von 20 % für lokal CO₂e-freie Fahrzeuge und 5 % für Wellbeing im Vergütungssystem verankert.

Für die VSEP-Tranche 2024 wird als finanzielles Leistungskriterium die relative Aktienkursentwicklung im Verhältnis zum MSCI World Industrials Index herangezogen. Als nichtfinanzielle Leistungskriterien werden die Reduktion der CO₂e-Emissionen von Produktionsstätten des Daimler Truck-Konzerns sowie der Anteil weiblicher Führungskräfte an allen Führungskräften der Ebenen 1 bis 4 des Konzerns herangezogen. Die finanziellen Leistungskriterien sind mit 75 % und die nichtfinanziellen Leistungskriterien sind zusammen mit 25 % gewichtet.

Der prozentuale Anteil der variablen Zielvergütung, der von nachhaltigkeitsbezogenen Zielen abhängt, liegt bei 25 %. Der Anteil der Zielgesamtvergütung, der an klimabezogene Faktoren geknüpft ist, lag im laufenden Geschäftsjahr bei 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.



Doppelte Wesentlichkeitsanalyse

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse ist ein grundlegendes Instrument, das unsere strategischen Entscheidungen unterstützt und uns dabei hilft, die zentralen Nachhaltigkeitsthemen für unsere Berichterstattung zu identifizieren. Im Rahmen dieser Analyse bewerten wir sowohl unsere Auswirkungen auf ESG als auch deren Effekte auf unsere 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 berücksichtigt die Prinzipien der im Dezember 2023 veröffentlichten ESRS in der berichtigten deutschen Fassung der VO 2024/90457. Sie wurde in fünf Phasen durchgeführt:

Phase 1 - Ausgangssituation

In der ersten Phase haben wir die Herausforderungen und (potenziell) relevanten Nachhaltigkeitsthemen für unseren Konzern ermittelt. Dafür haben wir interne und externe Dokumente, wie den Geschäftsbericht, internationale ESG-Standards, Vorschriften, ESG-Ratings, Medienberichte und Informationen von Wettbewerbern herangezogen. Alle Informationen wurden gesammelt und thematisch zugeordnet.

Phase 2 - Abbildung der Wertschöpfungskette

Ein wichtiger Teil der Analyse war die Einbindung von internen Experten aus unseren Segmenten und den Konzernfunktionen, um eine möglichst umfassende Perspektive sicherzustellen. Zusätzlich haben wir externe Interessengruppen in den Prozess integriert. Insgesamt wurden neun interne und externe Interessengruppen ermittelt: Kunden, Beschäftigte, Lieferanten, Investoren, Netzwerke und Initiativen, Wissenschaft, Verbände sowie Aufsichtsrat und Betriebsrat. Wir entwickelten eine Übersicht unserer Wertschöpfungskette und kategorisierten die Aktivitäten in der vor-

und nachgelagerten Wertschöpfungskette sowie unserer eigenen Geschäftstätigkeit. Die relevanten Nachhaltigkeitsthemen wurden unserer Wertschöpfungskette zugeordnet.

Phase 3 - Einbindung unserer Interessengruppen

In der dritten Phase lag unser Fokus darauf, die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit unseren Nachhaltigkeitsthemen zu priorisieren. Dazu haben wir relevante interne und externe Interessengruppen befragt, wie sie die identifizierten Nachhaltigkeitsthemen und die damit verbundenen tatsächlichen oder potenziellen Auswirkungen, Risiken und Chancen einschätzen. In Interviews und qualitativen Befragungen teilten sie ihre Perspektiven und gaben Einblicke in ihre jeweilige Bewertung der Auswirkungen und finanzielle Wesentlichkeit. Abgefragt wurde dabei auch die Wesentlichkeit in Bezug auf unsere Wertschöpfungskette und den Zeithorizont.

Phase 4 - Auswirkungen-, Risiken- und Chancen-Bewertung und Priorisierung der Themen

Ziel der vierten Phase war es, die aus den Befragungen abgeleiteten (potenziellen) wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen zu bewerten und zu klassifizieren. Dafür haben wir eine Auswahl interner Interessengruppen einbezogen, 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 Auswirkungen haben wir zusätzlich die Unabänderlichkeit der Auswirkung betrachtet. Bei potenziellen Auswirkungen haben wir auch die Wahrscheinlichkeit des Eintretens einbezogen.
- Risiken und Chancen: Für die Bewertung haben wir das potenzielle Ausmaß der finanziellen Effekte und die Eintrittswahrscheinlichkeit beurteilt.

Zur Bewertung haben wir qualitative Skalen von 1 bis 5 verwendet. Für den Schweregrad der Auswirkungen haben wir jeweils den höchsten der bewerteten Faktoren zugrunde gelegt. Im Rahmen der qualitativen Bewertung der Risiken und Chancen haben wir auch berücksichtigt, inwieweit sich diese aus den identifizierten Auswirkungen ableiten lassen. Eine finanzielle Bewertung der Risiken und Chancen wurde nicht durchgeführt. Um die Auswirkungen, Risiken und Chancen zu priorisieren, multiplizierten wir die ermittelten Werte für den Schweregrad bzw. das Ausmaß mit der Wahrscheinlichkeit des Auftretens. Ergebnisse mit einem Score von 15 oder höher wurden als „wesentlich“ für Daimler Truck definiert.¹

Phase 5 - Validierung

In der letzten Phase haben wir die Ergebnisse intensiv mit den Führungskräften der Fachbereiche Umweltschutz, Recht & Compliance, Personalwesen, Einkauf, Entwicklung und Strategie diskutiert und validiert. Für die erstmalige Berichterstattung nach der finalen deutschen Fassung der ESRS haben wir im Berichtsjahr weitere Hinweise der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) und Verbände berücksichtigt und entsprechend angepasst.

2025 wollen wir unseren Prozess weiterentwickeln, klare Schnittstellen definieren und die Verantwortlichkeiten umfassend dokumentieren. Zudem ist geplant, das Thema IRO Management (Impacts, Risks and Opportunities - Auswirkungen, Risiken, und Chancen) zukünftig in der Abteilung Group Sustainability Management anzusiedeln, in enger Zusammenarbeit mit dem Risiko- und Chancenmanagement.

¹ Im Falle potenzieller negativer Auswirkungen auf die Menschenrechte hat die Schwere der Auswirkung Vorrang vor ihrer Wahrscheinlichkeit.



Themenspezifische Angaben

Analyse klimabezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen

Um potenzielle klimabezogene Risiken und Chancen zu analysieren, verwenden wir verschiedene Zukunftsszenarien. Im Rahmen einer klimabezogenen Szenarioanalyse haben wir untersucht, welche Folgen der Klimawandel auf wesentliche Standorte unseres Unternehmens haben könnte (physische Risiken). Dabei lag der Fokus auf unserer vorgelagerten Wertschöpfungskette. Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse haben wir auch die Einflüsse von Klimapolitik und Technologieentwicklungen auf unser Unternehmen (Transitionsrisiken) identifiziert. Die Ergebnisse wurden bei der Definition unserer wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen berücksichtigt, die wir zu Beginn jedes Kapitels darstellen. Zudem fließen die Erkenntnisse direkt in unsere strategische Ausrichtung ein: Sie beeinflussen die Maßnahmen, die wir ergreifen, genau so wie die Weiterentwicklung unserer Geschäftsstrategie in Bezug auf die identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen.

Physische Risiken umfassen Gefahren durch extreme Wetterereignisse und Veränderungen der Klimamuster, die vor allem langfristig relevant für uns sind. Gleichzeitig zeigen sich bereits heute erste Auswirkungen durch veränderte Wetterbedingungen.

Daimler Truck hat Betriebsstätten und Lieferanten auf der ganzen Welt. Dadurch sind wir konzernweit physischen Risiken durch akute und chronische Wetterveränderungen ausgesetzt. Dazu zählen Hitzewellen, Temperaturveränderungen, Dürre, Starkregen und Überschwemmungen, veränderte Windbedingungen, Stürme und andere Naturgefahren.

Transitionsrisiken ergeben sich aus der Anpassung an klimabedingte Veränderungen, Entwicklungen und Unsicherheiten. Regulatorische Veränderungen und Marktveränderungen, technologische Entwicklungen und Reputationsrisiken wirken sich besonders in der Produktionsnutzungsphase stark auf unser Unternehmen aus.

In der für dieses Geschäftsjahr durchgeführten Szenarioanalyse haben wir die kurz-, mittel- und langfristig Zeithorizonte (2030, 2050, 2080) berücksichtigt und uns auf die zwei Klimaszenarien SSP1-2.6 und SSP5-8.5 (Niedrig- und Hochemissionsszenario) des Weltklimarates (IPCC) gestützt, wobei ein Niedrig- und ein

Hochemissionsszenario berücksichtigt werden, um eine Vielzahl möglicher physischen Szenarien abzubilden. Die zugrunde gelegten Parameter wurden im Rahmen der Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung gemäß der EU-Taxonomie festgelegt. Für die Analyse sind wir von folgenden Annahmen für die Bereiche Energie und Mobilität ausgegangen:

- **SSP1-2.6:** Die Energieversorgung stammt aus erneuerbaren Quellen und es werden geringe Kosten für die Klimaanpassungen aufgrund von Extremwetterereignissen erwartet. Batterieelektrische und wasserstoffbasierte Fahrzeuge sowie der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) prägen die Mobilität.
- **SSP5-8.5:** Fossile Energieträger bleiben bestehen und aufgrund von Extremwetterereignissen werden hohe Klimaanpassungskosten erwartet. Der Verbrennungsmotor dominiert weltweit die Mobilität.

Die wesentlichen klimatischen Gefahren, die physische Risiken verursachen, werden sowohl nach Region als auch nach Standorttyp erfasst. Dazu gehören Büros und Produktionsstätten sowie die Daimler Truck Standorte und die unserer Lieferanten. Zur Erfassung wurden die standortspezifischen geografischen Koordinaten herangezogen. Die Bewertung der identifizierten Risiken hilft uns, ihre Bedeutung und Folgen für unser Unternehmen, Umwelt und Gesellschaft zu analysieren. Wir beabsichtigen, diese Erkenntnisse weiter in unsere strategische Planung einfließen zu lassen und entwickeln Maßnahmen, um die identifizierten Risiken und negativen Folgen für uns zu minimieren und gleichzeitig Chancen zu erschließen. 2025 wollen wir eine ergänzende Szenarioanalyse durchführen, um auch die transitorischen Risiken fundiert zu bewerten. Die verwendeten Klimaszenarien, insbesondere das Niedrigemissionsszenario, sind mit den zugrunde liegenden Annahmen im Kapitel [Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) vereinbar, da sie das gleiche Zielbild verfolgen.

Analyse der Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung

Für die Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung haben wir Emissionen aus verschiedenen Aktivitäten entlang der Wertschöpfungskette systematisch bewertet. Dazu zählen beispielsweise Produktion, Transport, Nutzung und Wartung unserer

Fahrzeuge. Ziel war es, Bereiche zu identifizieren, die ökologische Einflüsse auf die Umwelt haben. Dabei haben wir die bestehenden Daten zu Luft- und Wasseremissionen auf Standortebene berücksichtigt.

Zur Unterstützung dieser Bewertung haben wir Konsultationen mit Interessengruppen durchgeführt, um ihre Perspektiven zu wesentlichen umweltbezogenen Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft sowie Risiken und Chancen für Daimler Truck einzubeziehen.

Analyse der Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen

In die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen sind sowohl die Ergebnisse unserer Analyse auf Basis des WWF Wasserrisikofilters als auch Daten zum Wasserverbrauch unserer Standorte eingeflossen. Konsultationen mit Interessengruppen haben unsere Einschätzung bestätigt, dass keine wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen vorliegen.

Analyse der Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen

Bei der Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen haben wir unsere eigenen Standorte, die Rohstoffgewinnung und die Nutzungsphase unserer Produkte berücksichtigt.

Analyse ressourcennutzungsbezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen

Um die wesentlichen Risiken, Chancen sowie positiven und negativen Auswirkungen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft zu ermitteln, haben wir vor allem unsere eigenen Geschäftstätigkeiten analysiert. Unter anderem der Ersatzteilservice, Reparaturleistungen und die Wiederaufbereitung von Fahrzeugen standen im Fokus. Gemeinsam mit unserem zentralen Einkauf haben wir zudem die Materialien analysiert, die in der Fahrzeugproduktion entlang der Wertschöpfungskette verwendet werden. Beim Thema Abfall nutzen wir Daten unserer Standorte, die uns Einblicke in unsere Abfallströme geben und eine entsprechende Analyse ermöglichen.

Analyse unternehmensführungsbezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen

Zur Identifizierung von wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Unternehmensführung haben wir Interviews mit relevanten Interessengruppen geführt und ausgewertet. Darüber hinaus haben wir auch die gesetzlichen Vorgaben berücksichtigt, die uns betreffen. Eine zentrale Rolle in diesem Prozess spielte die Compliance-Risikoanalyse unserer kontrollierten Konzerngesellschaften und Zentralbereiche. In dieser berücksichtigen wir unter anderem Kriterien wie Land, die Unternehmens- und Bereichsaktivität, Sektor und Struktur.

Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse hat unsere Fokusthemen der Nachhaltigkeitsstrategie bestätigt und sieben Handlungsfelder als wesentlich identifiziert. Die Themen Klimawandel, Kreislaufwirtschaft, Unser Team, Menschenrechte und Verkehrssicherheit sind sowohl in Bezug auf Auswirkungen als auch Risiken und Chancen als wesentlich bewertet. Ebenfalls als wesentlich identifiziert sind die Themen Umweltverschmutzung und Compliance. Diese Ergebnisse sind in der Wesentlichkeitsmatrix (↗ B.29) 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.

B.29

Die Daimler-Truck Wesentlichkeitsmatrix



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 CO₂e-freie Fahrzeuge voran. Ein mögliches Risiko besteht darin, dass der langsame Ausbau der-notwendigen Ladeinfrastruktur den Absatz dieser Fahrzeuge hemmen kann. Dieser Wandel bedeutet für uns auch eine neue Fachkräftestrategie: Wir sind auf eine qualifizierte Belegschaft mit neuen Fachkenntnissen angewiesen. Hierfür setzen wir auf Weiterbildungen und auf Recruiting. Entsprechend werden auch unsere Belegschaft und die Gesellschaft beeinflusst, wie sich aus unseren identifizierten Auswirkungen und Risiken in den themenspezifischen ESRS-Standards S1, S2 und S4 ableiten lässt. Dabei ist es uns wichtig, dass wir konzernweit ethisch handeln und durch starke Governance- und Compliance-Strukturen eine Kultur der Integrität fördern.

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 2025 identifiziert werden.

Detaillierte Informationen zu den identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen verweisen wir auf die jeweiligen Tabellen zu Beginn der Kapitel [Umwelt](#), [Soziales](#) und [Unternehmensführung](#).

Wir entwickeln unser Geschäftsmodell kontinuierlich weiter, um den Anforderungen der Transformation hin zu alternativen Antriebstechnologien gerecht zu werden. Dabei setzt sich der Vorstand intensiv 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 2024 nicht durchgeführt.



Umwelt





Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel (ESRS E1)

Der Klimawandel ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit – und verlangt entschlossenes Handeln. Als global tätiger Hersteller von Lkw und Bussen wollen wir mit nachhaltigen Lösungen und technischen Innovationen den Transport lokal CO₂e-frei gestalten und Strategien entwickeln, um den Folgen des Klimawandels entgegenzuwirken. Dazu tragen wir nicht nur mit batterieelektrischen oder wasserstoffbasierten Fahrzeugen bei, sondern auch in Form verschiedener Services und neuer digitaler Lösungen. Diesen Anspruch verfolgen wir in allen Bereichen unserer Wertschöpfungskette.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Ungefähr ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Europa entsteht im Straßenverkehr – beim Transport von Gütern und der Beförderung von Personen. Deshalb analysieren wir im Rahmen unserer Klimaschutzstrategie und der Anpassung an den Klimawandel regelmäßig wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Die folgende Tabelle [7 B.30](#) bietet eine systematische Übersicht dieser Faktoren und differenziert nach ihren Einflüssen auf unsere eigene Geschäftstätigkeit sowie entlang der Wertschöpfungskette. Diese Analyse bildet die Grundlage für unsere strategischen Entscheidungen, um sowohl Chancen optimal zu nutzen als auch potenzielle Risiken zu minimieren. Die dargestellten Auswirkungen, Risiken und Chancen umfassen sowohl physische, transitorische und regulatorische Einflüsse als auch technologische Entwicklungen, die unser Geschäft unmittelbar betreffen.

B.30

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug zu Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel¹

Kategorie	Titel	Beschreibung
Positive Auswirkung (WK)	Wir bieten innovative Produkte und Dienstleistungen an, die die Umweltbelastung verringern (TRA) (L)	Unsere innovativen Produkte, wie batterieelektrische und wasserstoffbasierte Fahrzeuge, reduzieren ökologische Auswirkungen. Dies wird zum Beispiel durch geringere Treibhausgasemissionen bei der Produktion und Nutzung sowie durch den Einsatz alternativer Materialien erreicht.
Negative Auswirkung (WK; EG)	CO₂e-Emissionen (Scope 1, 2 und 3) tragen zur globalen Erwärmung bei (PHY) (L)	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 (EG)	Energieeffiziente Praktiken und die eigene Erzeugung von erneuerbaren Energien können zu Kostensenkungen führen (TRA)	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 (EG; WK)	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.

¹ Legende: (EG) Eigene Geschäftstätigkeit; (WK) Wertschöpfungskette; (TRA) Transitorische Veränderung; (PHY) Physische Veränderung; (L) Langfristiger Zeithorizont.

Unsere Organisation und Managementansatz

Bei Daimler Truck liegt die oberste Verantwortung für Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel 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 unsere strategische Ausrichtung definieren. Die Umsetzung in den operativen Einheiten erfolgt durch Managementbeauftragte in den einzelnen Segmenten, Werken und zentralen Funktionen. Diese Struktur ist in Abbildung **7 B.31** dargestellt. Weitere Beschreibungen können dem Kapitel [Nachhaltigkeitsgovernance](#) entnommen werden.

Transformation des Antriebsstrangs und Förderung klimafreundlicher Technologien

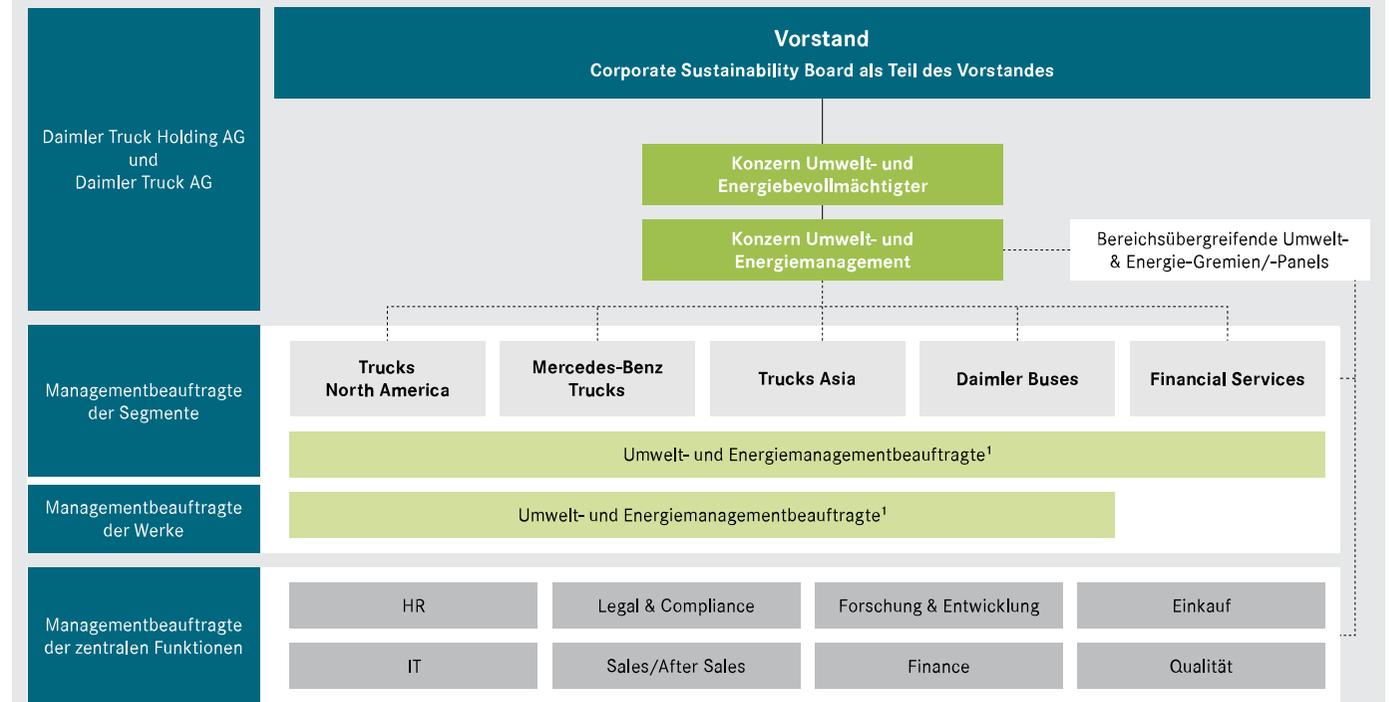
Die Automobilindustrie unterliegt weltweit zunehmend strengeren und sich ständig weiterentwickelnden klimabezogenen staatlichen Vorschriften. Viele Länder und Regionen haben bereits Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen eingeführt oder bereiten entsprechende Gesetze vor. In der EU sind die Vorgaben besonders ambitioniert: Bis 2025 sollen die durchschnittlichen Emissionen der in den Anwendungsbereich der entsprechenden Regularien fallenden Neufahrzeugflotte aller Lkw- und Bushersteller um 15 % im Vergleich zum Jahr 2019 sinken, und bis 2030 wird eine Reduktion von 45 % angestrebt.

Angesichts dieser strengen Vorschriften und Zielvorgaben stellt sich unser Unternehmen der Herausforderung, kontinuierlich den Kraftstoffverbrauch und die CO₂e-Emissionen unserer Fahrzeugflotte zu reduzieren. Dies berücksichtigen wir bereits in der Produktplanung. Dennoch haben Risiken, die sich aus dem globalen rechtlichen und politischen Rahmen ergeben, erheblichen Einfluss auf unseren zukünftigen Geschäftserfolg.

Der konventionelle Antriebsstrang bleibt in diesem Jahrzehnt ein Schlüsselprodukt - vor allem in Regionen mit unzureichend fortgeschrittener Infrastruktur, voraussichtlich sogar über 2030 hinaus.

B.31

Governancestruktur und Verantwortung



¹ Kann durch eine oder zwei Personen vertreten werden.

Wir haben eine Strategie entwickelt, die darauf abzielt, den Anteil des aktuellen Dieselantriebsstrangs in unserem Portfolio zu reduzieren, während wir gleichzeitig unsere Wettbewerbsfähigkeit sichern. Diese Strategie umfasst einen klaren Fahrplan für den Übergang zu lokal CO₂e-freien Fahrzeugen.

Bei der Entwicklung unserer Produkte legen wir einen besonderen Fokus auf den Aspekt „Customer Co-Creation“. Dabei arbeiten wir mit unseren Kunden zusammen und binden sie aktiv in die Produktentwicklung ein.

Zum Beispiel im Rahmen von „Customer Council Meetings“, wie sie im Jahr 2024 in den USA stattfanden, und bei denen unsere Beschäftigten regelmäßig mit Kunden im Austausch stehen – u.a. zu Themen wie E-Mobilität.

Bei Mercedes-Benz Trucks wurde mit der Markteinführung des eActros 600 eine Reihe von Dialogveranstaltungen mit großen europäischen Flottenkunden ins Leben gerufen. In diesem Rahmen besprechen wir regelmäßig mit bis zu 30 Kunden Themen zur Transformation.



Dabei betrachten wir nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch das notwendige Ökosystem, um gemeinsam ganzheitliche Lösungsansätze zu erarbeiten, die eine ökologisch und wirtschaftlich erfolgreiche Transformation ermöglichen. Die Dialogveranstaltungen wurden im Berichtsjahr auf weitere Fahrzeuganwendungen ausgeweitet, etwa auf Distributions- und Baustellenapplikationen. Wir führen auch regelmäßige Aktivitäten mit Aufbauherstellern durch, um die Transformation aktiv mit ihnen voranzutreiben.

Klimaschutz durch innovativen Antrieb: Doppelstrategie mit Batterie und Wasserstoff

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 2024 haben wir bereits elf serienreife, im Fahrbetrieb CO₂e-freie Lkw- und Bus-Modelle in unseren Kernmärkten Europa, Nordamerika und Japan vertrieben. Die produktbezogenen Highlights im Berichtsjahr 2024 befinden sich im Kapitel [Wichtige Ereignisse](#).

Wir setzen bei der Dekarbonisierung des Transports und der Personenbeförderung auf zwei komplementäre Technologien zur Energieversorgung des Antriebs: batterieelektrisch und wasserstoffbasiert. Beim Wasserstoff verfolgen wir seit 2023 zusätzlich zur Brennstoffzelle auch den Technologiepfad des Wasserstoffverbrennungsmotors als Ergänzung der batterieelektrischen Antriebstechnologie. Damit wollen wir nicht nur den Kundennutzen, sondern auch die Wirksamkeit unserer Maßnahmen im Hinblick auf unser Ziel eines im Fahrbetrieb CO₂e-freien Produktportfolios erhöhen. Wir setzen darauf, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Wasserstoffverbrennungsmotor zeitnah in den kurzfristig relevanten Kernmärkten Europa, Nordamerika und Japan verabschiedet werden.

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 befinden sich unter www.daimlertruck.com/innovation/antriebe.

Unsere Richtlinien

Bei Daimler Truck gelten verschiedene Richtlinien in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel. Dazu zählen insbesondere unser Daimler Truck Code of Conduct (für Details siehe Kapitel [Allgemeine Informationen](#)), die Business Partner Standards (für Details siehe Kapitel [Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern](#)) und die Daimler Truck Special Terms in Bezug auf Vertragsbedingungen mit unseren Lieferanten (für Details siehe Kapitel [Unternehmensführung](#)) sowie die Konzernrichtlinie zum Umweltschutz.



B.32

Konzernrichtlinie Umweltschutz

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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.
Allgemeine Ziele	<p>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.</p>
Bezug zu wesentlichen Auswirkung, Risiken oder Chancen	<p>Uns liegt mit der Konzernrichtlinie Umweltschutz eine Richtlinie in Bezug auf die wesentlichen in 7 B.30 beschriebenen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel vor.</p>
Überwachungsprozess	<p>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.</p>
Anwendungsbereich	<p>Die Richtlinie gilt für alle Beschäftigten und Mitglieder geschäftsführender Organe der Daimler Truck Holding AG und alle kontrollierten Konzerngesellschaften.</p>
Verantwortliche Organisationsebene	<p>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.</p>
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	<p>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.</p>
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	<p>Die Interessen von Beschäftigten des Konzerns, Kunden, Lieferanten, Vertragspartnern, Verbänden und Behörden, öffentlichen Initiativen, weiteren Interessengruppen und der Öffentlichkeit werden in der Richtlinie berücksichtigt.</p>
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	<p>Alle Konzernrichtlinien sind über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar. Des Weiteren werden die Umweltleitlinien auf der öffentlichen Webseite des Konzerns zur Verfügung gestellt.</p>



Ziele

CO₂e-Reduktionsziele in der Produktion

Wir streben eine ressourcenschonende und klimafreundliche Produktion an, die durch unsere „green production 2030“-Initiative unterstützt wird. Ziel dieser Initiative ist es, die CO₂e-Emissionen zu reduzieren, den Einsatz erneuerbarer Energien zu steigern sowie die Energie- und Wassereffizienz zu optimieren. Darüber hinaus setzen wir uns dafür ein, das Abfallaufkommen an unseren Produktionsstandorten zu verringern. Diese Ziele stehen im direkten Bezug zu unserer Konzernrichtlinie Umweltschutz (siehe Tabelle [↗ B.32](#)).

Im Rahmen der „green production 2030“-Initiative haben wir uns außerdem Reduktionsziele für Scope-1 und Scope-2-CO₂e-Emissionen gesetzt, die für alle eigenen Produktionsstandorte des Daimler Truck-Konzerns gelten. Neben CO₂-Emissionen berücksichtigen wir dabei auch die Emissionen von CH₄ (Methan) und N₂O (Distickstoffmonoxid).

Bei der Verabschiedung der Ziele durch den Vorstand im Jahr 2022 wurden die aktuellen verfügbaren Zahlen genutzt, 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 statt, entsprechend wurden diese auch nicht gegen einen wissenschaftlichen Pfad validiert.

Wir haben uns ein konzernweites Ziel für die Reduktion von CO₂e-Emissionen gesetzt:

Die **Scope-1** und **Scope-2**-Emissionen aller Produktionsstandorte des Daimler Truck-Konzerns sollen bis zum Jahr 2030 um **42 %** gegenüber den Werten von 2021 reduziert werden.¹

Dies entspricht einer Reduktion von 878 kt CO₂e auf 509 kt CO₂e. Zum aktuellen Zeitpunkt deckt unser kombiniertes Scope-1 und Scope-2 Ziel 90 % 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 marktbasieren 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.

Die Festlegung von Klimazielen ermöglicht uns die Entwicklung eines klaren Reduktionspfads, der die Einhaltung globaler Klimaziele unterstützt. Diese Reduktionspfade umfassen spezifische Maßnahmen und Ziele, die erforderlich sind, um die Emissionen im Transportsektor zu reduzieren und die Erderwärmung zu begrenzen. Die wichtigsten Stellhebel zur Erreichung unserer CO₂e-Reduktionsziele sind der verstärkte Einsatz erneuerbarer Energie sowie die Reduzierung des Energieverbrauchs (Energieeffizienz).

Kompensation verbleibender CO₂e-Emissionen in der Produktion

Anhand unserer CO₂e-Reduktionsziele streben wir an, stetig die Emissionen in unseren Produktionsprozessen zu reduzieren. Zusätzlich setzen wir aktuell auf die Kompensation der verbliebenen CO₂e-Emissionen. Für unsere europäischen Produktionsstandorte sowie einige weitere Standorte kompensieren wir bereits alle verbleibenden CO₂e-Emissionen durch qualifizierte Klimaschutzprojekte.

¹ Dies entspricht der Zielsetzung des Green Production Target House, welches unsere Produktionsstandorte sowie ausgewählte Teststrecken und R&D-Standorte inkludiert. 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.36](#)) ab, dass das Ziel auf die Produktionsstandorte festgelegt ist.

Ab 2025 sollen auch die Produktionsstandorte in Indien und Japan durch den Einsatz von Kompensationen der bilanziellen CO₂e-Neutralität folgen. Zudem streben wir die bilanzielle CO₂e-Neutralität durch die Nutzung von Kompensationen in den USA an. Bis 2039 sollen alle Produktionsstandorte weltweit bilanziell CO₂e-neutral sein.

Dekarbonisierung entlang unserer Lieferkette: Dekarbonisierungsziele für Scope-3-Emissionen

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 im Fahrbetrieb CO₂e-freier Lkw und Busse sukzessive weiter ausbauen. In diesem Zusammenhang arbeitet Daimler Truck daran, klare und realistische Ziele für die Reduzierung von 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 im Fahrbetrieb 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.

Mit der Definition von Scope-3-Reduktionszielen als Teil unseres zukünftigen Climate Transition Plan wollen wir aufzeigen, wie unsere langfristige Vision für eine Transformation des Güterverkehrs und der Personenbeförderung mit unserem Engagement für eine kohlenstoffarme Wirtschaft Hand in Hand geht.



Weitere Nachhaltigkeitsziele für unsere Produktion

Im Rahmen der „green production 2030“-Initiative haben wir ein weiteres Ziel formuliert, das den Fokus auf Energieeffizienzmaßnahmen legt (siehe Abbildung [7 B.33](#)). Bis zum Jahr 2030 streben wir an, den produktionsbezogenen Energieverbrauch durch Verbesserung unserer Energieeffizienz um rund 590 GWh zu verringern. Dieses 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. Hierfür wurden für jedes unserer Produktionswerke spezifische Zielwerte berechnet. Dieses Ziel zählt auf unsere Strategie zur Reduktion des Energieverbrauchs ein, erfüllt jedoch noch nicht vollständig die Voraussetzungen gemäß ESRS.

Zur Zielerreichung ist eine Vielzahl von Effizienzmaßnahmen erforderlich, welche wir kontinuierlich implementieren und deren jährliche Effekte wir in unserer unternehmenseigenen green production Datenbank dokumentieren. Im Jahr 2030 soll die Summe aller Effekte eine jährliche Reduktion von rund 590 GWh erreichen. Diese Reduktion wird nach einer Füllstandslogik ermittelt, wobei der Basiswert als Nulllinie (0 GWh) angesetzt wird.

Des Weiteren verfolgen wir mit der Umsetzung dieser Maßnahmen das Ziel, den Energieverbrauch pro Fahrzeug bis 2030 um 16 % zu senken, ebenso bezogen auf den Mittelwert der Jahre 2013/2014.

Im Jahr 2030 soll zudem die von uns genutzte Energie zu mindestens 55 % aus erneuerbaren Quellen stammen. Auch diese Ziele stehen im direkten Bezug zu unserer Konzernrichtlinie Umweltschutz (siehe Tabelle [7 B.32](#)). Wir sind bestrebt, in klimaschonende Technologien und Projekte weltweit zu investieren, um effizient zur Einhaltung nationaler und internationaler Klimaziele beizutragen. Ab dem Jahr 2025 sollen alle Produktionsstandorte in Japan und Indien mit Grünstrom versorgt werden. Des Weiteren streben wir an, die Produktionsstandorte in den USA ebenfalls auf Grünstrom umzustellen. Alle weiteren eigenen Produktionsstandorte sollen anschließend bis spätestens zum Jahr 2030 folgen.

Um die Ziele und den Fortschritt der Zielerreichung 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 erstellen

B.33

green production 2030

green production 2030			
	CO ₂ e Scope 1 + 2 	Erneuerbare Energien 	Energieeffizienz 
Basisjahr	2021	2021	2013/2014
Daimler Truck	-42 % ~~ 509 kt CO ₂ e	> 55 % 100 % Grünstrom > 5 % Eigenerzeugung	~ - 590 GWh - 16 % pro Fahrzeug

Roadmaps für jeden Produktionsstandort, um die Zielerreichung zu steuern.

Alle Segmente arbeiten an weiteren Energieeffizienzmaßnahmen, um die gesteckten Ziele bis 2030 zu erreichen. Darüber hinaus streben wir die Definition weiterer Ziele an, um die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen zu adressieren.

Maßnahmen und Ergebnisse

Unsere Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel fokussieren sich auf die drei Bereiche Produktentwicklung, Lieferkette und Produktion.

Zudem entwickeln wir laufend neue managementbezogene Maßnahmen zur Förderung von Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel. Wir streben an, ausreichende finanzielle, personelle und technologische Ressourcen bereitzustellen, um unsere Klimaziele zu erreichen. Die Zuweisung dieser Ressourcen wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Dabei können auch externe Faktoren wie Marktbedingungen und regulatorische Anforderungen Einfluss auf die Verfügbarkeit und Allokation der Ressourcen nehmen.

Derzeit arbeiten wir zudem an einem Climate Transition Plan (CTP) für Daimler Truck, in dem kurz- und langfristige Klimarisiken und -chancen berücksichtigt werden. Er enthält neben Reduktionszielen für Scope 1 und Scope 2 auch strategische Dekarbonisierungsziele für Scope-3-Emissionen. Dabei berücksichtigen wir klimabezogene Offenlegungspflichten auf Grundlage des European Sustainability Reporting Standard der EFRAG (ESRS E1). Wir planen, den CTP 2027 zu beschließen.

Entwicklung einer Klimarichtlinie

Wir entwickeln derzeit eine umfassende Klimarichtlinie, die unsere bestehende Konzernrichtlinie Umweltschutz ergänzt und in diese integriert wird. Die Richtlinie soll zentrale Konzepte und strategische Maßnahmen enthalten, die die Umsetzung nachhaltiger Aktivitäten fördern und zur Reduzierung der CO₂e-Emissionen beitragen. Die Klimarichtlinie wird in enger Abstimmung mit dem geplanten Daimler Truck CTP entwickelt.

Unser Produktportfolio: Klimaschutz durch innovative Produkte
E-Mobilität ist ein entscheidender Faktor für den Verkehr der Zukunft. Als einer der heutigen Technologieführer möchten wir die Logistik und Personenbeförderung von morgen mitgestalten - durch elektrifizierte Lösungen, die sowohl unseren Kunden als auch der Umwelt gleichermaßen zugutekommen.

Ein entscheidender Meilenstein in unserem Engagement für den Klimaschutz war der Serienstart des Mercedes-Benz eActros 600 in diesem Geschäftsjahr. Mit diesem E-Lkw streben wir an, neue Maßstäbe im Straßengüterverkehr zu setzen – insbesondere in den Bereichen Technologie, Nachhaltigkeit, Design und Profitabilität für E-Flottenbetreiber. Dank einer Batteriekapazität von über 600 kWh und einer neuen, effizienten, selbst entwickelten elektrischen Antriebsachse, ermöglicht der eActros 600 eine Reichweite von bis zu 500 Kilometern ohne Zwischenladen.¹ Darüber hinaus wollen wir mit dem Mercedes-Benz eCitaro, unserem batterieelektrischen Stadtbuss, einen wichtigen Beitrag zum urbanen Nahverkehr leisten. Er kombiniert die bewährte Citaro-Technologie mit innovativen Elektromobilitätslösungen. Mit der aktuellen Batteriegeneration NMC3 erreicht der eCitaro eine Reichweite von bis zu 400 km und kombiniert diese mit einer hohen Beförderungskapazität sowie fortschrittlichen Assistenzsystemen.²

1 Der eActros 600 verfügt über drei Batteriepakete mit jeweils 207 kWh. Diese bieten eine installierte Gesamtkapazität von 621 kWh. Die Nennkapazität einer neuen Batterie basiert auf intern definierten Rahmenbedingungen. Diese kann je nach Anwendungsfall und Umgebungsbedingungen variieren. Die Reichweite wurde unter spezifischen Testbedingungen, nach Vorkonditionierung mit einer 4x2 Sattelzugmaschine mit 40 t Gesamtzuggewicht bei 20 °C Außentemperatur im Fernverkehrseinsatz intern ermittelt und kann von den nach der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Werten abweichen.

2 Der vollelektrische Omnibus wurde Funktionstests bei Temperaturen von weniger als minus 15 °C am Polarkreis und bei mehr als 30 °C in der Sommerhitze Spaniens unterzogen.

B.34

Produktportfolio batterieelektrische und wasserstoffbasierte Fahrzeuge



Thomas Built
Buses
Saf-T-Liner
C2 Jouley

RIZON

Freightliner
CustomChassis
eWalk-in Van

Freightliner
eCascadia

Mercedes-Benz
eActros 600

Mercedes-Benz
GenH2 Truck

Mercedes-Benz
eActros

Mercedes-Benz
eCitaro

Mercedes-Benz
eEconic

Freightliner
eM2

Mercedes-Benz
fully electric
bus chassis
eO500U

FUSO eCanter;
Next Generation
in 2023

Diese Technologien bieten Fahrern ein hohes Maß an Sicherheit und Komfort, während Fahrgäste von geringen Geräuschen und einem barrierefreien Zugang profitieren. Für den öffentlichen Nahverkehr, der besonders hohe tägliche Reichweiten ohne Zwischenladung erfordert, bieten wir unseren Kunden den eCitaro fuel cell an. Ausgestattet mit der innovativen NMC3-Batterietechnologie ermöglicht er Reichweiten von bis zu 600 km.³

3 Die Reichweite wurde unter spezifischen Bedingungen, u.a. Ausstattung mit maximaler Batteriekapazität und H2-Kapazität, Batterie im Auslieferungszustand, im typischen Stadtbuss-Betrieb und moderatem Wetterszenario intern ermittelt und kann z.B. von den nach der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Werten abweichen. Die tatsächliche Reichweite ist abhängig von der individuellen Fahrzeugnutzung, der Fahrzeugkonfiguration sowie weiteren äußeren Faktoren. Daher kann die tatsächliche Reichweite unter oder über dem angegebenen Wert liegen.

Produktentwicklung

Unsere Maßnahmen im Bereich der Produktentwicklung umfassen sowohl technische und technologische Komponenten als auch infrastrukturelle Aspekte.

Batterieentwicklung

Batterien sind eine zentrale Schlüsselkomponente der E-Mobilität. Bei uns befassen sich Experten verschiedener Disziplinen mit den Aspekten dieser Speichertechnologie – von der Grundlagenforschung bis zur Produktionsreife. Wir investieren seit Jahren in ressourcen-effiziente Technologien und Herstellungsverfahren, um leistungsstarke Batterien zu entwickeln und arbeiten kontinuierlich daran, Lithium-Ionen-Batterien zu verbessern. Je nach Einsatzzweck kommen in unseren Lkw und Bussen unterschiedliche Zelltechnologien zum Einsatz, während wir den Markt kontinuierlich beobachten. Wo immer es möglich und sinnvoll ist, versuchen wir mit unseren Batterien der nächsten Generation auf die herkömmlichen kritischen Rohstoffe Nickel und Kobalt zu verzichten. Stattdessen setzen wir zunehmend auf Lithium-Eisenphosphat (LFP)-Batterien. Diese verbessert die Versorgungssicherheit durch eine bessere Rohstoffverfügbarkeit, macht die Lieferkette robuster und ermöglicht eine längere Lebensdauer dank geringer Alterung.



Gleichzeitig bieten LFP-Batterien durch ihre thermische und chemische Stabilität eine höhere Sicherheit im Fahrzeug. Wir setzen LFP-Batterien bereits heute insbesondere in unseren schweren E-Lkw wie dem eActros600 ein. Die Fertigung erfolgt zukünftig in Zusammenarbeit mit einem externen Partnerunternehmen und ist aufgrund der hohen Stückzahlen in Europa und in Nordamerika lokalisiert, wodurch die Wirtschaftlichkeit des Lieferverkehrs weiter verbessert wird. Mit dem Joint Venture Amplify Cell Technologies LLC - in Kooperation mit Accelera von Cummins Inc., PACCAR und EVE Energy - setzen wir den nächsten Meilenstein hinsichtlich der Produktion von (LFP-)Batteriezellen. Das Unternehmen hat sich zum Ziel gesetzt, unseren Kunden kostengünstige batterieelektrische Antriebe anzubieten.

Das im Berichtsjahr eröffnete Battery Technology Center in Mannheim, Baden-Württemberg, spielt eine entscheidende Rolle in der Transformation hin zu lokal CO₂e-freien Transportlösungen. Dort werden Produkte und Prozesse für die Batteriegenerationen zukünftiger batterieelektrischer Nutzfahrzeuge entwickelt und montiert. Das Center unterteilt sich in zwei Bereiche: Auf der Pack-Pilotlinie werden Prototypen für die zukünftigen Fahrzeuge aufgebaut. Entwicklung und Produktion arbeiten hier eng zusammen, um die Serienreife zu erreichen und die Produktionsprozesse für die kommende Serienproduktion in Mannheim zu verbessern. Im Bereich der Zelle wird aktuell das Produkt- und Prozesswissen über die Herstellung von Batteriezellen gesammelt und die Zellen werden im eigenen Labor analysiert. Die gewonnenen Erfahrungen hinsichtlich der Batteriefertigung und -montage fließen in die Vorbereitung auf die Serienfertigung der Batterien der nächsten Generation ein.

Technology Center

Zwischen Oktober 2021 und April 2022 wurden unsere beiden InnoLabs in Deutschland gegründet. Das InnoLab „Battery“ ist im Werk Mannheim, Baden-Württemberg, angesiedelt, das InnoLab „eDrive“ in den Werken Gaggenau, Baden-Württemberg, und Kassel, Hessen, mit einem Entwicklungsbereich in Untertürkheim, Baden-Württemberg. Diese Kompetenzzentren fokussieren sich auf Batterietechnologien und Hochvoltssysteme, elektrische Antriebskomponenten sowie auf wasserstoffbasierte Brennstoffzellenaggregate und elektrische Antriebssysteme.

Ziel ist es, neue Technologien zu erproben und die entsprechenden Produkte und Prozesse zu entwickeln und zu evaluieren - stets mit besonderem Augenmerk auf unsere Umwelt. Nachhaltigkeit beginnt hier bereits in der Designphase, zum Beispiel durch eine gezielte CO₂e-ärmere Materialauswahl. Mit der Umbenennung unserer InnoLabs in „Battery Technology Center“ und „eDrive & Components Technology Center“ im Jahr 2024 möchten wir unsere weiterentwickelten Aktivitäten im Bereich der Zukunftsthemen und der Transformation hervorheben. Im aktuellen Geschäftsjahr wurden bereits weitere Fortschritte erzielt, darunter die Erstellung konkreter Konzepte, die Bildung von Teams, der Umbau und die Erweiterung von Gebäuden sowie die Inbetriebnahme der ersten Maschinen und Anlagen.

Im Juli 2024 wurde ein weiterer Meilenstein erreicht: Im Mercedes-Benz Werk Gaggenau, Baden-Württemberg, hat das Technikum seinen Betrieb aufgenommen, wodurch das Werk seinen Weg im Kompetenzaufbau für die Prozessentwicklung und den Prototypenbau von „truck-e-fied“ E-Motoren fortsetzt.

CO₂e-Reduktion und Effizienzsteigerung durch digitale Produkte

Wir bieten ein umfassendes Portfolio an digitalen Diensten, um den Kraftstoffverbrauch von Diesel-Lkw zu senken. Diese Dienste tragen dazu bei, den Kraftstoffverbrauch zu optimieren, den Verschleiß des Fahrzeugs zu reduzieren und das Unfallrisiko zu verringern. Sie liefern zudem detaillierte Informationen zum Fahrverhalten des Fahrers sowie zum CO₂e-Ausstoß und unterstützen Flottenmanager und Fahrer dabei, die Fahrzeuge so effizient wie möglich einzusetzen. Zu den Anwendungen zählen Fahrstilbewertung, Fahrer-Coaching und CO₂e-Berichte.

Darüber hinaus erleichtern spezielle e-Services wie das Fleetboard „Charge Management“ und das geplante Fleetboard „Einsatzanalyse BEV (Battery Electric Vehicle) Basic“ den Übergang zu batterieelektrischen und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen. Diese e-Services ermöglichen unseren Kunden, das Zusammenspiel zwischen eTruck und firmeneigener Ladeinfrastruktur zu steuern und ein besseres Verständnis für den Energieverbrauch zu erhalten. Weitere Dienste unterstützen die Routenplanung, liefern Erkenntnisse zur Fahrzeugnutzung und erleichtern so die Einsatzplanung der Flottenkunden.

Vorantreiben des Ausbaus der notwendigen Infrastruktur

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 GmbH dabei ineinandergreifende Einzelkomponenten. Dazu gehören u.a. Infrastrukturlösungen für das Laden von eBussen sowie funktionierende Wasserstofftankanlagen. Auch Lade- und Betriebshofmanagement-Systeme werden für den effizienten Energieeinsatz im Systemverbund integriert. Ziel ist es, unseren Kunden eine nachhaltige und kostenoptimale Lösung für Elektrobussflotten anzubieten. Diese eSystem-Lösungen werden bereits aktiv in ganz 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.

Unsere Einrichtung in Redford, USA, ist ein weiteres Beispiel für unsere Bestrebungen, den Ausbau der erforderlichen Infrastruktur voranzutreiben. Hier arbeiten wir weiterhin am Aufbau eines Multifunktionsladeparks, um unsere Kunden bei ihrem Übergang zu Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien zu unterstützen.

Im Berichtsjahr haben wir auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) die neue Marke TruckCharge lanciert, die Ladelösungen aus einer Hand bietet, um Kunden in Bezug auf Infrastruktur auf ihrem Weg zur nachhaltigen Mobilität zu begleiten. 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 optimale Abstimmung zwischen Fahrzeug und Infrastruktur ermöglichen



Wir sind Mitglied verschiedener Partnerschaftsinitiativen, mit denen wir das Ziel verfolgen, ein zukünftig lokal CO₂e-freies Verkehrsumfeld zu schaffen. Diese Partnerschaften umfassen Zulieferer und Technologieunternehmen, um unsere Produkte zu entwickeln, Energie- und Systemunternehmen, um führende Ladetechnologien anzubieten, sowie Kraftstoffunternehmen, um die Verfügbarkeit von flüssigem Wasserstoff an Tankstellen zu verbessern. Einige dieser Partnerschaften haben bereits zu Projekten geführt, die unser Vorhaben unterstützen, den Ausbau der Infrastruktur vorantreiben und den Weg zu einer lokal CO₂e-freien Mobilität ebnen.

Ein Beispiel ist unser Joint Venture Milence mit der TRATON Group und der Volvo Group zum Ausbau der europäischen Ladeinfrastruktur mit Hochleistungs-Ladestationen für Betreiber von batterieelektrischen Nutzfahrzeugen. Analog dazu verfolgen wir mit unserem Joint Venture Greenlane im US-amerikanischen Markt zusammen mit NextEra Energy Resources und BlackRock Renewable Power den Aufbau eines landesweiten Ladenetzes für batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Brennstoffzellenfahrzeuge. Auch in Europa fördern wir Partnerschaften zum Ausbau der Wasserstoff-Infrastruktur.

Um die TCO-Parität (Total Cost of Ownership, bzw. die Gesamtkosten des Betriebs über die Nutzungsdauer) zwischen einem batterieelektrischen und einem Diesel-Lkw zu erreichen und Kosten zu senken, nutzen wir Größenvorteile und Partnerschaften und bauen unser eigenes Know-how über differenzierende Technologien aus. Um einen lokal CO₂e-freien Verkehr zu ermöglichen, bedarf es mehr als nur im Fahrbetrieb CO₂e-freie Fahrzeuge. Vielmehr beruht der Erfolg auf dem Zusammenspiel von drei Faktoren: Im Fahrbetrieb CO₂e-freie Fahrzeuge, einer grünen Energieinfrastruktur für Batterie- und Wasserstofffahrzeuge sowie der Kostenparität mit konventionellen Fahrzeugen, zum Beispiel durch CO₂-Bepreisung, CO₂-basierte Mautgebühren und Subventionen.

Lieferkette

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

CO₂e-Reduktion entlang unserer Lieferkette

Im Rahmen unserer operativen Einkaufsprozesse für Produktionsmaterialien nutzen wir standardisierte Nachhaltigkeitsbewertungen wie den Sustainability Assessment Questionnaire (SAQ), eine Initiative der Automobilbranche, als Prüfinstrument zur Einhaltung unserer Umweltstandards. Um Transparenz über die Dekarbonisierungsstrategien und CO₂e-Reduktionsziele unserer Lieferanten zu schaffen, nutzen wir den CDP-Fragebogen. Der CDP-Fragebogen für die Lieferkette sammelt Daten zu den Emissionen und Umweltspraktiken der Zulieferer und bietet so einen klaren Überblick über die indirekten Emissionen. Mit detaillierten Emissionsdaten können wir die Bereiche in unserer Lieferkette identifizieren, die am stärksten betroffen sind, und 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. Dies trägt dazu bei, die Emissionen weiter zu reduzieren und stärkt auch die Widerstandsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit. Lieferanten sollen durch das Programm ermutigt werden, sich in ihren Bemühungen, CO₂e-Emissionen zu reduzieren, kontinuierlich zu verbessern. Der CO₂e-Fußabdruck wird zunehmend zu einem Kriterium in Einkaufsentscheidungen. Wir möchten Transparenz darüber, wie die CO₂e-Bilanz der an uns gelieferten Produkte ausfällt.

Neben der Batterieherstellung sind die Haupttreiber von Treibhausgasemissionen die Herstellung von Rohmaterialien wie Stahl, Aluminium und Kunststoffen. Zukünftig sollen die Emissionen von Materialien bei neuen Projekten und Vergabeentscheidungen stärker berücksichtigt werden. Um die Beschaffung nachhaltiger Produktionsmaterialien zu fördern, werden wir entsprechende Kennzahlen wie CO₂e-Emissionen systematisch in die Geschäftsprozesse integrieren, um die CO₂e-Neutralität voranzutreiben.

Der Informationsaustausch innerhalb wie außerhalb unseres Unternehmens spielt eine wichtige Rolle bei der erfolgreichen Umsetzung von Maßnahmen für eine umweltschonende Lieferkette. So schulen wir beispielsweise im Produktionsmaterialeinkauf die Einkäufer zu den Nachhaltigkeitsanforderungen an Lieferanten.

Inbound Logistik

Wir treiben die Transformation der Transportbranche hin zum lokal CO₂e-freien Fahrbetrieb voran und setzen dabei auch in der eigenen Lieferkette auf E-Lkw. Wir haben das Ziel, den Lieferverkehr in das Werk Wörth, Rheinland-Pfalz, unser größtes Lkw-Montagewerk, bis Ende 2026 zu 100 % zu elektrifizieren. Ein bedeutender Teil der direkten Lieferkette kann so im Fahrbetrieb CO₂e-frei werden. Im Zuge dessen bauen wir eine werkseigene Ladeinfrastruktur in Wörth, Rheinland-Pfalz, und den Aggregatewerken Mannheim, Baden-Württemberg, und Gaggenau, Baden-Württemberg, sowie Kassel, Hessen, auf, die sowohl Lieferanten als auch unternehmenseigenen Fahrzeugen zur Verfügung steht. Zu Beginn des zweiten Quartals 2024 waren bereits 11 % der Einfahrten in das Werk Wörth, Rheinland-Pfalz, elektrisch, zum Jahresende kam die elektrisch angetriebene Mercedes-Benz eActros 300 Sattelzugmaschine bei 20 % der Einfahrten zum Einsatz. Im weiteren Verlauf des Projektes soll der eActros 600 auch die längeren Transportdistanzen abdecken, ein eActros 600 Testfahrzeug transportiert bereits seit September 2024 eAchsen vom Schwesterwerk Kassel, Hessen, nach Wörth, Rheinland-Pfalz. Wir demonstrieren damit das breite Anwendungsgebiet der beiden E-Lkw-Modelle unter realistischen Bedingungen im unternehmenseigenen Transportverkehr.

Kern unseres Konzepts für den batterieelektrischen Fernverkehr ist es, Kunden eine ganzheitliche Transportlösung aus Fahrzeugtechnologie, Beratung, Ladeinfrastruktur und Services zu bieten. Um gemeinsam mit den Spediteuren ein zielgerichtetes Konzept für die lokal CO₂e-freie Anlieferlogistik für die Daimler Truck-Werke zu entwickeln, steht zu Beginn eine individuelle Analyse der üblichen Routen. Sie gibt Aufschluss über Fahrzeiten und Distanzen zwischen den Lieferstandorten, Lademöglichkeiten und individuellen Reichweiten. Außerdem erhalten Kunden Unterstützung bei der Integration von E-Lkw in die bestehenden Flotten und bei der Neuausrichtung ihrer Logistikzentren, inklusive Beratung zum Aufbau der passenden betriebseigenen Ladeinfrastruktur.



Integraler Bestandteil unseres Inbound-Logistikkonzepts für den im Fahrbetrieb CO₂e-freien Anlieferverkehr ist auch der Aufbau einer werkseigenen Ladeinfrastruktur. Die Ladesäulen werden an Schlüsselstellen für den Anlieferverkehr in unmittelbarer Nähe zur Produktion in den deutschen Daimler Truck Werken installiert. Während die in der Produktion verbauten Teile just-in-time an das Montageband angeliefert werden und die Fracht des E-Lkw entladen wird, wird das Fahrzeug an den werkseigenen Ladesäulen wieder aufgeladen. Somit muss das Fahrzeug idealerweise keine weitere Standzeit einplanen und kann nach der Teileanlieferung seine Route direkt wieder aufnehmen. Der größte Teil der benötigten Ladeinfrastruktur in Wörth, Rheinland-Pfalz, dazu zählt neben den Ladesäulen in den Entladebereichen auch ein Ladepark vor der Werkseinfahrt, wurde in 2023 und 2024 aufgebaut. Die Aggregatewerke bauen neben der Ladeinfrastruktur in den Werken ebenso Lademöglichkeiten an ihren externen Logistikzentren auf, um die An- bzw. Ablieferverkehre auf elektrifizierte Fahrzeuge umstellen zu können. Zudem wird weiterhin die Möglichkeit geprüft, die Lieferströme im Transportnetzwerk für die Werke Wörth, Mannheim und Gaggenau in einem neuen Konsolidierungscenter nahe dem Standort Wörth zu bündeln und damit zu verbessern.

Transparenz über die CO₂e-Emissionen unserer Transporte

Zusätzlich zu diesen konkreten CO₂e-Reduktionsmaßnahmen schaffen wir Transparenz über die CO₂e-Emissionen unserer Transporte. Für die Produktionsstandorte in Europa nutzen wir ein Berechnungstool, um basierend auf realen Transportdaten die CO₂e-Emissionen auszuweisen und so auch den Effekt von Optimierungsmaßnahmen wie zum Beispiel den Einsatz von elektrischen Lkw zu messen. Die Berechnungslogik wurde im Jahr 2023 durch das Smart Freight Centre 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 (DTNA), Daimler India Commercial Vehicles (DICV) und Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) haben wir nun ein nahezu vollständiges Bild über die Transporte des Produktionsmaterials. Bis 2025 sollen die letzten Lücken, wie bei Mercedes-Benz do Brasil, geschlossen, das jährliche Datupdate durchgeführt und die GLEC-Zertifizierung um die neuen Umfänge erweitert werden.

Produktion

Unsere Maßnahmen im Bereich der Produktion beziehen sich hauptsächlich auf unsere Produktionsstätten, aber auch auf weitere Standorte wie Bürostandorte ohne Produktionstätigkeit.

Klimaschutz und Energieeffizienz in der Produktion

Um die CO₂e-Emissionen in unserer Produktion zu verringern, setzen wir vor allem auf drei Arten von Reduktionsmaßnahmen: Maßnahmen für die Energieeffizienz, Nutzung erneuerbarer Energien und technologische Maßnahmen. Wir evaluieren kontinuierlich die regionalen Energiemärkte, um die Grünstromversorgung an allen Standorten auszubauen. Neben dem Einkauf von Grünstrom treiben wir die Eigenerzeugung von Energie in den Produktionsstandorten stetig voran. So wird seit Beginn des Jahres 2022 der Großteil unserer Produktionsstandorte in Europa mit Grünstrom aus Windkraftanlagen, Photovoltaiksystemen und Wasserkraftwerken versorgt. Für die deutschen Produktionsstandorte inklusive der Konzernzentrale wurde hierbei mit unserem Lieferanten vertraglich vereinbart, dass die Erzeugungsmenge zu jeder Viertelstunde identisch mit dem Stromverbrauch ist. Dies wird über eine regelmäßige TÜV-Zertifizierung nachgehalten. Weitere Standorte in den USA, Brasilien, Südafrika, Japan und Indien haben teilweise auf eine grüne Stromversorgung umgestellt.

Bei der Energieerzeugung setzen wir auch auf Photovoltaik. In diesem Geschäftsjahr wurde beispielsweise am Standort Atlantis nahe Kapstadt, Südafrika, in Zusammenarbeit mit einem Investor auf dem Werksgelände eine 13,5 MWp Freiflächen-Photovoltaikanlage errichtet. Diese Anlage vermeidet jährlich rund 20.000 t CO₂e.

Bereits heute sind weltweit rund 40,6 MWp an Photovoltaikmodulen installiert. Mit diesen haben wir im Jahr 2024 bereits 35,7 GWh erzeugt.

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

Daimler Truck, EnBW und die Stadt Wörth am Rhein haben 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 Geothermie-Anlage 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. Im Jahr 2025 soll ein geeigneter Standort ausgewählt werden, gefolgt von Tests und 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.

Im Rahmen der „green production 2030“-Initiative wurden im Berichtsjahr u.a. folgende Maßnahmen erfolgreich abgeschlossen¹:

- Werk Kawasaki, Japan: Installation einer weiteren Großwärmepumpe, die wesentlich effizienter betrieben werden kann als die bisherigen Anlagen. Dadurch können rund 3.700 MWh Energie und rund 700 t CO₂e im Jahr eingespart werden.
- Werk Wörth, Deutschland: Verbesserung der Lüftungsanlagen, u.a. durch den Einbau einer Wärmerückgewinnung. Der Energieverbrauch kann um rund 2.700 MWh und die CO₂e-Emissionen um 460 t reduziert werden.
- Werk Aksaray, Türkei: Erneuerung der Gebäudesteuerung für Heizung, Lüftung und Klimatisierung sowie Überarbeitung der eingestellten Parameter. Dies führt zu einer jährlichen Energieeinsparung von ca. 1.300 MWh und einer CO₂e-Reduktion von rund 230 t.

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

¹ Aufgrund der unterjährigen Fertigstellung der Maßnahmen konnte im Jahr 2024 noch nicht das volle, ausgewiesene Einsparungspotenzial erreicht werden.



Im Berichtsjahr haben wir Investitionen (CapEx) in Höhe von 725 Millionen € und Betriebsausgaben für Forschung und Entwicklung (OpEx) in Höhe von 1.277 Millionen € für Projekte getätigt, die im Zusammenhang mit den beschriebenen Maßnahmen für Produktentwicklung, Lieferkette und Produktion stehen und zu einer direkt und indirekt Reduktion der Treibhausgasemissionen führen. Diese finden sich in den folgenden Positionen des Abschlusses wieder:

- 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 zu den EU-Taxonomie Angaben finden sich im Kapitel [EU-Taxonomie](#).

Energieverbrauch und Energiemix

Die Energie- und Umweltdaten werden von den Produktionsstandorten in unserem Umweltdatensystem erfasst. Soweit im Januar 2025 noch keine tatsächlichen Werte vorlagen, wurden Schätzungen auf Basis der Vorjahreswerte und der Produktionsveränderung vorgenommen. Wir berichten gemessene Werte für die Energieverbräuche der Produktionsstandorte¹. Für die Standorte mit geringen Energieverbräuchen (alle Nicht-Produktionsstandorte) wurden diese auf Basis der Beschäftigtenanzahl (Köpfe) hochgerechnet und in den Wert des gesamten Konzerns inkludiert. Die Hochrechnung der Verwaltungsstandorte basiert auf den gemessenen Werten unseres Standorts in Leinfelden-Echterdingen, Baden-Württemberg. Die Werte für unsere Vertriebsstandorte wurden auf Grundlage der Messdaten unserer deutschen Vertriebsniederlassungen hochgerechnet. Bei diesen Hochrechnungen legen wir den deutschen Strommix zugrunde.

Aktuell beziehen wir 70 % des Stromverbrauchs und 12 % des Fernwärmeverbrauchs aus erneuerbaren Energien. Im Geschäftsjahr haben wir 35.747 MWh an erneuerbarer Energie und 503.026 MWh an nicht-erneuerbarer Energie produziert. Unser Energieverbrauch ist in Tabelle [7 B.35](#) dargestellt.

Weitere Angaben zum allgemein angewandten Nachhaltigkeitskonsolidierungskreis sind dem Kapitel [Allgemeine Informationen](#) zu entnehmen. Darüber hinaus gelten die Erläuterungen zum Operational Control Approach, die zu den CO₂e Emissionen gemacht werden.

¹ Unter Produktionsstandorte fassen wir alle „Completely Built Up“ (CBU), „Completely Knocked Down“ (CKD) und Wiederaufbereitungsstandorte (Reman) zusammen sowie ausgewählte Teststrecken und R&D-Standorte.

**B.35****Energieverbrauch und Energiemix**

	2024		
	MWh		%
	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern	Gesamter Konzern
(1) Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen ¹	13.219	13.219	
(2) Brennstoffverbrauch aus Rohöl und Erdölerzeugnissen inkl. LPG	292.735	348.266	
(3) Brennstoffverbrauch aus Erdgas	1.348.412	1.477.469	
(4) Brennstoffverbrauch aus anderen fossilen Quellen ²	1.183	1.183	
(5) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus fossilen Quellen	408.365	444.096	
(6) Verbrauch aus fossilen Quellen und Anteil am Gesamtenergieverbrauch (Summe der Zeilen 1 bis 5)	2.063.914	2.284.233	68,3
(7) Verbrauch aus nuklearen Quellen und Anteil am Gesamtenergieverbrauch	72.479	76.151	2,3
(8) Brennstoffverbrauch für erneuerbare Quellen, einschließlich Biomasse (auch Industrie- und Siedlungsabfälle biologischen Ursprungs, Biogas, Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen usw.) ³	0	0	
(9) Verbrauch aus erworbener oder erhaltener Elektrizität, Wärme, Dampf und Kühlung und aus erneuerbaren Quellen	913.142	947.191	
(10) Verbrauch selbst erzeugter erneuerbarer Energie, bei der es sich nicht um Brennstoffe handelt ⁴	35.004	35.004	
(11) Gesamtverbrauch erneuerbarer Energie und Anteil am Gesamtenergieverbrauch (Summe der Zeilen 8 bis 10)	948.146	982.195	29,4
Gesamtenergieverbrauch (Summe der Zeilen 6, 7 und 11)	3.084.539	3.342.579	100

1 Keine Hochrechnung: Koks wird 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.



Energieintensität

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 66 MWh/Millionen €.²

CO₂e-Emissionen

Wir berechnen die Bruttokennzahlen der Scope-1, -2 und -3-Emissionen unseres Unternehmens und legen diese offen. Bei der Berichterstattung über Emissionen wenden wir den Ansatz der finanziellen und betrieblichen Kontrollgrenze („Financial Control Approach“ ergänzt um den „Operational Control Approach“) an, wie er im ESRS und GHG-Protokollstandard für diese Zwecke festgelegt ist. Für die Scope 1 und 2 Emissionen bedeutet dies, dass wir nicht nur Unternehmen berücksichtigen, über die wir finanzielle Kontrolle haben, sondern grundsätzlich auch Unternehmen, die nicht im Jahresabschluss vollkonsolidiert sind, über die wir jedoch operative Kontrolle haben. Im Berichtsjahr wurden keine Unternehmen identifiziert, die aufgrund von operativer Kontrolle in die Berichterstattung über Emissionen aufzunehmen wären. In den Scope-3-Emissionen werden die Emissionen weiterer Akteure in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette berücksichtigt. Besonders hervorzuheben sind die wesentlichen Scope-3-Kategorien, die auf der Grundlage der Größenordnung ihrer geschätzten Treibhausgasemissionen und den Kriterien des GHG Protocol Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard identifiziert wurden. Diese Kategorien umfassen die Emissionen eingekaufter Güter und Dienstleistungen (3.1) sowie der Nutzung der verkauften Produkte (3.11).

Unsere CO₂e-Intensität beträgt marktbezogen 7.191 t CO₂e/ Millionen € (Standortbezogen: 7.197 t CO₂e / Millionen €). Zur Berechnung der Intensität verwenden wir den Posten „Umsatzerlöse gesamt“ des Konzernabschlusses sowie den Gesamtwert unserer CO₂e-Emissionen ([↗ B.36](#)). 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 und Fernwärme) lagen im Berichtsjahr bei 8.847 t CO₂e. Wir gehen davon aus, dass über unseren Strombezug keine wesentlichen biogenen Emissionen entstehen. Biogene Emissionen im Bereich von Scope 3 (aus der Nutzung verkaufter Produkte) betragen im Berichtsjahr 2.561.018 t CO₂e.

1 Dies inkludiert nicht die Tätigkeiten unseres gesamten Konzerns. Insbesondere die Tätigkeiten unseres Segments Daimler Truck Financial Services (DTFS) sind hier ausgeschlossen.

2 Der zur Berechnung genutzte Energieverbrauch setzt sich aus den Energieverbräuchen der Produktionsstandorte sowie weiterer Standorte aus den Bereichen Fertigung, Groß- und Einzelhandel sowie Reparatur von Kraftfahrzeugen zusammen. Der Energieverbrauch für diese weiteren Standorte wurde anhand der Anzahl der Beschäftigten hochgerechnet und inkludiert. Explizit nicht inkludiert wurden die hochgerechneten Energieverbräuche des Segments DTFS. Die Hochrechnungsmethodik wurde in Tabelle [↗ B.35](#) im Detail beschrieben.

**B.36****CO₂e-Gesamtemissionen**

in 1.000 t CO ₂ e	Rückblickend			Etappenziele und Zieljahre		jährlich % des Ziels / Basisjahr
	2021 (Basisjahr) ¹	2024		% 2024/2021	2030	
	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern ²	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	
Gesamte Scope 1 und Scope-2-Emissionen	878	568	630	-35,3	509	-4,7
Scope-1-Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen)						
Scope-1-THG-Bruttoemissionen ³		349	389			
Prozentsatz der Scope-1-THG-Emissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen (in %)		26,0	23,4			
Scope-2-Treibhausgasemissionen						
Scope 2, standortbezogen		514	536			
Scope 2, marktbezogen ⁴		219	241			
Signifikante Scope-3-Treibhausgasemissionen						
Gesamte signifikante indirekte Scope-3-THG-Bruttoemissionen			388.247			
Scope 3.1 Erworbene Waren und Dienstleistungen			19.429			
Scope 3.11 Verwendung verkaufter Produkte			368.818			
THG-Emissionen insgesamt						
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)			389.172			
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)			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.35](#).

3 Von unseren Scope-1-Emissionen entfallen 382.021 t CO₂e auf die zu Rechnungslegungszwecken konsolidierte Gruppe und 6.979 t CO₂e auf die zwei nicht konsolidierten Tochterunternehmen.

4 Von unseren Scope-2-Emissionen entfallen 236.917 t CO₂e auf die zu Rechnungslegungszwecken konsolidierte Gruppe und 4.083 t CO₂e auf die zwei nicht konsolidierten Tochterunternehmen.



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 dem Berichtsjahr 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. In diesem Berichtsjahr berichten wir erstmals Scope-3-Emissionen. 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 Kraftstoffen, Heizöl, Erdgas, Flüssiggas und Kohle berechnen wir mit konstanten CO₂e-Emissionsfaktoren des Department for Energy Security and Net Zero (DESNZ, Version 2024) 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 marktbasieren 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 2022) genutzt. Für die USA wird in diesem Zusammenhang die Emissions & Generation Resource Integrated Database (eGRID, Version 2024) der US Environmental Protection Agency (US EPA) verwendet. Zusätzlich kommen Daten zu CO₂e-Emissionsfaktoren für Fernwärme aus der GaBi-Datenbank (Version 2024) zum Einsatz. Den verwendeten Emissionsfaktoren liegt das Global Warming Potential aus dem IPCC AR5 oder AR6 zugrunde. Zu Vergleichszwecken werden wir auch die CO₂e-Emissionen gemäß der standortbasierten Methode ausweisen, die ausschließlich die landesspezifischen Emissionsfaktoren beinhaltet. In diesem Zusammenhang wurden die Emissionsfaktoren der EIA (Version 2024) zur Bestimmung des Anteils erneuerbarer und nuklearer Quellen an der Stromversorgung herangezogen.

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.37](#) entnommen werden.

Zurzeit nutzen wir Sekundärdaten zur Berechnung unserer Scope-3-Emissionen. 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.



B.37

Scope-3-Kategorien und Berechnung

Scope-3-Kategorie	THG Berechnungsmethode	Annahmen	Emissionsfaktoren
3.1 Eingekaufte Güter und Dienstleistungen	Durchschnittswertmethode für gekaufte Waren (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 2024 auf Grundlage von IPCC AR6 wurde eine branchenspezifische lizenzierte Datenbank (GaBi) verwendet. Bei der Berechnung werden alle sieben Treibhausgase berücksichtigt.
	Ausgabenbasierte Methode für eingekaufte Dienstleistungen (Die in den Berechnungen verwendeten Daten zu eingekauften Dienstleistungen 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).	Die Ausgaben werden nicht an die Inflation angepasst.	Für gekaufte Dienste wurden Datensätze von DESNZ (Version 2024), EPA (Version 2024) 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 Kohlenstoffintensität (gCO ₂ e/l Diesel). Der resultierende Wert ist Well-to-Wheel.	Es wurde angenommen, dass die Effizienz des Dieselmix an der Tankstelle der Betriebsregion berücksichtigt wird. Produzierte Fahrzeuge werden im selben Jahr verkauft, daher wird das Produktionsvolumen für 2024 für die Anzahl der verkauften Fahrzeuge verwendet.	Die Treibhausgasemissionsfaktoren für die Produktion und den Verbrauch von Diesel werden der branchenspezifischen lizenzierten Datenbank (GaBi) entnommen, die als Quelle für die Emissionsfaktoren für 2024 auf Grundlage von AR6 dient. Bei der Berechnung werden alle sieben Treibhausgase berücksichtigt. Diese Emissionsfaktoren basieren auf dem „Dieselmix an der Zapfsäule“, der für das Land/die Region gilt, in dem/der das Produkt verwendet wird.
	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 Kohlenstoffintensität (gCO ₂ e/kWh). Der resultierende Wert ist Well-to-Wheel.	Produzierte Fahrzeuge werden im selben Jahr verkauft, daher wird für die Anzahl der verkauften Fahrzeuge das Produktionsvolumen für 2024 verwendet.	Die Treibhausgasemissionsfaktoren für die Produktion und den Verbrauch von Elektrizität werden der branchenspezifischen lizenzierten Datenbank (GaBi) entnommen, die als Quelle für die Emissionsfaktoren für 2024 auf Grundlage von AR6 dient. Bei der Berechnung werden alle sieben Treibhausgase berücksichtigt.



Nutzung vertraglicher Instrumente zur Reduktion von Scope-2-Emissionen

Für die marktbasierete Berechnung unserer Scope-2-Emissionen ziehen wir vertragliche Instrumente für den Verkauf und Kauf von Energie heran, die zu 100 % gebündelt und zu 0 % ungebündelt mit Attributen zur Energieerzeugung sind.

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.

Diese Instrumente ermöglichen uns, den Anteil erneuerbarer Energien in unserem Energiemix gezielt zu erhöhen und einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung unserer Scope-2-Emissionen zu leisten.

CO₂e-Kompensation

Seit 2022 produzieren wir in unseren Produktionswerken in Europa sowie an ausgewählten weiteren Standorten bilanziell CO₂e-neutral. Für das Berichtsjahr 2022 wurden die verbliebenen CO₂e-Emissionen kompensiert, ab dem Berichtsjahr 2023 wurde die Kompensation auf CO₂e ausgeweitet. Die Nutzung von Offset-Zertifikaten ist als Übergangsmaßnahme hin zu einer CO₂e-freien Produktion vorgesehen. Wir fokussieren uns auf die Reduzierung und bestenfalls Vermeidung von CO₂e-Emissionen durch die Nutzung erneuerbarer Energien sowie durch Energiereduktionsmaßnahmen in allen unseren Produktionswerken. Auch im Berichtsjahr 2024 haben wir die verbleibenden CO₂e-Emissionen (Scopes 1 und 2) an europäischen Produktionsstandorten und an einigen weiteren Standorten durch qualifizierte Klimaschutzprojekte kompensiert. Zudem haben wir die

bilanzielle CO₂e-Neutralität für unsere Produktion öffentlich geltend gemacht. 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 reduzieren nicht nur CO₂e-Emissionen, sie fördern auch auf vielerlei Weise eine nachhaltige, soziale und ökologische Entwicklung in den Projektländern. Bei der Verwendung von Projekten mit Gold Standard-Zertifizierung führen wir für jedes Projekt zusätzlich eine unabhängige externe Due Dilligence durch.

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

- Trucks North America: Portland, USA; Saltillo, Mexiko
- Mercedes-Benz Trucks: Molsheim, Frankreich; Stuttgart (inkl. Leinfelden-Echterdingen, Untertürkheim und Brühl), Baden-Württemberg; Wörth, Rheinland-Pfalz
- Trucks Asia: Tramagal, Portugal
- Daimler Buses: Garcia, Mexiko; Holysov, Tschechien; Hosdere, Türkei; Ligny-en Barrois, Frankreich; Mannheim, Baden-Württemberg; Neu-Ulm, Bayern; Samano, Spanien
- Segmentunabhängige Komponentenwerke: Gaggenau (inkl. Werkteil Rastatt und Bad Rotenfels), Baden-Württemberg; Kassel, Hessen; Mannheim, Baden-Württemberg

Interne CO₂-Bepreisung

Derzeit haben wir bei Daimler Truck keine internen CO₂-Bepreisungssysteme in Kraft. Wir untersuchen jedoch die Implementierung eines internen CO₂-Preises (Internal Carbon Pricing, ICP). Um die potenziellen Auswirkungen eines ICP in verschiedenen Emissions-Scopes entlang unserer Wertschöpfungskette zu evaluieren, haben wir rückwirkend die Effektivität verschiedener Preisniveaus anhand von ausgewählten Pilotprojekten analysiert. Darüber hinaus entwickeln wir eine Methodik und eine Roadmap für die strukturelle Bewertung von Vermeidungskosten innerhalb unserer Entscheidungsprozesse. Dies erhöht die Transparenz in Bezug auf verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasen und stärkt somit unsere Dekarbonisierungsstrategie.

B.38

Gelöschte CO₂-Zertifikate

Im Berichtsjahr gelöschte CO ₂ -Zertifikate ¹	2024
Gesamt (1.000 t CO₂e)	246
Anteil von Entnahmeprojekten (in %)	0
Anteil von Reduktionsprojekten (in %)	100
Davon Gold Standard (in %)	100
Anteil von Projekten innerhalb der EU (in %)	0
Anteil von CO ₂ -Zertifikaten, die als entsprechende Anpassung gelten (in %) ²	0

¹ Die Löschung für das Geschäftsjahr 2024 erfolgte im Februar 2025.

² Gemäß Artikel 6 des Übereinkommens von Paris.

Vermeidung von Umweltverschmutzung (ESRS E2)

Daimler Truck arbeitet gezielt daran, die Umweltfreundlichkeit seiner Fahrzeuge zu verbessern

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. In Zusammenhang mit dem Thema Umweltverschmutzung haben wir die in Tabelle [7 B.39](#) dargestellte Auswirkung in der nachgelagerten Wertschöpfungskette bzw. während der Nutzungsphase der Fahrzeuge als wesentlich identifiziert: Der Fokus für die Berichtserstattung liegt angesichts der identifizierten Auswirkung auf der Reduzierung und bestenfalls Vermeidung von Luftverschmutzung durch unsere Fahrzeuge.

Unsere Organisation und Managementansatz

Die oberste Verantwortung für das Thema Vermeidung von Umweltverschmutzung und Luftverschmutzung liegt beim Vorstand, die er 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 gefährdender Stoffe wie Stickoxide oder Feinstaub regeln und die Belastungen reduzieren sollen.

B.39

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Umweltverschmutzung¹

Kategorie	Titel	Beschreibung
Negative Auswirkung (WK)	Die von unseren Fahrzeugen verursachten Luftemissionen können die Umwelt schädigen und die menschliche Gesundheit beeinträchtigen (K)	Emissionen wie Feinstaub, Stickoxide (NOx) 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.

¹ Legende: (WK) Wertschöpfungskette; (K) Kurzfristiger Zeithorizont.

Die darin beschriebenen Emissionsgrenzwerte wurden in den vergangenen Jahren immer weiter verschärft. Die Produktentwicklung spielt 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 Schadstoffemissionen es verursacht.

Richtlinien

Die in der Richtlinie Umweltschutz festgeschriebenen Umweltleitlinien definieren wir als Grundlage unserer Umweltpolitik und bekennen uns zu einem integrierten Verbesserungsprozess hinsichtlich des Umweltschutzes. Mithilfe der Umweltleitlinien wird eine kontinuierliche Verbesserung in Richtung Schadstoff- sowie Emissionsfreiheit angestrebt. Neben der grundsätzlichen Vorgabe der Einhaltung von gesetzlichen Vorschriften, steht ebenfalls 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 durch digitale Produkte finden sich im Kapitel [🔗 Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#) im Abschnitt „Maßnahmen und Ergebnisse“.

Darüber hinaus haben wir das Truck Regulations Compendium etabliert, das als Nachschlagewerk für die weltweit wichtigsten Regularien u.a. zu Abgasemissionen, Onboard-Diagnose, Konnektivität, autonomen Fahren, Elektroantrieb, Lärm, Sicherheit und Dieselqualität dient.

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 im Lauf der Produktentwicklung und leiten, wenn notwendig, Korrekturmaßnahmen ein.

Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5)

Wir wollen mit den natürlichen Ressourcen sorgsam umgehen und dadurch die Umwelt und das Klima schonen. Schon bei der Entwicklung unserer Produkte setzen wir daher auf eine möglichst lange Nutzungsdauer und Recyclingfähigkeit. Um Abfälle zu vermeiden, arbeiten wir daran, die Lebensdauer sämtlicher Fahrzeugkomponenten zu verlängern. Außerdem beschäftigen wir uns mit Verwertungslösungen für unsere Hochvoltbatterien.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Durch eine wachsende Weltwirtschaft und eine steigende Nachfrage nach Güter- und Personentransport nimmt auch der Verbrauch von Ressourcen zu. Das hat Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft. Die Kreislaufwirtschaft zielt darauf ab, Ressourcen effizienter zu nutzen, Abfälle zu vermeiden und Materialkreisläufe zu schließen.

Im Zusammenhang mit Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft haben wir sowohl positive als auch negative Auswirkungen und ein Risiko identifiziert: Durch Wiederverwendung, Recycling, sonstige Verwertungsverfahren, Wiederaufbereitung und Reparatur von Fahrzeugen, Komponenten und Materialien können wir wertvolle Ressourcen schonen, Abfälle reduzieren und die Lebensdauer von Produkten verlängern. Gleichzeitig entstehen durch die Einhaltung von Recycling- und Wiederverwertungsvorschriften, internen Qualitätsansprüchen und höheren Kundenanforderungen auch neue regulatorische und betriebliche Herausforderungen. Die identifizierten wesentlichen Auswirkungen und das wesentliche Risiko betreffen unsere produzierenden Segmente. Abfälle entstehen dabei sowohl während der Produktion als auch am Lebensende der Fahrzeuge. Die wesentlichen in der Produktion genutzten Ressourcen nach Gewichtsanteil sind Eisen, Stahl und Aluminium.

Die folgende Tabelle [7 B.40](#) zeigt die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft entlang unserer Wertschöpfungskette.

B.40

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug zu Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft¹

Kategorie	Titel	Beschreibung
Positive Auswirkung (EG, WK)	Eine erhöhte Ressourceneffizienz fördert die Abfallvermeidung und -reduktion (K)	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 (EG; WK)	Die Produktion von Fahrzeugen führt zu einem hohen Verbrauch von Rohstoffen wie Eisen, Stahl, Aluminium und anderen Materialien (K)	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 (EG; WK)	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.

¹ Legende: (EG) Eigene Geschäftstätigkeit; (WK) Wertschöpfungskette; (K) Kurzfristiger Zeithorizont.

Unsere Organisation und Managementansatz

Die oberste Verantwortung für Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft liegt beim Vorstand (siehe Abbildung [7 B.31](#) in Kapitel [6 Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#)).

Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft werden von unserem Center of Competence (CoC) Circular Economy gesteuert und sind grundlegender Bestandteil unserer Strategie. Wir haben zudem eine globale und bereichsübergreifende Governancessstruktur eingeführt, die mit den Interessengruppen von Daimler Truck aktiv zusammenarbeitet, um sicherzustellen, dass in den Arbeitsbereichen und Segmenten Maßnahmen zur Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft konsequent umgesetzt werden.

Die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen zur Reduktion des Ressourcenverbrauchs und Abfallvermeidung liegt in den Bereichen Einkauf, Fahrzeugentwicklung, Logistik, Produktionsplanung, Produktion, Verkauf und Aftersales.

Unser Fokus liegt auf einem schonenden Umgang mit Ressourcen und einer Fahrzeugentwicklung mit geringem Materialverbrauch. Durch die enge Zusammenarbeit von Fertigung und Entwicklung stellen wir sicher, dass Aspekte der Kreislaufwirtschaft wie Produzierbarkeit, Service- und Reparaturfähigkeit, Remanufacturing sowie Recycling von Anfang an eine wesentliche Rolle im Entwicklungsprozess spielen.

Die Unternehmensführung ist eng in Grundsatzentscheidungen zu Baukonzepten, Fertigungstechnologien und dem Materialeinsatz eingebunden. Diese Themen werden unter anderem in Vorstandssitzungen diskutiert, wobei Faktoren wie Kosten, ressourceneffiziente Technologien, alternative Materialien und Industrialisierungsmöglichkeiten berücksichtigt werden. Auch der Einsatz knapper und kritischer Rohstoffe wird geprüft.



Weltweit sind die gesetzlichen Regelungen der Maßstab für die Behandlung und Entsorgung unserer Abfälle. Dabei arbeiten wir mit lizenzierten und zertifizierten Dienstleistern zusammen. Grundsätzlich sind unsere Produktionsstandorte verpflichtet, den Weg der Produktionsabfälle bis zur endgültigen Entsorgung nachzuverfolgen und Entsorgungsanlagen für gefährliche Abfälle regelmäßig zu auditieren.

Unsere Strategie für Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft

Indem wir eine zirkuläre Wertschöpfungskette aufbauen, entwickeln wir uns kontinuierlich zu einem umweltfreundlicheren Unternehmen. Im Sinne der Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft liegt unsere Priorität weiterhin auf der Ressourcenschonung und Abfallvermeidung. Bereits bei der Fahrzeugentwicklung setzen wir auf Ressourcenschonung und Kreislaufwirtschaft. Ein wichtiger Baustein ist die geplante Einführung einer Ecodesign Guideline. Ziel ist es, ein optimiertes und kreislauffähiges Produktdesign zu entwickeln, das die Lebensdauer unserer Produkte verlängert, ihren Lebenszyklus nachhaltiger gestaltet und langfristig zusätzliche Strategien für die Kreislaufwirtschaft erschließt. Die Richtlinie soll eine Strategie umfassen, die aus drei Hauptbereichen besteht: Nutzungserweiterung, Reduzierung des Ressourcenverbrauchs und Recyclingfähigkeit.

Nutzungserweiterung:

Wir wollen die Nutzungsdauer unserer Fahrzeuge verlängern, indem wir sie leichter aufrüstbar machen, Wartungskosten senken und die Transportkapazität verbessern. Durch eine höhere Strapazierfähigkeit, einfachere Reparaturmöglichkeiten und den Einsatz moderner Sicherheitstechnologien, soll die Anzahl der benötigten Fahrzeuge reduziert und die Lebensdauer verlängert werden.

Reduzierung des Ressourcenverbrauchs:

Wir verfolgen das Ziel, den Energie- und Materialverbrauch über den gesamten Lebenszyklus unserer Fahrzeuge hinweg zu reduzieren. Dabei konzentrieren wir uns darauf, den Energieeinsatz bei der Entwicklung und Produktion zu senken, Rezyklate zu verwenden und recycelbare Komponenten zu integrieren. Zudem wird ein leichteres Fahrzeugdesign mit nachhaltigen Materialalternativen bevorzugt, um kritische Materialien zu vermeiden und eine energieeffizientere Nutzung im Betrieb sicherzustellen.

Recyclingfähigkeit:

Unsere Strategie setzt auf eine einfache Demontage und unkomplizierte Materialtrennung, um die Recyclingfähigkeit und die Wiederverwendbarkeit von Fahrzeugteilen zu erhöhen. Komponenten entwickeln wir so, dass sie entweder direkt wiederverwendet, aufgearbeitet oder leicht in ihre Bestandteile zerlegt werden können. Dadurch reduzieren wir den Aufwand für die Materialrückgewinnung.

Mit diesem ganzheitlichen Ansatz in der Fahrzeugentwicklung wollen wir langfristig die verbesserte Umweltverträglichkeit und die Wirtschaftlichkeit unserer Produkte sichern, um einen wertvollen Beitrag zur Erfüllung unserer Nachhaltigkeitsziele zu leisten.

Außerdem beschäftigen wir uns frühzeitig und kontinuierlich mit künftigen gesetzlichen Regelungen und analysieren bereits auf Basis der Gesetzesentwürfe die Auswirkungen auf Daimler Truck. Die zu erwartenden Anforderungen lassen wir direkt in die Produktentwicklung einfließen. Ein aktuelles Beispiel ist der Entwurf der Verordnung (EU) 2023/0284 (über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinien 2000/53/EG und 2005/64/EG) der zu einer Ausweitung auf Lkw und Busse führt.

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. Zum Beispiel haben unsere Produktionsstandorte von Daimler Truck North America 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. Durch die Vermeidung von Deponieentsorgung reduzieren wir Umweltrisiken wie die Verschmutzung von Grundwasser und unterstützen, den Landschaftsverbrauch durch den Bau neuer Deponien zu begrenzen.

Um Innovation zu fördern und das Engagement unserer Beschäftigten zu würdigen, haben wir 2024 erstmals den „Green Mover Award“, unseren internen Daimler Truck Umweltpreis für herausragende Projekte und Initiativen im Bereich Klima- und Umweltschutz, verliehen.

Zu den ausgezeichneten Projekten gehörte ein Projekt unserer Beschäftigten in Detroit. Sie führten ein Batterie-Remanufacturing-Programm ein und entwickelten einen stationären Batteriespeicher-Container, mit dem Emissionen und Abfälle reduziert werden.

Richtlinien im Konzern und in der Lieferkette

Die Konzernrichtlinie Umweltschutz umfasst die Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft und enthält Umweltleitlinien, um den Einsatz von Primärrohstoffen zu reduzieren und die Nutzung von Rezyklaten zu fördern. Außerdem legt sie geschlossene Materialkreisläufe in der Produktion und die Verringerung des Abfallaufkommens fest. Somit adressiert die Konzernrichtlinie insbesondere die wesentliche positive Auswirkung „Erhöhung der Ressourceneffizienz, Abfallvermeidung und -reduktion“. Weitere Informationen zur Konzernrichtlinie können dem Kapitel [Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel](#) entnommen werden.

Nachhaltigkeitsstandards in Vertragsbedingungen mit unseren Lieferanten

Indem wir Nachhaltigkeitsklauseln in Vertragsbedingungen mit unseren Lieferanten verankern, können wir Umweltvorgaben, wie beispielsweise zu umweltfreundlicher Produktion, Reduzierung von Energie, Wasserverbrauch und Abfall sowie Chemikalien- und Gefahrstoffmanagement, verbindlich einfordern. Von unseren Lieferanten für Produktionsmaterial, fordern wir ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001, EMAS oder vergleichbaren Standards. Lieferanten, die ein festgelegtes Auftragsvolumen unterschreiten, sind von dieser Regelung ausgenommen.

Aspekte der Kreislaufwirtschaft sind hierbei ebenfalls ein Vertragsbestandteil, weshalb die Minimierung des Abfalls, zum Beispiel durch Recycling, eine klare Forderung ist. Auch der Einsatz und Verbrauch von Ressourcen während des Produktionsprozesses soll reduziert bzw. bestenfalls gänzlich vermieden werden. Die Verwendung von nachhaltigen Materialien, Materialeinsparungen, Recycling oder die Wiederverwendung und -verwertung von Materialien sollen dabei im Vordergrund stehen. Außerdem erwarten wir, dass unsere Lieferanten ihre Prozesse und Verfahren so gestalten, dass die Produkte am Ende ihres Lebenszyklus in den Kreislauf zurückgeführt werden können.



Außerdem werden über unsere Daimler Truck Special Terms u.a. unsere Dienstleister und Partner, die in Recyclingprozessen mit uns zusammenarbeiten, aufgefordert, einen ressourcenschonenden Recyclingprozess zu implementieren, um auch bei sich selbst Rohstoffe zu sparen, CO₂e-Emissionen zu reduzieren, den Wasserverbrauch zu senken und Abfall möglichst zu vermeiden. Weitere Informationen zu den verpflichtenden Vertragsklauseln zur sozialen Verantwortung und zum Umweltschutz finden sich im Kapitel [Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern](#).

Ziele

Ziele für einen geschlossenen Wirtschaftskreislauf

Das Ziel der Kreislaufwirtschaft ist es, den Wert von Produkten, Komponenten und Materialien so lange wie möglich zu erhalten. Daimler Truck verfolgt dabei das Ziel, Abfall und den Einfluss auf die Umwelt zu minimieren und die Nutzbarkeit von Ressourcen zu maximieren, um eine möglichst geschlossene Wertschöpfungskette zu schaffen. Mithilfe der sogenannten 7-R-Methoden treiben wir die Entwicklung eines kreislaforientierten Produktdesigns voran, das die Langlebigkeit, Reparierbarkeit und Recyclingfähigkeit der Produkte sicherstellen soll. So wollen wir Materialkreisläufe schließen und unseren ökologischen Fußabdruck zu reduzieren.

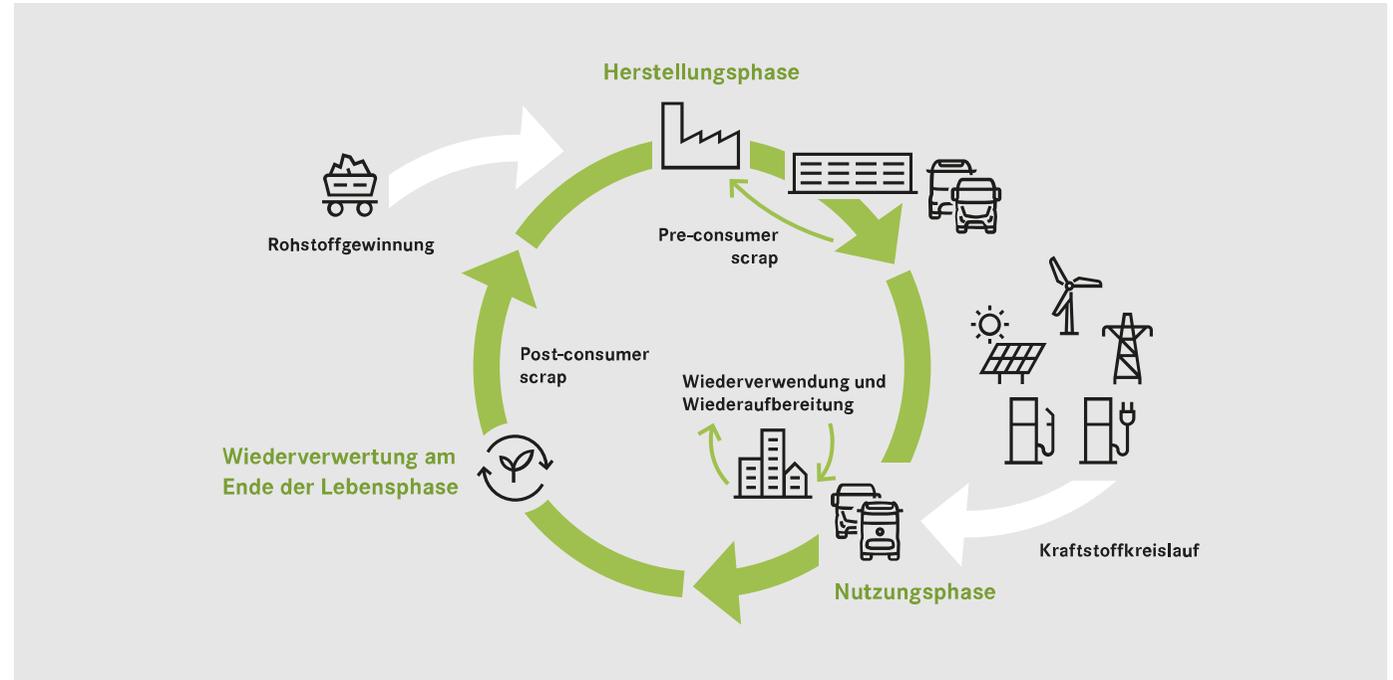
Ziele der Abfallvermeidung und Wiederverwertung

Unsere Konzernrichtlinie 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 Wiederverwertung, dem Recycling und sonstigen Verwertungsverfahren. Die Beseitigung von Abfall wird vermieden, wo es möglich ist. Wir haben uns das Ziel gesetzt, die Abfallmengen an unseren Produktionsstandorten bis zum Jahr 2030 um rund 40 kt und um ca. 12 % pro Fahrzeug im Vergleich zu 2013 / 2014 zu reduzieren. Dieses Ziel zählt auf unsere Strategie zur Abfallvermeidung ein, erfüllt jedoch noch nicht vollständig die Voraussetzungen gemäß ESRS.

Um den verschiedenen Produktionsstandorten und den damit zusammenhängenden Besonderheiten Rechnung zu tragen, wurden diese bei der Festlegung des Abfallziels eingebunden und neben einer fixen Reduktion auch variable Einflussfaktoren berücksichtigt. Eine

B.41

Kreislaufwirtschaft



Berücksichtigung spezifischer wissenschaftlicher Rahmenwerke fand bei der Zielsetzung nicht statt.

Diese Reduktion ermitteln wir nach einer Füllstandlogik, wobei der Basiswert als Nulllinie (0 kt) angenommen wird. Im Jahr 2030 soll die Summe aller Effekte eine jährliche Reduktion von rund 40 kt erreichen, was durch die Umsetzung einer Vielzahl von Effizienzmaßnahmen erreicht werden soll. 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 mit 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 2024 betrug die Verwertungsquote 86 %.

Um unsere Abfallströme einer möglichst hochwertigen Verwertung zuzuführen, werden die Entsorgungswege regelmäßig von unseren Fachexperten auf Optimierungsmöglichkeiten überprüft.

Darüber hinaus streben wir die Definition weiterer Ziele an, um die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen zu adressieren.



Maßnahmen und Ergebnisse

Unsere R-Methoden für den Aufbau einer globalen Kreislaufwirtschaft

Um die festgelegten Umweltleitlinien gemäß unserer Konzernrichtlinie Umweltschutz zu erfüllen, führen wir Lebenszyklusanalysen (Life Cycle Assessment, LCA) durch. Sie dienen als Basis für unsere Maßnahmen im Berichtsjahr und in den Folgejahren.

Life Cycle Assessment

Wir verwenden 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. Der Lebenszyklusgedanke, die Ergebnisse der Hot-Spot-Analyse und der Analyse der wesentlichen Lebenszyklusschritte fließen in Aktivitäten wie Forschung und Entwicklung, Beschaffung und Produktion ein, um den ökologischen Fußabdruck unserer Produkte weiter zu verbessern. Für einige unserer Fahrzeugmodelle haben wir LCAs für die eigene Produktion, aber auch für zugekaufte Teile und Materialien erstellt. Zur Weltpremiere unseres Mercedes-Benz eActros 600 im Oktober 2023 haben wir erstmalig LCA-Daten veröffentlicht. Diese haben wir, auch in der nichtfinanziellen Konzernklärung des vergangenen Berichtsjahrs dargestellt. Seitdem haben wir weitere LCAs durchgeführt, u.a. für den eCascadia und Cascadia im amerikanischen Markt und für den eCitaro G Fuel Cell von Daimler Buses. Bereits in der Vergangenheit hatte Daimler Buses LCAs bzw. Umweltproduktdeklaration (Environmental Product Declaration - EPD) zum eCitaro und zum eCitaro G Hybrid berechnet. Mit dem eCitaro G Fuel Cell haben wir 2024 erstmals ein Inhouse LCA durchgeführt und zertifizieren lassen. Die Datenqualität unserer LCAs wird nach ISO-Standard durch den TÜV abgesichert. Darüber hinaus erarbeiten wir gerade eine interne globale LCA Guideline, in der wir unsere konzernweite standardisierte LCA-Methodik u.a. für die einheitliche Datenerhebung und Ergebnisberechnungen beschreiben und durch den TÜV zertifizieren lassen, um einen global einheitlichen LCA-Prozess zu gewährleisten. Die bisherigen Ergebnisse unserer LCAs zeigen, dass Ressourceneffizienz der Schlüssel zur Kreislaufwirtschaft unserer Produkte ist. Hierbei kristallisieren sich besonders zwei Themen heraus:

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

Unsere 7-R-Methoden wurden als Schlüsselmaßnahmen eingeführt, um sich den gesteckten Zielen anzunähern. Diese Methoden tragen dazu bei, die Ergebnisse unserer LCAs in die Praxis umzusetzen und einen geschlossenen Kreislauf zu schaffen: Die Sicherstellung einer effizienten Ressourcennutzung und Wiederverwendung von Materialien und dadurch die Minimierung von Umwelteinflüssen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Im Folgenden erläutern wir die einzelnen 7-R-Methoden im Detail und beschreiben die damit zusammenhängenden Maßnahmen. Die ergriffenen Maßnahmen sind nicht auf ein Berichtsjahr beschränkt, sondern als fortlaufende Maßnahmen zu verstehen.

Redesign

Aktuell bestehen unsere Fahrzeuge hauptsächlich aus Materialien wie Stahl, Eisen und Aluminium. Mit dem Ausbau der E-Mobilität ändert sich jedoch der Bedarf an Materialien für die Fahrzeugherstellung. Für Antriebsbatterien von Elektrofahrzeugen werden beispielsweise Metalle wie Lithium, Kobalt und Nickel benötigt. Angesichts der steigenden Nachfrage nach diesen Stoffen ist es essenziell, eine ausreichende Verfügbarkeit sicherzustellen. Eines unserer Ziele ist es, unsere gesamte Wertschöpfungskette in einen möglichst geschlossenen Kreislauf zu verwandeln. Dafür wollen wir z.B. unsere Produktionsabfälle und Altmaterialien so weit wie möglich wiederverwerten. Um frühzeitige Lösungen für andere Komponenten der E-Mobilität wie elektrische Achsen, angepasste Getriebe, Brennstoffzellen, Batterien oder Inverter zu entwickeln und diese Erkenntnisse direkt in unseren Entwicklungsprozess einzubringen, beteiligen wir uns an einzelnen Forschungsvorhaben. Dazu gehören unter anderem der „EIC Accelerator“ (European Innovation Council), das Projekt „REESilience“ zur Gewinnung seltener Erden aus Magneten oder „LiBInfinity“, das sich mit dem Recycling von Industriebatterien und Batterien aus Elektrofahrzeugen beschäftigt.

Reduce

In der Produktion reduzieren wir Abfälle wie Verschnitte, Sande, Filtermaterialien und Schlämme durch neue oder verbesserte Prozesse und schließen Stoffkreisläufe, wo dies möglich ist. Unser Consolidation Center in Gaggenau, Baden-Württemberg, arbeitet kontinuierlich an der Reduktion und Optimierung von Verpackungsmaterial für den Teiletransport sowie an der Umstellung von Einweg- auf Mehrwegverpackungen. Ziel ist es, alle Stellhebel zu nutzen, Abfall bestmöglich zu reduzieren - etwa durch die Reduzierung von Altholz, das bei der Entsorgung von Paletten und Transportboxen anfallen kann. Auch mit weiteren Lieferanten arbeiten wir an der Umstellung auf Mehrwegverpackungen wie Ladungsträgern und Paletten, sowie der Reduktion von Verpackungsmaterial. Daimler Truck hat branchenübliche Abfallströme, die vor allem aus Metallschrott, Sand, Schlämmen, Altöl, Papier, Kunststoff, Textilien, Verpackungsmaterial, Batterien, Reifen, Glas und Elektro-Altgeräten bestehen.

Repair, Reuse

Eine zentrale Säule der Kreislaufwirtschaft ist es, Fahrzeuge reparieren zu können. Bereits in der Designphase wird durch einen möglichst modularen Aufbau der einzelnen Teile die Voraussetzung hierfür geschaffen.

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



B.42

Unsere R-Methoden für einen geschlossenen Kreislauf

**Remanufacture**

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

Somit entsprechen die Remanufacturing-Teile unseren hohen Qualitätsmaßstäben der Neuteil-Serienfertigung. Im Vergleich zur Produktion eines Neuteils werden deutlich weniger Rohstoffe benötigt, womit wir zur Ressourcenschonung beitragen. Durch die Verlängerung der Nutzungsdauer der Ersatzteile sind wir in der Lage, die Verfügbarkeit der Teile für unsere Kunden zu erhöhen und auch ältere Fahrzeuge mit Ersatzteilen in Neuteilqualität zu versorgen. Dadurch ist eine längere Nutzung der Fahrzeugteile und Fahrzeuge möglich, womit wir zur Förderung der Unabhängigkeit von kritischen Rohstoffen und gleichzeitig zur Schließung des Materialkreislaufes beitragen. Besonders während der COVID-19-Pandemie hat sich dieser Ansatz als äußerst hilfreich erwiesen, als Ressourcenknappheit und Lieferengpässe große Herausforderungen darstellten.

Daimler Truck North America verbaute Remanufacturing-Teile in Neufahrzeuge, um diese ausliefern zu können. Die Aufbereitung und die damit einhergehende gezielte Verbesserung des Funktionszustandes der Batterie (State of Health, SoH) ist Teil der Ausrichtung auf zukünftige Anforderungen des Marktes und unserer Kunden. Schritt für Schritt haben die verantwortlichen Experten von Daimler Buses gemeinsam mit dem Serienlieferanten diesen Prozess entwickelt, überprüft und ausgearbeitet. Bereits verwendete Batterien werden zunächst überprüft und im Anschluss an den Partner übergeben. Dort findet eine umfangreiche Aufbereitung, sofern dies für elektronische Komponenten möglich ist, der Batterie statt, gefolgt von einer Abnahmeprüfung analog der Serienbatterien. Die sogenannten Reworking-Batterien (aufbereitete Batterien) können im Anschluss wieder im Fahrzeug verbaut und wie gewohnt von den Kunden weiter genutzt werden. Bei Trucks North America haben wir unsere Aufbereitungsaktivitäten zu Hochvoltbatterien parallel zu unseren Fahrzeugaktivitäten gestartet, um unseren Kunden einen reibungslosen Service zu bieten. Bei Mercedes-Benz Trucks wird der Serienproduktionsstart (SOP) für die aufbereiteten (Tausch-)Batterien voraussichtlich Ende des ersten Quartals 2025 erfolgen. Auch bei unseren seit Jahren etablierten Remanufacturing-Aktivitäten für konventionelle Komponenten wie Verbrennungsmotoren, Achsen und Getrieben werden Prozesse weiter optimiert und hinterfragt, um die Umweltauswirkungen zu reduzieren und künftigen Anforderungen gerecht zu werden.

Repurpose

Im Segment Daimler Buses haben wir bereits im vergangenen Jahr erste Ansätze für das Repurposing von Batterien entwickelt. Von Beginn der Produktion unserer Elektrobusse an war es unser Ziel, eine sinnvolle und nachhaltige Second-Life-Anwendung für Hochvoltbatterien zu schaffen. Dementsprechend wurden und werden mögliche Szenarien für die Wiederverwendung von Batterien aus Elektrofahrzeugen identifiziert und bewertet. Nach der ersten Nutzungsphase in den Fahrzeugen befinden sich die Batterien erfahrungsgemäß in einem Zustand, der eine weitere Nutzung ermöglicht. Anwendungsfälle hierfür sind z.B. die Notstromversorgung als Alternative zu Generatoren und die Eigenverbrauchsoptimierung in Kombination mit Solarmodulen. Diese Art der Wiederverwendung ist deutlich ressourcenschonender als die direkte Rückgewinnung durch Recycling und trägt zum Übergang zur Kreislaufwirtschaft bei.



Mit einem Stationärspeicher aus Lithium-Nickel-Mangan-Kobalt-Batterien (NMC-Batterien) der ersten Generation wurde dies bereits gemeinsam im Rahmen des Forschungsprojekts GUV (rückspeisefähiges und regelbares Gleichstromunterwerk) bei einem eCitaro-Kunden in Hannover umgesetzt. Der Speicher mit mehr als 500 kWh-Gesamtkapazität stabilisiert das lokale Straßenbahn-Stromnetz und ermöglicht das kostengünstige Schnellladen von Elektrobussen. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Infrastruktur gefördert, wobei wir mit der Mercedes-Benz Energy GmbH an einem optimalen Logistikkonzept und einem ressourcenschonenden Gesamtprozess arbeiten. Darüber hinaus beschäftigen wir uns mit weiteren Anwendungsmöglichkeiten von Speicherlösungen und orientieren uns stetig an den Entwicklungen auf dem Markt, mit dem Ziel, unseren Kunden möglichst immer aktuelle und möglichst nachhaltige Lösungen bieten zu können.

Auch bei Trucks North America finden bereits Aktivitäten zum Repurposing von Batterien in Form von Batteriespeicher-möglichkeiten statt. Dort wird untersucht, inwieweit Module mit niedrigeren SoH-Werten dafür verwendet werden können, das Stromnetz und die Ladeinfrastruktur zu unterstützen.

Recycling

Recycling ist für uns zentral, um eine durchgängige Kreislaufwirtschaft zu ermöglichen. Unser Ziel ist es, am Ende jedes Produkt- und Materiallebenszyklus möglichst viele Materialien wiederzuverwenden, statt sie zu deponieren oder thermisch zu verwerten. Wenn möglich, führen wir die Materialien in den ursprünglichen Produktionsprozess zurück. Ist das nicht umsetzbar, setzen wir auf Downcycling. Um ein bestmögliches Recycling zu realisieren, werden in der Fahrzeugentwicklung nach Möglichkeit Materialien eingesetzt, die für Recyclingverfahren geeignet sind. Die Anforderungen in den Komponentlastenheften werden hierzu entsprechend angepasst. Dazu gehören Vorgaben für eine einfache Demontage, damit Materialströme sauber getrennt werden können, und der verstärkte Einsatz von Rezyklaten. Über das International MaterialDataSystem (IMDS) der Automobilindustrie erhalten wir von unseren Zulieferern Informationen über die Materialzusammensetzung ihrer Produkte. Dies nutzen wir sowohl in der Produktion (z.B. bei der Entsorgung von Produktionsausschuss) als auch im Aftersales (bei der Entsorgung von schadhafte Teilen oder im Rahmen des Rückkaufs von Core-Teilen) für eine materialgerechte Entsorgung über ausgewählte und spezialisierte Entsorger. Hierzu gehört auch die kontinuierliche

Verbesserung bestehender Entsorgungswege und -lösungen. So wurde an einem Produktionsstandort die Entsorgung von Kupferkabeln umgestellt, indem zunächst die Ummantelung abgelöst wird und somit eine getrennte Entsorgung von Kupfer und Ummantelung ermöglicht wird, was zu einer höheren Recyclingeffizienz des Kupfers führte.

Neue oder angepasste gesetzliche Anforderungen, etwa die geplante Ausweitung der End-of-Life Vehicle Regulation (2023/0284/COD) in Europa auf Nutzfahrzeuge und Busse oder weitere Digital Product Passports (beispielsweise für Fahrzeuge und Reifen) unterstützen diese Entwicklung und werden von Daimler Truck frühzeitig aufgegriffen. Dies umfasst neben der Bewertung von Geschäftsmodellen Anpassungen an den eigenen Produktionsprozessen oder auch Umstellungen bei den Lieferanten (inkl. Materialumstellungen). Hier dient die Hochvoltbatterie als Vorreiter, nicht zuletzt aufgrund der am 12. Juli 2023 in Kraft getretenen EU Battery Regulation (VO (EU) 2023/1542). Gemeinsam mit Entsorgungsunternehmen, Start-Ups mit neuartigen Recyclinglösungen und der Entwicklung werden bereits Prototypbatterien hinsichtlich Recyclingeffizienz, Verwertbarkeit der Rezyklate, Produktionsprozesse und -verfahren (z.B. Verkleben von Zellen) und entsprechender Kosten hierfür untersucht und bewertet. Die Erkenntnisse übertragen wir auf ähnliche Fahrzeugteile. Ferner steht das Center of Competence Recycling den Fachbereichen und Regionen als interner Know-How-Träger und Multiplikator zur Verfügung und stellt über die Mitwirkung an öffentlich geförderten Projekten, Messen und Kongressen den Austausch mit Forschungseinrichtungen und Marktteilnehmern, wie Entsorgungsbetrieben, sicher.

Aufgrund spezifischer Marktgegebenheiten sind einzelne Aktivitäten im Bereich Entsorgung und Recycling regional und/oder produktspezifisch unterschiedlich gestaltet. Für das Jahr 2024 sind exemplarisch zu nennen:

- Asien: Die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, eine Tochter von Daimler Truck, hat mit einem Start-Up ein Projekt gestartet, um in ihrem Stammwerk im japanischen Kawasaki eine Testanlage für die Rückgewinnung von Materialien aus gebrauchten Elektrofahrzeug-Batterien aufzubauen. Ab 2025 wollen beide Unternehmen die Pilotanlage nutzen, um die Wiederverwendbarkeit der gewonnenen Anoden- und

Elektrolytmaterialien durch Batteriezellenhersteller bewerten zu lassen.

- Europa: Gemeinsam mit einem externen Experten im Bereich Aufbereitung von Metallen, insbesondere für die Metallabfallverwertung, soll ein „grüner“ Truck als Modell aufgebaut werden. Dabei nutzen wir „grünen“ Stahl, der aus Post-Consumer-Material hergestellt wurde. Die Erkenntnisse sollen in die Produktentwicklung einfließen und dort insbesondere bei der Spezifikation des Stahls und dessen Legierungen genutzt werden.
- Daimler Buses: Um die Recyclingeffizienz und gezielte Verwertung von Rohstoffen zu stärken, wird am Standort Neu-Ulm ein erstes Pilotprojekt umgesetzt. Der Ausgangspunkt des Pilotprojekts liegt in der Sortierung und Trennung der Komponenten, die sich nicht für die Aufbereitung eignen (siehe Abschnitt Remanufacturing), wie beispielsweise Bremsstäbe vor deren Versand. Hierdurch wird die Recyclingeffizienz beim Verwerter erhöht, weil Verunreinigungen, z.B. durch andere Materialien, im Recyclingprozess und bei den gewonnenen Rezyklaten reduziert werden.

Ein besonderes Beispiel, wie das Thema Kreislaufwirtschaft in der Produktion am Standort Gaggenau in Baden-Württemberg, gelebt wird, ist die UV-Achslackierung. Bei diesem speziellen Lackiervorgang entsteht – wie es beim Lackieren immer der Fall ist – Overspray (Anteil des Lacks, der nicht auf das Werkstück gelangt, sondern in Form von Sprühnebel entweicht). Dieser Overspray härtet ohne UV-Licht nicht aus und verbleibt in seinem zähflüssigen Zustand, was eine Weiterverarbeitung erst möglich macht. Daraus entwickelte sich das Konzept, das Overspray aufzufangen und als Rezyklat wieder nutzbar zu machen, was im aktuellen Berichtsjahr erfolgreich implementiert wurde. Es wird aktuell davon ausgegangen, dass nahezu 100 Prozent wiederverwendet werden können. Auch dieses Projekt hat im Jahr 2024 den internen Daimler Truck Umweltpreis in der Kategorie „Grüne Produktion“ gewonnen.

Ressourcenzuflüsse

Unsere wesentlichen Materialien sind Stahl, Eisen und Aluminium, die in der Fahrzeugproduktion verwendet werden. Diese Materialien sind grundlegender Bestandteil unserer Produkte und spielen eine wesentliche Rolle in der Wertschöpfung. Darüber hinaus wird mit der zunehmenden Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen auch die Bedeutung von seltenen Erden und kritischen Rohstoffen in Zukunft steigen.



Das Gesamtgewicht der im Berichtszeitraum verwendeten Produkte sowie der technischen und biologischen Materialien beträgt 5.911.980 t. Davon entfallen 1.671.229 t auf das absolute Gewicht der sekundären wiederverwendeten oder rezyklierten Bestandteile, sekundären Zwischenprodukte und sekundären Materialien, die wir zur Herstellung unserer Produkte verwenden werden. Dies entspricht 28,3 % des Gesamtgewichts.

Das Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und Materialien haben wir auf Grundlage der geplanten Einkaufsmengen im Berichtsjahr berechnet. Die Metriken für sekundäre Materialien werden durch eine gemeinsame Methodik geschätzt, die auf Branchendurchschnitten und Durchschnittswerten relevanter Materialverbände und Datenbanken basiert, darunter die World Steel Association, das International Aluminium Institute und das Raw Material Information System. Die Schätzung basiert auf einer Analyse der Materialmengen der wichtigsten Materialien, die 84 % der Gesamtmaterialien ausmachen. Zu diesen Hauptmaterialien, die wir für die Produktion unserer Lkw und Busse nutzen, zählen Eisen, Stahl und Aluminium.

Ressourcenabflüsse

Die zentralen Produkte Lkw und Busse sind auf Langlebigkeit, Wiederverwendbarkeit und Reparaturfähigkeit ausgelegt. Die Recyclingfähigkeit der betrachteten Produkte beträgt auf Gesamtkonzernebene 93 % 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 kritisch geprüften LCAs ausgewählter 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 und dem Verhältnis von Dieselfahrzeugen und 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.

Die Ersatzteilstellung 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 optimalen Reparaturstrategie zu bestimmen. Sofern eine Reparatur technisch möglich ist, werden die Baugruppen, wie z.B. Komplettspiegel, Motoranbauteile, 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 zum Beispiel, 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 optimieren und an ökologischen und kundenorientierten Bedarfen auszurichten. Durch die Reparaturtiefe und unser Servicenetz ist es uns möglich, die Verfügbarkeit unserer Kundenfahrzeuge zu optimieren. 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, welche nicht von einem Defekt betroffen waren, wieder- und damit weiterverwendet werden.

Abfall

Die Abfälle enthalten insbesondere die folgenden Materialien: Aluminium, Stahl, Sand, Kunststoff, Öl, Karton, Altholz, Lacke, Elektroschrott, Textilien und Glas.

Seit dem Inkrafttreten der ESRS und den mit ihnen einhergehenden Reporting-Pflichten arbeiten wir daran, die geforderte Datentransparenz bezüglich der Abfallentsorgung zu generieren. Unsere Lieferanten sind aktuell nicht gesetzlich verpflichtet, Daten über den Endverbleib des Abfalls zur Verfügung zu stellen. Das stellt uns vor die Herausforderung, das Gesamtbild der folgenden detaillierten Verwertungs- und Entsorgungsarten für alle Produktionsstandorte zu erstellen:

- Verwertungsverfahren: Vorbereitung zur Wiederverwendung, Recycling und sonstige Verwertungsverfahren
- Beseitigungsverfahren: Verbrennung, Deponierung und sonstige Arten der Beseitigung

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 besser wird.

Im Berichtsjahr sind insgesamt 442,5 kt Abfall angefallen. Insgesamt sind 158,2 kt Abfälle angefallen, welche nicht recycelt wurden, was einem prozentualen Anteil von 36 % des Gesamtabfallaufkommens entspricht. Nicht gefährliche und gefährliche Abfälle fallen an allen Produktionsstandorten an. Die folgende Tabelle [↗ B.43](#) gibt die zur Beseitigung und Verwertung bestimmten Mengen aufgeschlüsselt nach nicht gefährlichen und gefährlichen Abfällen an.

**B.43****Abfälle: Verwertungsverfahren und Abfallbehandlung nach Abfallart^{1,2}**

in t	Gesamt 2024		Gefährliche Abfälle 2024		Nicht gefährliche Abfälle 2024	
	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern	Gemessene Werte (Produktionsstandorte)	Gesamter Konzern
Von der Beseitigung abgezweigt						
Vorbereitung zur Wiederverwendung	5.318	5.318	615	615	4.704	4.704
Recycling	266.211	284.345	23.661	35.783	242.550	248.561
Sonstige Verwertungsverfahren ³	89.748	91.002	10.260	10.697	79.489	80.305
Gesamt von Beseitigung abgezweigt	361.277	380.665	34.536	47.095	326.743	333.570
Zur Beseitigung bestimmt						
Verbrennung	2.400	2.400	1.568	1.568	832	832
Deponierung	58.380	58.380	55.999	55.999	2.381	2.381
Sonstige Arten der Beseitigung	1.061	1.061	725	725	336	336
Gesamt zur Beseitigung bestimmt	61.841	61.841	58.292	58.292	3.549	3.549
Gesamt	423.118	442.505	92.828	105.386	330.292	337.119
Verwertungsquote (in %)	85	86				

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.



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

Der delegierte Rechtsakt (EU) 2022/1214 vom 9. März 2022 enthält auch spezifische Bestimmungen für den Energiesektor. Im Rahmen dieser Vorschriften sind wir verpflichtet, Informationen über wirtschaftliche Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Gasen und Kernenergie offenzulegen. Unsere diesbezüglichen Angaben sind in der Tabelle [7 B.44](#) dargestellt. Eine Analyse der Aktivitäten in diesem Zusammenhang führte zum Ergebnis, dass entsprechende Aktivitäten ausschließlich der Eigennutzung im Rahmen der Herstellungsaktivität dienen und nur einen unwesentlichen Umfang für Daimler Truck darstellen.

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

B.44

Obligatorische Offenlegung von Aktivitäten im Zusammenhang mit Kernkraft und fossilem Gas

Zeile	Tätigkeiten im Bereich Kernenergie	
1.	Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
2.	Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme - auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung - sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
3.	Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme - auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung - sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas		
4.	Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
5.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN
6.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmegewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	NEIN

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“).



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

- 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.¹ Unter den Aktivitäten 6.3, 6.5 und 6.6 werden Leasing/Finanzierungs-Aktivitäten im Zusammenhang mit Bussen, Pkw bzw. Lkw erfasst, unabhängig davon, ob es sich um Eigen- oder Fremdmarken handelt.

Taxonomiekonformität

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

Zudem ist als Teil der technischen Bewertungskriterien die erhebliche Beeinträchtigung eines anderen Umweltziels auf Basis der definierten „Do No Significant Harm“ Kriterien (DNSH) auszuschließen.

Daneben ist die Einhaltung des Mindestschutzes im Hinblick auf Menschenrechte, inklusive Rechte der Arbeitnehmer, Korruption und Bestechung, Besteuerung sowie fairer Wettbewerb sicher zu stellen. Nur bei Erfüllung aller Kriterien gilt eine Wirtschaftsaktivität als „ökologisch nachhaltig“.

Daimler Truck hat die Prüfung der technischen Bewertungskriterien für die Wirtschaftsaktivitäten auf Produkt- und/oder Standortebene durchgeführt. Die Prüfung der Einhaltung des Mindestschutzes basiert im Wesentlichen auf konzernweiten Vorgaben und deren lokaler Umsetzung.

Für die Prüfung der Taxonomiekonformität werden ausschließlich CO₂-arme Fahrzeuge gemäß der Definition der technischen Bewertungskriterien berücksichtigt. Grundsätzlich sieht die EU-Taxonomie bei der Konformitätsprüfung auch die Berücksichtigung von Bussen vor, die die Euro VI-Norm vorerfüllen. Da zum Zeitpunkt der Prüfung die aktuelle Euro VI-Norm bereits in Kraft getreten ist, liegt aus Sicht von Daimler Truck keine Vorerfüllung vor und die Fahrzeuge werden dementsprechend nicht bei der Prüfung der Taxonomiekonformität berücksichtigt.

Do-No-Significant-Harm

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

Daimler Truck leistet wie oben beschrieben einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel 1 „Klimaschutz“. Daher sind die DNSH-Kriterien für die weiteren Umweltziele 2 bis 6 zu untersuchen.

Nachweise für die Einhaltung der DNSH-Kriterien für die einzelnen Umweltziele erfolgen durch übergreifende Standards, Richtlinien oder sonstige geeignete Nachweise. Die Einhaltung wird, sofern einschlägig, im Rahmen von regelmäßig stattfindenden „Environmental Due Diligence-Audits“ nachgehalten. Sofern einzelne Kriterien nicht erfüllt sind, werden die entsprechenden Umsätze, Investitionen und Betriebsausgaben nicht als taxonomiekonform ausgewiesen. Für diese Umweltziele sind abhängig von der jeweiligen Wirtschaftsaktivität folgende DNSH-Kriterien zu prüfen:

- Aktivitäten 3.3, 6.3, 6.5, 6.6: Das Kriterium verlangt die Durchführung von sogenannten Klimarisiko- und Vulnerabilitätsanalysen.² Diese wurden übergreifend auf Konzernebene durchgeführt. Daimler Truck bezieht entsprechend den Anforderungen der EU-Taxonomie diverse physische Klimarisiken in die Analyse ein. Jedes der gemäß Taxonomie-VO zu betrachtenden physischen Klimarisiken wurde auf Basis von Klimaszenarien bewertet. Die Klimaprojektionen basieren auf den „Shared Socioeconomic Pathway“-Szenarien (SSP-Szenarien) des Weltklimarates. Die Analyse fokussiert sich somit auf die Wirtschaftsaktivität 3.3. und betrachtet einen Zeitraum bis 2080. Identifizierte Risiken werden in einem Anpassungsplan adressiert. Für die Aktivitäten 6.3, 6.5 und 6.6 wird keine Gefährdung der Ausführung der Aktivitäten durch physische Klimarisiken gesehen. Extremwettertests werden in der Entwicklung der Fahrzeuge durchgeführt.

Umweltziel 3 – „Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser und Meeresressourcen“

- Aktivität 3.3: Das Kriterium verlangt die Ausarbeitung eines Bewirtschaftungsplanes unter Maßgabe von Wasserqualität und Wasserknappheit gemäß der Wasserrahmenrichtlinie.³ Im Rahmen der regelmäßig an den Daimler Truck-Standorten stattfindenden Environmental Due Diligence-Audits werden die Risiken und Maßnahmen in Bezug auf Wasserqualität nachgehalten. Zudem berücksichtigt Daimler Truck die Vermeidung von Wasserknappheit durch eine zentrale Risikobewertung auf Basis anerkannter Modelle und Vorgehensweisen. Die bestehenden Prozesse decken die in 2023 erfolgten Anpassungen der Kriterien im delegierten Rechtsakt ab.

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

Umweltziel 2 – „Anpassung an den Klimawandel“

2 Vergleiche Anlage A der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139.

3 Vergleiche Anlage B der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139.



Umweltziel 4 – „Übergang zur Kreislaufwirtschaft“

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

Umweltziel 5 – „Vermeidung und Verminderung von Umweltverschmutzung“

- Aktivität 3.3: Das Kriterium bezieht sich auf die Anlage C der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139. Anlage C referenziert auf verschiedene europäische Gesetzgebungen aus dem Chemikalienrecht. Im Rahmen des am 27. Juni 2023 veröffentlichten Anhang I zur Delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 der Kommission zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments wurde der Buchstabe f) der Anlage C konkretisiert sowie ein weiterer Absatz ergänzt. Die in Anlage C definierten Stoffe unterliegen Einschränkungen bei der Herstellung, beim Inverkehrbringen und bei der Verwendung, sowohl bezogen auf die Verwendung in den Standorten als auch in den Produkten. Hierfür liegen Vorgaben hinsichtlich der Verwendung von Arbeitsstoffen und Produktkomponenten bzw. Substitutionsprüfungen für diese vor.

Darüber hinaus bestehen Auslegungsschwierigkeiten bezüglich des unbestimmten Begriffes „Wo anwendbar“ in Bezug auf die Verwendung von Blei, Quecksilber, sechswertigem Chrom und Cadmium. Daimler Truck legt das Kriterium gemäß der vorherigen

Version der Verordnung aus und referenziert auf die Richtlinie 2000/53/EG.

- Aktivitäten 6.3, 6.5 und 6.6: Es ist die Einhaltung bestimmter Reifenklassen mit Bezug auf Rollwiderstand und Rollgeräusche nachzuweisen. Im Berichtsjahr wurden geeignete Analysen für die geforderte Nachweiserbringung bei den entsprechenden Fahrzeugen durchgeführt. Wenn Informationen zu den Reifen vorliegen und die entsprechenden Klassen eingehalten werden, gilt das technische Bewertungskriterium als erfüllt.

Umweltziel 6 – „Schutz von Biodiversität und Ökosystemen“

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

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

Mindestschutz

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

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

Für das Berichtsjahr 2024 wurde diesbezüglich kein erhöhtes Risiko identifiziert und bewertet. Für jeden potenziellen Risikobereich gibt es derzeit bereits Maßnahmen zur Vorbeugung und, falls erforderlich, zur Abhilfe. Im Rahmen der Due Diligence-Prozesse konnte

nachgewiesen werden, dass in keinem der vier Themenbereiche Verurteilungen vorliegen. Details hierzu finden sich in Kapitel [↗ Nachhaltigkeitsgovernance](#) unter Abschnitt „Compliance Management System“, [↗ Unser Team](#) unter Abschnitt „Compliance und Human Resources Compliance“, [↗ Menschenrechte in der Wertschöpfungskette](#) unter Abschnitt „Lieferanten Due Diligence“ und [↗ Verantwortungsvolle Unternehmenskultur](#) unter Abschnitt „Auswahl unserer Compliance Felder“.

Berichterstattung über die drei Leistungsindikatoren

Die Berichterstattung zu den nach der Taxonomie-VO geforderten Kennzahlen Umsatzerlöse, Investitionen und Betriebsausgaben ist in den Tabellen [↗ B.45](#), [↗ B.46](#) und [↗ B.47](#) dargestellt. Alle Aktivitäten werden eindeutig dem Umweltziel 1 „Klimaschutz“ zugeordnet.

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



B.45

Umsatzerlöse

I Meldebogen:
 Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind –
 Offenlegung für das Jahr 2024

Wirtschaftstätigkeiten	Code	2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)						Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Umsatz Jahr 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeiten
		Umsatz	Umsatzanteil, Jahr 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt				
		Mio. €	%	J;N;N/TF	J;N;N/TF	J;N;N/TF	J;N;N/TF	J;N;N/TF	J;N;N/TF	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N			
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	791	1,5	J	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	J	J	J	J	J	J	J	0,9	E	
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		791	1,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	0,9		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		791	1,5	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	0,9	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,0	0,0						J	J	J	J	J	J	J	0,0		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	48.478	89,6	TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF	TF;N/TF								91,4		
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	395	0,7	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								0,6		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	89	0,2	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								0,2		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	2.362	4,4	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								3,4		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		51.325	94,9	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								95,5		
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		52.116	96,4	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								96,4		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		1.961	3,6																
Gesamt		54.077	100,0																

J - Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N - Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/TF - für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit;
 CCM: Climate Change Mitigation/ Klimaschutz.



B.46

Investitionen (CapEx)

II Meldebogen:
CapEx-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind –
Offenlegung für das Jahr 2024

Wirtschaftstätigkeiten	Code	2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)						Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) CapEx Jahr 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeiten
		CapEx	CapEx-Anteil, Jahr 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt				
		Mio. €	%	J;N;N/TF	J;N;N/TF	J;N;N/TF	J;N;N/TF	J;N;N/TF	J;N;N/TF	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	359	9,9	J	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	J	J	J	J	J	J	J	7,5	E	
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		359	9,9	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	7,5		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		359	9,9	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	7,5	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,0	0,0						J	J	J	J	J	J	J	0,0		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	2.741	75,5	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								78,5		
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	2	0,0	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								0,9		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	71	1,9	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								0,1		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	448	12,3	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								12,7		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		3.261	89,8	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								92,2		
A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		3.620	99,7	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								99,7		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		12	0,3																
Gesamt		3.632	100,0																

J - Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N - Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/TF - für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit; CCM: Climate Change Mitigation/ Klimaschutz.



B.47

Betriebsausgaben (OpEx)

III Meldebogen:
**OpEx-Anteil von Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind –
 Offenlegung für das Jahr 2024**

Wirtschaftstätigkeiten	Code	2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erhebliche Beeinträchtigung“)						Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx Jahr 2023 %	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeiten
		OpEx Mio. €	OpEx-Anteil, Jahr 2024 %	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt				
				J;N;N/TF	J;N;N/TF	J;N;N/TF	J;N;N/TF	J;N;N/TF	J;N;N/TF	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N		E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	305	14,3	J	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	J	J	J	J	J	J	J	12,9	E	
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		305	14,3	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	12,9		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		305	14,3	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	J	J	J	J	J	J	J	12,9	E	
Davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,0	0,0						J	J	J	J	J	J	J	0,0		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	1.747	81,7	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								85,1		
Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr, Personenkraftverkehr	CCM 6.3	0	0,0	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								0,0		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	0	0,0	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								0,0		
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	0	0,0	TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF	N/TF								0,0		
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		1.747	81,8	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								85,2		
A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1+A.2)		2.052	96,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0								98,0		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		85	4,0																
Gesamt		2.137	100,0																

J - Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N - Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/TF - für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit; CCM: Climate Change Mitigation/ Klimaschutz.



Umsatzerlöse

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

Insgesamt berücksichtigt der Nenner alle Umsatzerlöse des Daimler Truck-Konzerns. Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 2024 54.077 Mio. € (siehe [Anmerkung 4. Umsatzerlöse](#) des Konzernanhangs).

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

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

Im Berichtsjahr 2024 werden 791 Mio. € bzw. 1,5 % der Umsatzerlöse als taxonomiekonform und 51.325 Mio. € bzw. 94,9 % als taxonomiefähig klassifiziert. Im Vorjahr wurden 508 Mio. € bzw. 0,9 % der Umsatzerlöse als taxonomiekonform und 53.389 Mio. € bzw. 95,5 % als taxonomiefähig klassifiziert. Der Anstieg des taxonomiekonformen Umsatzes ergibt sich aus dem gestiegenen Absatz von CO₂e-armen Fahrzeugen.

Die folgende Tabelle [7 B.48](#) zeigt die Hauptverteilung des Umsatzanteiles auf die Umweltziele.

B.48

Umsatzanteil/Gesamtumsatz

in %	Taxonomiekonform je Zielsetzung	Taxonomiefähige je Zielsetzung
CCM	1,5	94,9
CCA	-	-
WTR	-	-
CE	-	-
PPC	-	-
BIO	-	-

CCM: Klimaschutz; CCA: Anpassung an den Klimawandel; WTR: Wasser- und Meeresressourcen; CE: Kreislaufwirtschaft; PPC: Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung; BIO: Biologische Vielfalt und Ökosysteme.

Investitionen

Die Investitionskennzahl entspricht dem Verhältnis der taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Investitionen zu den gesamten Investitionsausgaben gemäß Taxonomie-VO für das Berichtsjahr. Insgesamt werden für den Nenner alle Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagevermögen und vermieteten Gegenständen, sowie Zugänge zu Nutzungsrechten gemäß IFRS 16 einschließlich der Zugänge zu den genannten Vermögenswerten im Rahmen von Unternehmenserwerben berücksichtigt. Erworbene Firmenwerte werden nicht in die Betrachtung einbezogen.

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

Im Berichtsjahr 2024 setzt sich der Zähler aus den folgenden Bestandteilen zusammen:

1. CapEx A: Investitionsausgaben, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten verbunden sind. Dies beinhaltet auch Investitionsausgaben für die Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten, die im Berichtsjahr 2024 abgeschlossen sind. Im Berichtsjahr 2024 sind 147 Mio. € CapEx A zuzuordnen.

2. CapEx B: Investitionen für die Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten, die nicht im Berichtsjahr 2024 abgeschlossen wurden. Im Zusammenhang mit diesen Investitionen ist ein sogenannter „CapEx-Plan“ zu veröffentlichen. Dieser umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren und die enthaltenen Investitionen sind ausschließlich der Aktivität 3.3 zuzuordnen. Die enthaltenen aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten betreffen dabei die Entwicklung von Battery-Electric Vehicles (BEV) sowie Fuel Cell Electric Vehicles (FCEV). Wichtige Meilensteine des CapEx-Plans, wie beispielsweise der Abschluss wesentlicher Entwicklungsprojekte, werden regelmäßig auf der Website des Daimler Truck-Konzerns veröffentlicht. Die Investitionen in der Kategorie CapEx B betragen 210 Mio. € im Berichtsjahr 2024. Der CapEx-Plan umfasst Investitionen in einer erwarteten Bandbreite von 3.700 Mio. € bis 3.900 Mio. €, die für den Zeitraum von 2025 bis 2029 geplant sind.

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

Der Anteil der CapEx-KPI, der als taxonomiekonform ausgewiesen wird, setzt sich aus Zugängen aus Sachanlagen inklusive Nutzungsrechten (2024: 193 Mio. €; 2023: 134 Mio. €) und Zugängen aus selbst geschaffenen immateriellen Vermögenswerten, insbesondere aus kapitalisierten Nutzungsrechten (2024: 166 Mio. €, 2023: 121 Mio. €) zusammen. Im Berichtsjahr 2024 lagen keine taxonomiekonformen Zugänge aus dem Erwerb durch Unternehmenszusammenschlüsse vor.

Der Gesamtbetrag der Investitionen lässt sich zu den Konzernzugängen im Berichtsjahr überleiten (siehe [Anmerkung 10. Immaterielle Vermögenswerte](#), [Anmerkung 11. Sachanlagen](#) sowie [Anmerkung 12. Vermietete Gegenstände](#) des Konzernanhangs).

Im Berichtsjahr 2024 werden 359 Mio. € bzw. 9,9 % der Investitionen als taxonomiekonform und 3.261 Mio. € bzw. 89,8 % als taxonomiefähig klassifiziert. Im Vorjahr wurden 255 Mio. € bzw. 7,5 % der Investitionen als taxonomiekonform und 3.139 Mio. € bzw. 92,2 % als taxonomiefähig klassifiziert. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist hauptsächlich auf höhere Investitionen im Segment Mercedes-Benz Trucks zurückzuführen.



Die folgende Tabelle [7 B.49](#) zeigt die Hauptverteilung des Investitionsanteils auf die Umweltziele.

B.49

CapEx-Anteil/Gesamt-CapEx

in %	Taxonomiekonform je Zielsetzung	Taxonomiefähige je Zielsetzung
CCM	9,9	89,8
CCA	-	-
WTR	-	-
CE	-	-
PPC	-	-
BIO	-	-

CCM: Klimaschutz; CCA: Anpassung an den Klimawandel; WTR: Wasser- und Meeresressourcen; CE: Kreislaufwirtschaft; PPC: Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung; BIO: Biologische Vielfalt und Ökosysteme.

Betriebsausgaben

Die Kennzahl für Betriebsausgaben entspricht dem Verhältnis der taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Betriebsausgaben zu den relevanten direkten, nicht aktivierten Kosten (Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristige Leasingverhältnisse, Wartung und Instandhaltung) im Berichtsjahr.

Die insgesamt im Nenner zu berücksichtigenden Betriebsausgaben umfassen den Umfang gemäß Anhang 1 des Delegierten Rechtsaktes zu Art. 8 der Offenlegungspflichten der Taxonomie-VO. Für die Ermittlung des Zählers werden die Betriebsausgaben dahingehend untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung oder Leasing/Finanzierung von Fahrzeugen stehen (taxonomiefähig).

Weiterhin werden sie auf die Erfüllung der mit der Aktivität verbundenen technischen Bewertungskriterien überprüft. Im Berichtsjahr 2024 sind die folgenden OpEx-Bestandteile im Zähler berücksichtigt:

1. OpEx A: Betriebsausgaben, die mit Vermögenswerten oder Prozessen verbunden sind, die zu taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten gehören. Diese betragen im Berichtsjahr 2024 308 Mio. €.
2. OpEx B: Betriebsausgaben, die die Ausweitung von taxonomiekonformen Aktivitäten betreffen. Für diese Betriebsausgaben ist ein „OpEx-Plan“ zu veröffentlichen. Der

OpEx-Plan wird dabei als Teil des CapEx-Plans gesehen und erfüllt die dort ausgeführten Kriterien. Die OpEx B zugeordneten Aufwendungen betragen im Berichtsjahr 2024 89 Mio. €. Der OpEx-Plan umfasst Aufwendungen in einer erwarteten Bandbreite von 1.800 Mio. € bis 2.000 Mio. €, die für den Zeitraum von 2025 bis 2029 geplant sind.

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

Im Berichtsjahr 2024 werden 305 Mio. € bzw. 14,3 % der Betriebsausgaben als taxonomiekonform und 1.747 Mio. € bzw. 81,8 % als taxonomiefähig klassifiziert. Im Vorjahr wurden 288 Mio. € bzw. 12,9 % der Betriebsausgaben als taxonomiekonform und 1.908 Mio. € bzw. 85,2 % als taxonomiefähig klassifiziert. Die höheren EU-taxonomiekonformen Betriebsausgaben resultieren im Wesentlichen aus gestiegenen nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungsausgaben für abgeschlossene und laufende Projekte (+ 17 Mio. €).

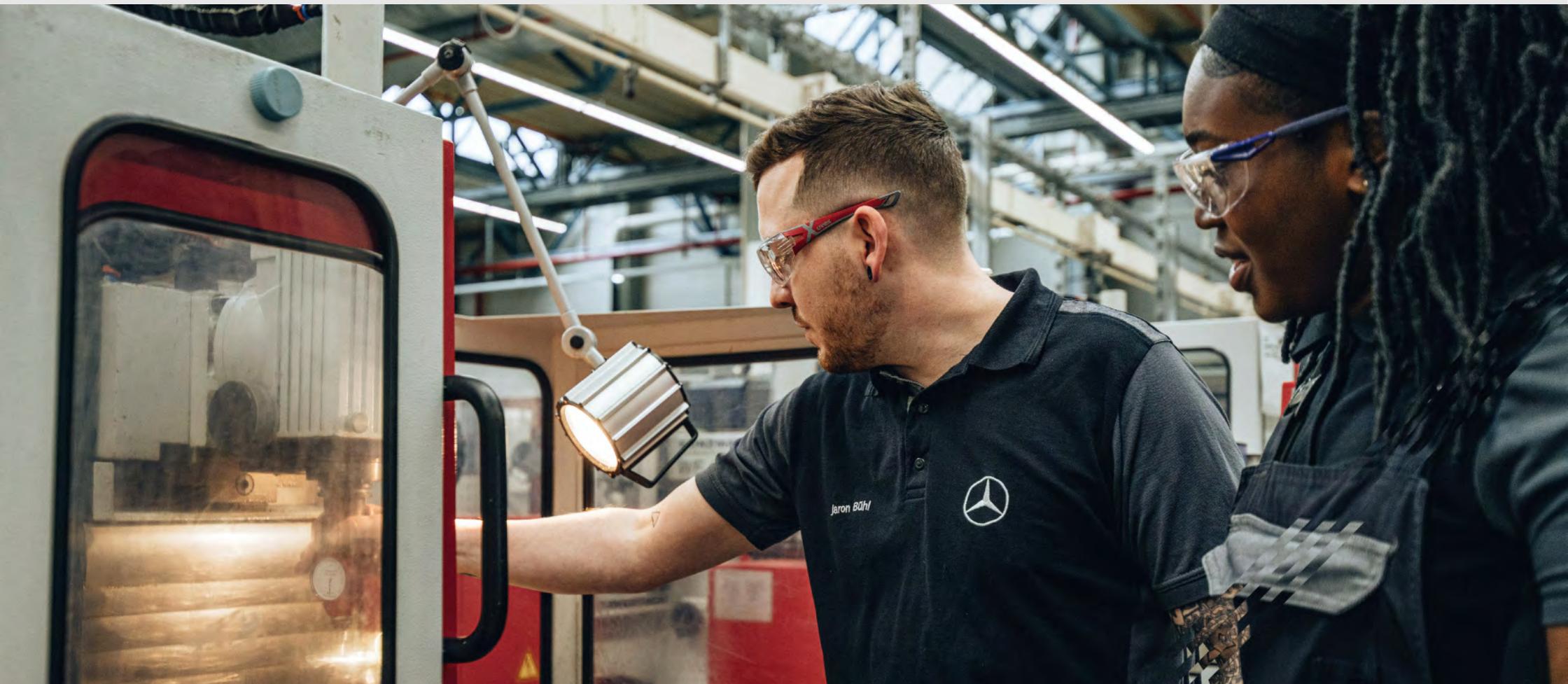
Die folgende Tabelle [7 B.50](#) zeigt die Hauptverteilung des Betriebsausgabenanteils auf die Umweltziele.

B.50

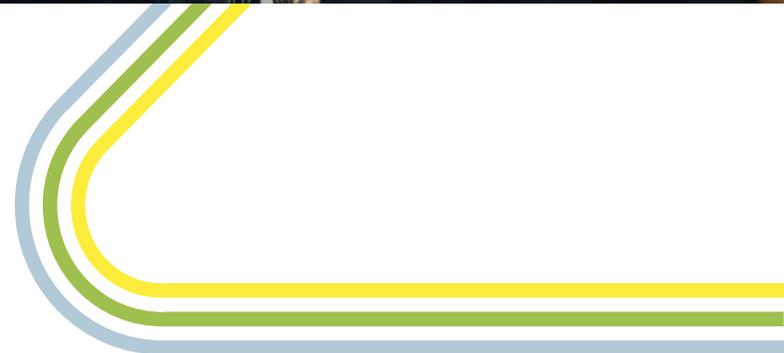
OpEx-Anteil/Gesamt-OpEx

in %	Taxonomiekonform je Zielsetzung	Taxonomiefähige je Zielsetzung
CCM	14,3	81,8
CCA	-	-
WTR	-	-
CE	-	-
PPC	-	-
BIO	-	-

CCM: Klimaschutz; CCA: Anpassung an den Klimawandel; WTR: Wasser- und Meeresressourcen; CE: Kreislaufwirtschaft; PPC: Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung; BIO: Biologische Vielfalt und Ökosysteme.



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 Diversität und eine positive Unternehmenskultur Chancen in der Transformation.

Die Tabelle [↗ B.51](#) zeigt die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft.

B.51

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft¹

Kategorie	Titel	Beschreibung
Positive Auswirkung (EG)	Unsere Geschäftstätigkeiten schaffen Arbeitsplätze in 30 Ländern (K)	Sichere Arbeitsplätze tragen zum Wirtschaftswachstum bei und bilden somit eine sichere Lebensgrundlage für unsere Beschäftigten.
Negative Auswirkungen (EG)	Technologische Veränderungen führen zu veränderten Anforderungen an unsere Beschäftigten und können damit zu einer erhöhten beruflichen Belastung führen (K)	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.
	Ein unzureichendes Arbeitssicherheits- und Gesundheitsmanagement kann zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen (K)	Trotz eines gut etablierten Arbeitssicherheits- und Gesundheitsmanagements können Arbeitsunfälle oder arbeitsbedingte Erkrankungen nie vollständig vermieden werden.
Chancen (EG)	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.
	Diversität im Arbeitsumfeld kann Kreativität und Leistung fördern	Eine vielfältige Belegschaft kann zu mehr Kreativität, höherer Produktivität, besserer Entscheidungsfindung und größerem Engagement der Mitarbeiter führen, was wiederum die Leistung und die finanziellen Ergebnisse verbessert.
Risiken (EG)	Unzureichende Menschenrechtsprozesse können zu erheblichen Finanz- und Reputationsrisiken führen	Fehlende Prozesse und Maßnahmen zur Achtung von Menschenrechten können zur Verletzung von Menschenrechten und damit einhergehend 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.

¹ Legende: (EG) Eigene Geschäftstätigkeit; (K) Kurzfristiger Zeithorizont.

Unsere Organisation und Managementansatz

Die Auswirkungen, Risiken und Chancen betreffen die Personen 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, in Köpfen, 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 haben wir insbesondere zwei Beschäftigungsgruppen 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 Beschäftigungsgruppen. Aufgrund der Transformation unserer Produkte und Antriebstechnologien unterscheiden sich aber naturgemäß Maßnahmen beispielsweise im Arbeitsschutz, bei der Umschulung, bei Trainings sowie bei der Fachkräftegewinnung.

Der Personalbereich

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. Es steht unter dem Vorsitz des für den Bereich Personal verantwortlichen Vorstandmitglieds. Um eine enge Einbindung der Human Resources (HR)-Funktionen in das operative Geschäft sicherzustellen, sind die HR-Business Partner in die Leitungsgremien ihrer Zuständigkeitsbereiche eingebunden.

Die Organisation und Verantwortung baut 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 Beschäftigten in relevanten, strategischen HR-Themen und setzen diese gemeinsam um. Dabei sind wir entlang der Segmentstrukturen aufgestellt, sodass für jedes Segment eine eigene Personalverantwortlichkeit sichergestellt ist. Außerdem sind Querschnittsthemen wie Personalentwicklung, HR Compliance, Arbeitspolitik oder Vergütung in sogenannten Centers of Competence (CoCs) mit globaler Governance-Funktion gebündelt.

Der Bereich Health and Safety

Die organisatorische Verantwortung auf Konzernebene liegt bei der Abteilung Health & 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 gibt es Berichtslinien der Abteilungen Arbeitssicherheit und Gesundheit an das jeweilige Standortmanagement sowie zur Abteilung Health & Safety. In jeder Quartalsbesprechung wird der Personalvorstand durch den leitenden Konzernarzt und den leitenden Konzernsicherheitsingenieur in relevanten Themen, wie beispielsweise Unfall- und Risikomanagement, Sicherheitskultur, Maßnahmen zur Förderung der Gesundheits- und Sicherheitskompetenz sowie Vorsorgeuntersuchungen, eingebunden.

Im Safety Board Deutschland sind ein Vorstandsmitglied, Standortverantwortliche und Safety Manager eingebunden. Ziel ist es, Themen der Sicherheitskultur zu besprechen und gemeinsame Standards zu erarbeiten und zu beschließen. Es ist in Planung, diese Safety Boards für weitere Regionen sowie den gesamten Konzern einzuführen.

Der Bereich Diversity, Equity and Inclusion

Das Diversity, Equity & Inclusion (DEI) Management schafft die Rahmenbedingungen für eine vielfältige und inklusive Unternehmenskultur und ist im Personalbereich angesiedelt. Das Team entwickelt in Zusammenarbeit mit dem globalen DEI-Netzwerk, bestehend aus DEI-Experten aus verschiedenen Organisationseinheiten weltweit, und in Abstimmung mit allen Geschäftsbereichen strategische Handlungsfelder. Des Weiteren initiiert das Netzwerk übergreifende Projekte, Trainings und Sensibilisierungsmaßnahmen, wie beispielsweise den jährlich stattfindenden Diversity-Day, entlang der Diversity-Dimensionen der Charta der Vielfalt.

Das international agierende DEI-Advisory Board besteht aus leitenden Führungskräften aller Organisationseinheiten und aus DEI-Experten und Vertretern unterrepräsentierter Gruppen. Der Vorsitz des DEI-Advisory Boards liegt bei der Vorstandsvorsitzenden der Daimler Truck Holding AG und Daimler Truck AG.

Das Gremium tagt einmal im Quartal und entscheidet über die Strategie sowie relevante Themen rund um Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion. Weiterhin berät das DEI-Advisory Board den Daimler Truck-Vorstand und verankert das Thema in den Geschäftsbereichen. In 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 entsprechend den lokalen Anforderungen weiter vorangetrieben. So war ein Schwerpunkt im Berichtsjahr der Aufbau und die Etablierung regionaler DEI-Councils zur weiteren Stärkung einer inklusiven Arbeitskultur in den verschiedenen Regionen – gemäß dem Ansatz „global denken, lokal handeln“. 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, auch behoben werden können.

Die Einbeziehung unserer Beschäftigten

Wir wollen das Engagement und die Zusammenarbeit aller Beschäftigten fördern und für einen offenen und von Respekt getragenen Umgang miteinander sorgen. Dabei hat sich erneut gezeigt, dass wir auf eine konstruktive Zusammenarbeit mit Arbeitnehmervertretern und auch Gewerkschaften setzen können. 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 Kollektiverhandlungen 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 sind 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, einmal in virtueller und einmal in physischer Form. Sie wollen mit dieser internationalen Zusammenarbeit weltweit eine Vorbildfunktion einnehmen. Aktuell sind 16 Länder gemäß ihrer Beschäftigtenzahl repräsentiert und entsenden 28 Vertreter. Bei unseren Gesellschaften im europäischen Wirtschaftsraum haben wir Vereinbarungen hinsichtlich einer Vertretung durch einen Europäischen Betriebsrat, einen Betriebsrat einer Societas Europaea (SE) oder einen Betriebsrat einer Societas Cooperativa Europaea (SCE). Weitere Informationen über den Betriebsrat und internationale Gremien befinden sich unter www.daimlertruck.com/betriebsrat/internationale-gremien.

Die für die jeweils gesetzlich vorgeschriebene Wahlperiode gewählten Arbeitnehmervertreter waren auf der 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 CO₂e-freier Mobilität sowie der Digitalisierung. Dabei besteht das gemeinsame Ziel, ein wirtschaftlich nachhaltiges und erfolgreiches Unternehmen zu schaffen und gleichzeitig die Beschäftigung möglichst sozial abzusichern. Eine wichtige Maßnahme ist in diesem Zusammenhang die Weiterentwicklung der Zukunftsbilder der einzelnen Standorte. Mit Produktzusagen sowie dem Aufbau von CoCs für Zukunftstechnologien wurden im vergangenen Jahr wichtige Meilensteine erreicht. Zusätzlich wurde die Finanzierung von Technologieprojekten über einen Transformationsfonds gesichert.

Mitarbeiterbefragung

Unsere Mitarbeiterbefragung ist ein wichtiges Instrument, um mit unseren Beschäftigten direkt in den Dialog zu gehen. Wir wollen methodisch messen und verstehen, was unsere Beschäftigten bewegt und ermöglichen eine flächendeckende und standardisierte Bewertung des Konzerns und seiner Teams. Die Mitarbeiterbefragung gilt als wichtiger Gradmesser, um festzustellen, wo wir u.a. in den Bereichen Zufriedenheit, Engagement, Compliance und Gesundheit stehen – und in welchen Bereichen wir Entwicklungspotenzial haben.

Führungskräfte sind daher angehalten, in den Dialog mit ihren Beschäftigten zu gehen und angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um sich kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Auch in diesem Jahr wurde die im jährlichen Turnus stattfindende, konzernweite Befragung durchgeführt. Bei über 100.000 Beschäftigten ist die Beteiligungsquote auf 85 % gestiegen (2023: 82 %). Die Ergebnisse unserer Mitarbeiterbefragung 2024 zeigen über alle Themen hinweg einen stabilen Trend mit leicht positiver Entwicklung. Auf einer fünfstufigen Skala von 1 (stimme überhaupt nicht zu) bis 5 (äußerst zufrieden), zeigt sich auch die allgemeine Zufriedenheit der Belegschaft mit dem Unternehmen in einem Mittelwert von 4,06. Unser Handlungsfeld beim Thema Folgeprozess – die Diskussion von Ergebnissen und das Ableiten von adäquaten Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Belegschaft – konnte signifikant auf einen Durchschnittswert von 3,91 gesteigert werden (2023: 3,83). Wir wollen die erreichten 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 zur anonymen und nicht anonymen Meldung und Prüfung von potenziellen Regelverstößen und Fehlverhalten. Im Berichtsjahr haben wir bei unserer Belegschaft erneut im Rahmen einer Mitarbeiterbefragung den Bekanntheitsgrad der Strukturen und das Vertrauen in das Hinweisgebersystem SpeakUp abgefragt. Zur Unterstützung dieser Transparenz führen wir regelmäßig verschiedene Kommunikationsmaßnahmen durch.

Im Berichtsjahr 2024 wurden drei Fälle von Diskriminierung¹ im Hinweisgebersystem SpeakUp gemeldet. Davon gehörte ein Fall in die Kategorie „sexuelle Belästigung“, ein Fall in die Kategorie „Rassismus“ und ein Fall in die Kategorie „Reputationsschäden“. Das Unternehmen entscheidet unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen. Zu den Personalmaßnahmen gehörten im Berichtsjahr 2024 außerordentliche Kündigungen und Abmahnungen. Neben diesen Fällen zu Diskriminierung wurden 231 weitere Beschwerden², die im Zusammenhang mit potenziellen Menschenrechtsverletzungen in der eigenen Belegschaft stehen, über das Hinweisgebersystem SpeakUp gemeldet.

Für diese Fälle und Beschwerden wurden keine wesentlichen Geldbußen, Sanktionen oder Schadenersatzzahlungen verhängt. Im Berichtsjahr 2024 wurde ein schwerwiegender Vorfall im Zusammenhang mit Menschenrechten³ innerhalb der eigenen Belegschaft identifiziert. Dieser ist nicht als Fall der Nichteinhaltung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen einzustufen.⁴ Geldbußen, Sanktionen oder Schadenersatzzahlungen wurden nicht verhängt.

Bei einer festgestellten Verletzung werden Abhilfemaßnahmen unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte der Verhältnismäßigkeit und Fairness festgelegt und umgesetzt. Je nach Schwere der Fälle können die Maßnahmen zur Abhilfe bis zur Kündigung und Strafanzeige führen. Den Betroffenen wird zudem eine Sozialberatung angeboten. Weitere Informationen zu unserem Hinweisgebersystem SpeakUp befinden sich im Kapitel [Verantwortungsvolle Unternehmenskultur](#).

- 1 „Diskriminierung“ in Kontext unseres SpeakUp Systems umfasst alle Major Risk Cases/Corporate Cases in den Kategorien Diskriminierung, sexuelle Belästigung und Rassismus.
- 2 Beschwerden umfassen alle Meldungen, die sowohl von Beschäftigten als auch von externen Parteien anonym oder nicht anonym über die verfügbaren SpeakUp-Kanäle eingereicht werden. Zu den Meldungen zählen alle Arten von Beschwerden (mit Ausnahme von Spam), unabhängig von ihrer Schwere, Bewertung oder Kategorisierung.
- 3 Schwerwiegende Menschenrechtsvorfälle werden als Fälle definiert, die über das Daimler Truck Hinweisgebersystem SpeakUp gemeldet wurden, als Hinweis mit Konzernrelevanz eingestuft und untersucht wurden sowie mit Begründung („merit“) abgeschlossen wurden und sich auf die folgende menschenrechtsrelevante Fallkategorie beziehen: (1) Schwere Verletzung der körperlichen oder psychischen Unversehrtheit oder (2) aufgrund einer oder mehrerer der folgenden Merkmale als schwerwiegend eingestuft werden können: ihres Ausmaßes, ihres Umfangs oder ihrer Unumkehrbarkeit.
- 4 Fälle der 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-Leitsätze für multinationale Unternehmen werden definiert als Fälle, die gegen die Daimler Truck AG oder eines ihrer Tochterunternehmen gerichtet sind und sich auf die Nichteinhaltung von menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten beziehen und die in einem Gerichtsverfahren oder einer behördlichen Untersuchung zu einer endgültigen und verbindlichen Entscheidung gegen Daimler Truck geführt haben und/oder von Daimler Truck nicht bestritten werden.



Maßnahmen und Ergebnisse

Wir haben verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf unsere Beschäftigten zu adressieren. Die Maßnahmen beziehen sich in erster Linie auf die folgenden Bereiche:

- Unternehmenskultur und Talentakquise
- Qualifizierung und Entwicklung unserer Beschäftigten
- Maßnahmen für die Förderung von Vielfalt
- Maßnahmen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Im Folgenden stellen wir unsere Maßnahmen anhand der Employee Journey dar. So wird ersichtlich, dass unsere Maßnahmen schon mit dem Recruiting, also vor der eigentlichen Beschäftigung beginnen. Alle Kennzahlen, die unsere Beschäftigten in diesem Kapitel betreffen, werden auf Basis der Gesamtbelegschaft in Köpfen ermittelt. Basis der Ermittlung der Kennzahlen ist die Anzahl aller Beschäftigten, die zum Stichtag 31. Dezember 2024 im Daimler Truck-Konzern beschäftigt waren. Die zugrundeliegende Anzahl an Beschäftigten entspricht der Anzahl, die in Tabelle **7 B.55** gezeigt wird.

Recruitment und Employer Branding

Wir wollen ein guter und attraktiver Arbeitgeber sein – sowohl für unsere eigenen Beschäftigten als auch für die unterschiedlichen Zielgruppen am globalen Arbeitsmarkt. Die im Jahr 2023 konzernweit gestartete interne und externe Arbeitgeberkampagne mit dem Slogan „You make us“ hat sich im Jahr 2024 global etabliert. Durch sie steigern wir unseren Bekanntheitsgrad als Unternehmen und bringen gleichzeitig unseren Beschäftigten Wertschätzung für ihre tagtägliche 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, 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 befinden sich unter www.daimlertruck.com/karriere/wer-wir-sind.

Diversität bei der Talentakquise

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, Naturwissenschaft und Technik (MINT) Einblicke ins Unternehmen sowie Möglichkeiten des Austauschs und der Zusammenarbeit.

Auch beim aktuellen und fortlaufenden konzernweiten Recruiting hat Diversität für uns einen hohen Stellenwert: 47,5 % der Neueinstellungen unserer Trainee-Programme 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.

Maßnahmen der Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

Die Förderung der Weiterentwicklung unserer Beschäftigten durch ein vielfältiges Qualifizierungsangebot und flexible Lernmethoden ist ein wesentliches Handlungsfeld entsprechend unserer doppelten Wesentlichkeitsanalyse. Die Kenntnisse und Fähigkeiten unserer Beschäftigten bilden das Fundament unseres weltweiten Erfolgs. Im Zuge der tiefgehenden Transformation in unserer Branche wandeln sich die Berufsbilder, Tätigkeiten und Anforderungsprofile.

Wir investieren strategisch in die Weiterbildung und Kompetenzentwicklung unserer Beschäftigten, bauen unsere Personalentwicklungsprogramme weiter aus. Um den digitalen und technologischen Wandel erfolgreich zu bewältigen, setzen wir auf vielfältige und bedarfsorientierte Qualifizierungen unserer Beschäftigten.

E-Learning

Wir bieten unseren Beschäftigten konzernweit Zugriff auf diverse 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 ist Udey Business als weitere E-Learning-Plattform für vertiefende Kurse, u.a. in den Themen IT und Software-Engineering, verfügbar.

Qualifizierungsmaßnahmen

Um sicherzustellen, dass unsere Beschäftigten zum jeweiligen Thema über die erforderlichen Qualifikationen verfügen, etwa bei Hochvoltsicherheit, Umgang mit Komponenten des Wasserstoffantriebs oder gesetzlichen Rahmenbedingungen der Abgasgesetzgebung, sind die Qualifizierungsmaßnahmen in fünf Cluster aufgeteilt: New Drivetrain, Classic Drivetrain, Software & Electronics, Nachhaltigkeit und Methoden sowie Tools für das Engineering. Die nach unternehmerischen Bedarfen ausgerichteten und jeweils passenden Qualifizierungen finden alle Beschäftigten konzernweit in unserem Learning Management System (LMS). Je nach erforderlichem Level der Qualifizierungen arbeiten wir z.B. über verschiedene „Academic Programs“ mit Hochschulen zusammen, entwickeln und vermitteln eigene Lehrinhalte oder bedienen uns akkreditierter Lernanbieter unter Nutzung der passenden Lernformate.

Förderung der Gesundheits- und Sicherheitskompetenz

Wir bieten deutschlandweit Schulungen an, die sich auf die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer konzentrieren und über die Grenzen des Arbeitsplatzes hinausgehen (z.B. Arbeitssicherheit, Ergonomie, gesunder Lebensstil, psychische Gesundheit, körperliche Bewegung, Ernährung, Schlaf, Drogenmissbrauch usw.).



Führungskräfteentwicklung

Eine wichtige Grundlage unserer Unternehmenskultur und Arbeitgeberattraktivität ist eine gute Führungs- und Zusammenarbeitskultur. Die Grundlage und den Verhaltensanker dafür beschreibt und definiert das sogenannte „Great Leadership Behavior“. Im Jahr 2022 haben wir „DTROCKs“ ins Leben gerufen, ein konzernweites Trainingsprogramm, das Führungskräften helfen soll, das Great Leadership Behavior zu erleben und zu reflektieren und die ersten Schritte zur Integration in ihre tägliche Führungsarbeit zu unternehmen. Dieses Programm hat einen sicheren Raum geschaffen, in dem Führungskräfte über die Herausforderungen reflektieren und Perspektiven austauschen können.

In Anerkennung seines bemerkenswerten Erfolgs wurde „DTROCKs“ 2023 mit dem „Excellence in Practice“ Award in Silber von der European Foundation for Management Development (EFMD) ausgezeichnet. Aufbauend auf diesem Erfolg wurde 2024 eine neue Welle von „DTROCKs“ gestartet, um gemeinsam die Transformation unserer Branche voranzutreiben.

Potenzialmanagement

Um sicherzustellen, dass unsere kulturellen Werte in unseren Prozessen und Strukturen konsequent vertreten sind, haben wir 2024 weiterhin daran gearbeitet, das Great Leadership Behavior in die Leistungs- und Potenzialprozesse für Führungskräfte und Beschäftigte zu integrieren.

Unter dem Begriff „Impact Compass“ unterstützen wir Führungskräfte in ihrer Führungsrolle. Wir verankern damit die Daimler Truck-Kultur im Alltag, bieten Transparenz und Orientierung und fördern die persönliche und berufliche Entwicklung, indem wir alle unsere Beschäftigten, vom Vorstand bis zu den Sachbearbeitern, in den gesamten Prozess einbinden. Im Berichtsjahr konnten wir zudem den Impact Compass weltweit bis auf die Sachbearbeiter-ebene ausrollen. Dadurch haben wir nun ein globales und durchgängiges Performance Management und Personalentwicklungssystem bei Daimler Truck. Der jetzt auch konzernweit eingeführte, persönliche 360°-Feedbackprozess fungiert hierbei als wichtiger Bestandteil in der Kulturveränderung und erfährt positive Resonanz aus der Belegschaft. Darüber hinaus ermöglicht der globale Impact Compass neue Ansätze zur Identifikation und Förderung der Performance und des Potenzials unserer Beschäftigten.

Im Berichtsjahr ist zudem das digitale Lerncurriculum „Emerging Leaders Journey“ (EL) als neuer Prozess zur Entwicklung zukünftiger Führungskräfte weltweit gestartet. Ziel des neuen Leadership-Programms ist es, qualifizierte Führungskräfte für Daimler Truck zu entwickeln und gleichzeitig Vielfalt und Multiperspektivität zu fördern.

Maßnahmen für die Entwicklung der Unternehmenskultur

Wir möchten den Beschäftigten die Möglichkeit geben, ihre Meinung zu teilen und somit an der Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur mitzuwirken.

Mitarbeiterbefragung

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 angehalten, in den Dialog mit ihren Beschäftigten zu treten und angemessene Maßnahmen aus den Ergebnissen der Befragung abzuleiten. Diese Maßnahmen sollen in das Unternehmenskonzept integriert werden und der kontinuierlichen Weiterentwicklung dienen. Die HR-Organisation stellt dafür Unterstützungsmaterialien und Werkzeuge zur Verfügung, wie beispielsweise Lernmaterialien, Trainings, Videos und Austauschplattformen.

Human Rights Compliance

Mit unserem Human Rights Compliance Management System (Human Rights CMS) setzen wir auf 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 Anforderungen geltender Gesetze und international anerkannter Standards wie den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte. Diese bilden die Grundlage für regulatorische und legislative Anforderungen für Wirtschaft und Menschenrechte weltweit. Systematische Risikoanalysen sowie spezifische, auf die Mitigierung 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.

Im Berichtsjahr wurden folgende Risikofelder für die Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen im Rahmen der Risikoanalyse entsprechend dem deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) ermittelt:

- Missachtung von Arbeitsschutz und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren
- Diskriminierung / das Verbot der Ungleichbehandlung in Beschäftigung

Die Lieferanten Due Diligence sowie der Umgang 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](#).

Human Resources Compliance

Human Resource Compliance (HR Compliance) hat das Ziel, konzernweit eine regelkonforme Personalarbeit sowie angemessene Arbeits- und Sozialstandards sicherzustellen. Dies geschieht in Übereinstimmung mit den Unternehmenswerten und der HR-Strategie von Daimler Truck durch die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben, regulatorischer Standards, konzernweiter Selbstverpflichtungen und ethischer Grundsätze.

Um internationale regulatorische Anforderungen und nationale Gesetze, die für Daimler Truck aufgrund der globalen Tätigkeit gelten, in allen Konzerngesellschaften einheitlich umzusetzen, werden konzernweit Prozesse und Standards festgelegt. Dabei sollen nicht nur hohe Arbeits- und Sozialstandards für die Belegschaft sichergestellt, sondern auch Maßnahmen zur Prävention und Bekämpfung von Diskriminierung sowie zur Förderung von Chancengleichheit und Unterstützung von Diversität und Inklusion etabliert werden. Die Effektivität der Compliance im Personalbereich wird durch Monitoring-Instrumente und Evaluationsprozesse kontinuierlich überwacht und angepasst.

Der Personalvorstand der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG trägt gemeinsam mit seinem Leitungsteam, der TH OpCom, die Gesamtverantwortung für die Personalarbeit und HR Compliance. Er verabschiedet die Vorgaben, die in der HR Compliance Richtlinie festgelegt sind, und sorgt durch das HR Compliance Management System für deren Umsetzung und Einhaltung.



Dieses System trägt dazu bei, eine respektvolle, vertrauensvolle und inklusive Unternehmenskultur zu fördern, und soll konzernweit angemessene Arbeits- und Sozialstandards und regelkonforme Personalarbeit sicherstellen.

Maßnahmen für die Förderung von Vielfalt

Als Unterzeichner der Charta der Vielfalt fokussiert sich unser DEI-Management auf die Chancengleichheit von Beschäftigten aller sieben Diversity-Dimensionen: Alter, ethnische Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtliche Identität, körperliche und geistige Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexuelle Orientierung sowie soziale Herkunft. Unsere Grundsätze unterstreichen wir als Teilnehmer des UN Global Compact, als Mitglied in der Arbeitgeberinitiative Charta der Vielfalt e.V. und dem European Women's Management Development Network e.V.

Inklusive Unternehmenskultur

Über Beschäftigten-Netzwerke (Employee Business Resource Groups) können sich unsere Beschäftigten, die gemeinsame Interessen, Erfahrungen und Werte teilen, konzernweit über alle Ebenen und Bereichsgrenzen hinweg austauschen. Unsere Netzwerke tragen dazu bei, eine Kultur der Vielfalt und Wertschätzung im Unternehmen zu verankern. Gleichzeitig unterstützen sie uns als Dialogpartner bei der Weiterentwicklung unserer Maßnahmen rund um Diversity, Equity & Inclusion. Bei uns gibt es sieben unternehmensweite Netzwerke, sowie viele weitere regionale Gruppen weltweit. Dabei handelt es sich vorwiegend um kulturelle, geschlechtsbezogene sowie LGBTIQ+-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 geben ihnen mehr Sichtbarkeit nach innen und außen.

Zudem ist die interne „Global Inclusion & Diversity Community“ im Social Intranet der Treffpunkt für alle Beschäftigten konzernweit, die Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion im Unternehmen mitgestalten möchten. Die Community liefert wichtige und aktuelle Informationen rund um das Thema, bietet aber auch die Möglichkeit, sich zu vernetzen, Fragen zu stellen oder Ideen einzubringen. Eine integrierte Lernplattform bündelt alle globalen Angebote für unsere Beschäftigten zum Selbstlernen und zur Selbstreflexion sowie Aktivitäten und Übungen zum Teambuilding.

Darüber hinaus sind auf der Seite alle Empfehlungen und Leitfäden zur Gestaltung einer inklusiven Arbeitskultur hinterlegt.

Ein besonderes Augenmerk richtet 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 verschiedenen Standorten weltweit, wie beispielsweise in Deutschland und den USA, um gezielt Betreuungslücken zu schließen.

Wir sehen uns zudem in einer gesellschaftlichen Verantwortung und möchten uns nicht nur nach innen, sondern auch nach außen für unsere Unternehmenswerte stark machen. Daher zeigte Daimler Truck neben der Teilnahme in den USA auch erstmals in Deutschland mit der Teilnahme an der Stuttgart PRIDE Parade Flagge für die queere Community.

Führungskräfte als Vorbilder

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 sowie für mögliche Stolpersteine zu schärfen und aufzuzeigen, welchen Beitrag jeder Einzelne leisten kann. Es vermittelt den Lernenden zudem, welche effektiven Methoden es gibt, um mögliche Vorurteile abzubauen und Konflikte zu lösen.

Als 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. Einen weiteren Fokus legte Daimler Truck im Berichtsjahr auf Co-Leadership als lebensphasenorientiertes Modell.

Hierfür wurde eine virtuelle Austauschplattform für Führungskräfte in Deutschland eingerichtet, um sich selbstgesteuert zum Thema Co-Leadership auszutauschen und geeignete Tandempartner für Stellen zu finden. 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. Wichtiger Bestandteil an diesem Konzept 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.

Zum Ende des Berichtsjahres lag der Anteil von Frauen in Führungspositionen (Level 1-4) bei 20,5 % (Basisjahr 2022: 18,6 %). Wir streben an, den Anteil von Frauen in Führungspositionen bis zum Jahr 2030 auf 25 % 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 aus unseren Personalreportingsystemen ermittelte Fortschritt beim Frauenanteil wird regelmäßig im Vorstand evaluiert und verglichen.

Darüber hinaus streben wir die Definition weiterer Ziele an, um die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen zu adressieren.

B.52

Geschlechterverteilung Top Management

	Anzahl	%
Top Management (Level 1 und 2)		
Männlich	175	84,5
Weiblich	32	15,5
Divers	0	0
Ohne Angabe	0	0
Gesamt	207	100

**B.53****Altersverteilung der Beschäftigten**

	Anzahl	%
Unter 30 Jahre	22.888	20,5
Zwischen 30 und 50 Jahren	59.994	53,8
Über 50 Jahre	28.533	25,6
Gesamt	111.415	100

Maßnahmen für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

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 & Safety bei der Nachverfolgung der Wirksamkeit der Maßnahmen auch auf persönliches Feedback, die Auswertung von Umfragen und die Maßnahmenverfolgung bei Arbeitsunfällen.

Unsere interne konzernweite Initiative „WIR ACHTEN AUF UNS“, die gegründet wurde, um die Ziele von Vision Zero¹ zu verfolgen, wurde im Berichtsjahr 2024 weiter vorangetrieben. Beispielsweise wurden Weltgesundheitstage, wie der „Welttag für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz“ und der „Welttag für seelische Gesundheit“, aufgegriffen. Auf diese Themen wurde durch zahlreiche Angebote und Maßnahmen digital und vor Ort aufmerksam gemacht.

Zudem pflegen wir im Social Intranet ein „Health & Safety-Wiki“, das wir regelmäßig aktualisieren. Dort finden unsere Beschäftigten wichtige Informationen und Regeln rund um das Thema Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz. Ziel ist es, den Zugang zu allen wichtigen Informationsquellen so einfach wie möglich zu gestalten.

Zertifizierung

Im Berichtsjahr waren 14 Standorte unserer Gesellschaften, an denen wir eine Mehrheitsbeteiligung halten, nach ISO 45001 zertifiziert. Im Berichtsjahr wurden die Daimler Buses Standorte Neu-Ulm, Bayern und Mannheim, Baden-Württemberg zertifiziert. Für das Jahr 2026 ist eine weitere ISO 45001 Zertifizierung des Standorts Ligny, Frankreich, eingeplant. Dies soll die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz weiter erhöhen und eine nachhaltige Reduktion der Unfallkennzahlen herbeiführen.

Neben externen Zertifizierungsaudits überprüfen wir alle drei bis fünf Jahre, ob die verbindlichen Sicherheitsstandards unserer Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an den Produktionsstandorten eingehalten werden und ob ein funktionierendes Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit vorhanden ist. Ziel ist es, die Arbeitssicherheit am Standort zu erhöhen. Dies wird durch das Festlegen von Maßnahmen, sowie durch das Tracking dieser unterstützt. Ebenso wird für jedes Due Diligence Audit ein Bericht verfasst und dem Standortleiter zur Verfügung gestellt. Für den Vorstand wird jeweils ein Abschlussbericht pro Geschäftseinheit erstellt. Im Berichtsjahr konnten wir insgesamt zehn Standorte in Argentinien, Deutschland, Frankreich, Mexiko, Spanien, der Türkei, der Tschechischen Republik und den USA evaluieren. Für 2025 sind weitere Standorte in Japan, Mexiko, Südafrika und den USA zur Auditierung eingeplant.

Arbeitssicherheit

Wir verfolgen einen präventiven Ansatz und beurteilen das Gefährdungspotenzial von Arbeitsplätzen und -prozessen frühzeitig. Um dies umzusetzen, wurden Instrumente und Gefährdungsbeurteilungsprozesse definiert, die lokalen Regelungen entsprechen. Die vorgegebenen weltweiten Standards hinsichtlich Arbeitsschutzmanagement (inklusive Gefährdungsbeurteilung) und technischer Mindeststandards (z.B. sicherheitstechnische Standards an Maschinen und Anlagen) sind von unseren Standorten umzusetzen.

Ziel ist es, das Risikobewusstsein der Beschäftigten und ein achtsames Verhalten zu fördern. Neben der jährlichen arbeitsplatzspezifischen Unterweisung zu sicherheitsrelevanten Aspekten erhalten neue Beschäftigte die allgemeine Erstunterweisung. Zudem erhalten Fremdfirmen vor Eintritt in die Werke eine Fremdfirmeneinweisung.

Unsere Beschäftigten tragen auch persönliche Mitverantwortung für ihre Arbeitssicherheit und Gesundheit, indem sie ihre Arbeit sicherheitsbewusst ausführen. Sicherheitsrisiken und Beinaheunfälle sind standortbezogen an die Führungskraft zu melden und werden im Rahmen der regelmäßigen Besprechungen in Produktion und Verwaltung (Shopfloor-Management) bearbeitet. Informationen über Arbeitsunfälle und Risiken erfassen wir mittels unserer Unfalldokumentationssysteme. Länderspezifisch werden Berichte erstellt und Maßnahmen zur Unfallreduzierung abgeleitet. Ziel ist es, die Arbeitsplätze, -umfelder und -prozesse unserer Beschäftigten kontinuierlich zu verbessern und sie aktiv an deren Gestaltungsprozess zu beteiligen.

Ergonomie

Im Zuge der Umstellung des Systems und der Methode zur Ergonomie-Bewertung wurde die interne Gesamtbetriebsvereinbarung „Ergonomie“ im Geschäftsjahr hin zu einer holistischen Konzernbetriebsvereinbarung „Ergonomie in Entwicklung, Planung und Operations“ überarbeitet.

Beschäftigte werden konzernweit zu den Themen Ergonomie und Arbeitssicherheit sensibilisiert. Dabei wurden im Berichtsjahr u.a. durch Corporate Safety & Ergonomics Onlinetrainings, Videos und verschiedene Informationsportale analog den lokalen Anforderungen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus haben wir im Berichtsjahr ein deutschlandweites, standortübergreifendes digitales Gesundheitsangebot zu den Themen Bewegung, Ernährung und Entspannung angeboten, um dauerhaft und nachhaltig zum Thema Gesundheit zu sensibilisieren.

¹ Vision Zero ist ein Ansatz zur Prävention, der auf der Annahme basiert, dass alle Unfälle, Schäden und arbeitsbedingten Erkrankungen vermeidbar sind.



Gesundheitsschutz

Unsere Beschäftigten haben ein Recht auf physische und psychische Gesundheit sowie ein sicheres Arbeitsumfeld. Wir bieten unseren Beschäftigten in Deutschland eine arbeitsmedizinische Betreuung und Beratung an. Neben arbeitsmedizinischen Vorsorgen und Eignungsuntersuchungen sowie ärztlichen Sprechstunden können Beschäftigte alle drei Jahre den Daimler Truck „GesundheitsCheck“ sowie jedes Jahr die Gripeschutzimpfung wahrnehmen. Ziel ist es, die Beschäftigten für einen gesunden Lebensstil zu motivieren und ihnen geeignete Maßnahmen an die Hand zu geben.

B.54

Gesundheitsschutz und Sicherheit

		2024
Beschäftigte, die an einem Standort mit ISO 45001 Zertifizierung arbeiten	Anzahl	35.995
	Prozentsatz in Relation zur gesamten Belegschaft ¹ (in %)	32,3
Zahl der Todesfälle, die auf arbeitsbedingte Verletzungen zurückzuführen sind	Todesfälle von Beschäftigten	0
	Todesfälle von Fremdarbeitskräften ²	0
	Todesfälle von ANÜ ³	0
Zahl der Todesfälle, die auf arbeitsbedingte Erkrankungen zurückzuführen sind	Anzahl	0
Meldepflichtige Arbeitsunfälle ^{4,6}	Anzahl	1.891
	Rate	9,4
Meldepflichtige Arbeitsunfälle nach LTIR ^{4,5,6}	Anzahl	1.354
	Rate	6,8

1 Die Berechnung des prozentualen Anteils der ISO 45001 Zertifizierung wurde nach ESRS-Vorgaben angepasst. Es erfolgte die Erweiterung des Scopes unter Einbeziehung aller Beschäftigten und Standorte weltweit.

2 Fremdarbeitskräfte sind Arbeitskräfte mit einem Werk- oder Dienstvertrag.

3 Arbeitnehmerüberlassungen (ANÜ).

4 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.

5 Lost Time Injury Rate (LTIR); Anzahl aller Betriebsunfälle mit mind. einem Ausfalltag pro 1 Mio. Anwesenheitsstunden. Es handelt sich um eine unternehmensspezifische Angabe.

6 Kennzahl beinhaltet keine Wegeunfälle.



Merkmale der Beschäftigten

Die Kennzahl zu angemessenen Löhnen (S1-10) wurde bei den Tochtergesellschaften erhoben, die zusammen 95 % der Gesamtzahl an Beschäftigten in Köpfen darstellen. Für die Kennzahlen zu Verdienstunterschieden und zur Gesamtvergütung (S1-16) wurde eine Schätzung auf einer Datenbasis von über 94 % der weltweiten Belegschaft vorgenommen. Alle weiteren Kennzahlen in diesem Kapitel, mit Ausnahme der Kennzahlen zu Gesundheitsschutz und Sicherheit, werden bei allen personentragenden Tochtergesellschaften im Konsolidierungskreis erhoben.

B.55

Mitarbeiterzahl, aufgeschlüsselt nach Geschlecht

Geschlecht ¹	Anzahl der Beschäftigten
Männlich	92.753
Weiblich	18.617
Divers ²	0
Ohne Angabe	45
Gesamt Beschäftigte	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.56

Mitarbeiterzahl, aufgeschlüsselt nach Land¹

Land	Anzahl der Beschäftigten
Deutschland	38.277
USA	18.106
Mexiko	11.023
Japan	10.632
Restliche	33.377
Gesamt Beschäftigte	111.415

¹ Länder mit 50 oder mehr Beschäftigten, die mindestens 10 % der Gesamtzahl der Beschäftigten ausmachen.

B.57

Mitarbeiterzahl, aufgeschlüsselt nach Vertragstyp, Geschlecht und Region

Vertragstypen	Geschlecht	Gesamt	Afrika	Asien	Australien	Europa	Nordamerika	Lateinamerika ¹
Anzahl der Festangestellten	Männlich	87.567	1.260	14.064	154	41.395	23.361	7.333
	Weiblich	17.309	282	2.389	91	7.533	5.859	1.155
	Ohne Angabe	43	0	8	0	13	22	0
	Gesamt	104.919	1.542	16.461	245	48.941	29.242	8.488
Anzahl der Beschäftigten mit befristeten Arbeitsverträgen	Männlich	5.186	104	1.508	10	3.110	71	383
	Weiblich	1.308	96	141	12	839	45	175
	Ohne Angabe	2	0	1	0	1	0	0
	Gesamt	6.496	200	1.650	22	3.950	116	558
Anzahl der Abrufrkräfte	Männlich	0	0	0	0	0	0	0
	Weiblich	0	0	0	0	0	0	0
	Gesamt	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt	Männlich	92.753	1.364	15.572	164	44.505	23.432	7.716
	Weiblich	18.617	378	2.530	103	8.372	5.904	1.330
	Ohne Angabe	45	0	9	0	14	22	0
	Gesamt	111.415	1.742	18.111	267	52.891	29.358	9.046

¹ Ohne Mexiko.

Im Berichtsjahr haben 7.583 Beschäftigte das Unternehmen verlassen. Die Quote der Mitarbeiterfluktuation im Berichtsjahr betrug damit 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 stellt 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](#).



Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog

Unsere Beschäftigten im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) sind von mehreren Tarifverträgen abgedeckt. Der Anteil der Beschäftigten, die im EWR von Tarifverträgen abgedeckt sind, beträgt 96 %¹. Die Erhebung für Länder außerhalb des EWR wird erst ab dem Berichtsjahr 2025 durchgeführt und berücksichtigt.

B.58

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 (97 %)	Deutschland (99 %)

Angemessene Entlohnung und Vergütungssysteme

Neben der Sicherstellung der Angemessenheit der Vergütung in Bezug auf Leistung und Marktüblichkeit wird 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 Mindestlohn und gesetzlichen Anforderungen zu gewährleisten. Im Rahmen der jährlichen Gehaltsüberprüfung 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 Mindestlohns bezahlt werden.

Wir vergüten geleistete Arbeit in allen Konzerngesellschaften weltweit nach den gleichen Grundsätzen. Unsere globale Vergütungsrichtlinie [7 B.63](#), 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 u.a. von Wissen und Können, Verantwortung und Entscheidungsspielraum – und der Leistung der Person richtet, nicht nach Geschlecht, Herkunft oder anderen persönlichen Merkmalen.

Die variable Vergütung (Company Bonus) der Führungsebenen unterhalb des Vorstands für das Geschäftsjahr 2024 bemisst sich an finanziellen Leistungskriterien und an nichtfinanziellen Nachhaltigkeitszielen. Regelmäßig führen unsere Personalbereiche individuelle Gespräche mit unseren Beschäftigten zur Einkommensüberprüfung durch. So sorgen wir unter Beachtung der Datenschutzbestimmungen für Transparenz bei Gehaltsentscheidungen. Auch das jeweilige Entwicklungspotenzial wird dabei diskutiert. Haben Beschäftigte 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.

¹ Der Prozentsatz wird nach folgender Formel berechnet: [(Zahl der tarifvertraglich abgedeckten Arbeitnehmer im EWR)/(Zahl der Arbeitnehmer im EWR)]x100.



Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung

Unsere Analyse zu Verdienstunterschieden umfasste 37 Gesellschaften mit insgesamt rund 106.000 Beschäftigten. In die Untersuchung wurden alle Mitarbeitenden einbezogen – darunter Festangestellte, Beschäftigte mit befristeten Verträgen, Praktikanten, Studierende und Auszubildende.

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 -15 %, zulasten der männlichen Beschäftigten. 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 185-fache des Medians der jährlichen Gesamtvergütung der Beschäftigten (ohne das höchstbezahlte Individuum). Bei Daimler Truck handelt es sich beim höchstbezahlten Individuum um den Vorstandsvorsitzenden von Daimler Truck. Zur Ermittlung der Kennzahl wurde die im Berichtsjahr ausgezahlte Gesamtvergütung des Vorstandsvorsitzenden als Vergleichsgröße herangezogen. Der Vergleichswert wurde auf Basis des Medians der weltweiten Beschäftigten ermittelt.

Unsere Richtlinien

Bei Daimler Truck haben wir zahlreiche Richtlinien, die uns helfen, Herausforderungen im Umgang mit unseren Beschäftigten strukturiert zu meistern. Zudem legen die Richtlinien wesentliche Grundsätze für unser Handeln fest.

Folgende Richtlinien werden in diesem Kapitel näher beschrieben:

- Grundsaterklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten bei Daimler Truck [↗ B.59](#)
- Richtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz [↗ B.60](#)
- Regelverstoß- und Untersuchungsrichtlinie [↗ B.61](#)
- HR Compliance-Richtlinie [↗ B.62](#)
- Globale Vergütungsrichtlinie [↗ B.63](#)
- Betriebsvereinbarungen [↗ B.64](#)

Unsere Verhaltensrichtlinie, der Daimler Truck Code of Conduct [↗ B.26](#), bekräftigt unsere grundlegende Verpflichtung zur Achtung der Menschenrechte. Sie definiert die wichtigsten Grundsätze, die allen Beschäftigten des Daimler Truck-Konzerns als Orientierung dienen und die dabei unterstützen, auch in herausfordernden Geschäftssituationen verantwortungsvolle Entscheidungen zu treffen. Alle relevanten Informationen zum Daimler Truck Code of Conduct befinden sich im Kapitel [👁 Nachhaltigkeitsgovernance](#) und im Kapitel [👁 Verantwortungsvolle Unternehmenskultur](#).



B.59

Grundsatzklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten bei Daimler Truck

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	<p>In der Grundsatzklärung bekennen wir uns zu unserer sozialen Verantwortung und fassen unser Engagement zur Achtung der Menschenrechte zusammen. Sie 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. Die Grundsatzklärung orientiert sich an internationalen Standards wie den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte. Wichtige Inhalte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bekenntnis zu Menschenrechten und guten Arbeitsbedingungen, insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> • Ablehnung von Kinderarbeit und Zwangsarbeit, 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 (Human Rights CMS), unser systematischer Ansatz zur Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten. Das Human Rights CMS bezieht sich auf die Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen sowie auf unsere Wertschöpfungskette. Es umfasst Risikoanalysen, die Implementierung von Maßnahmen zur Prävention und Abhilfe sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung und Überwachung. - Governance und Verantwortlichkeiten für die Umsetzung und Überwachung - Zugang zu Abhilfe und unserem 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	Diskriminierung und Verletzung von Menschenrechten können durch die Richtlinie unserer Einschätzung nach vorgebeugt werden, was zusätzlich Reputations- und finanzielle Risiken mindert.
Überwachungsprozess	Das Risikomanagement zur Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten – wie in der Grundsatzklärung 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 Grundsatzklärung verantwortlich, während die lokale Anwendung in der Verantwortung der jeweiligen Standortverantwortlichen liegt. Der Bereich Legal & Compliance der Daimler Truck AG verantwortet in direkter Berichtslinie zum 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 IAO über die grundlegenden 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 Grundsatzklärung 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 Grundsatzklärung ist auf der Internetseite des Daimler Truck-Konzerns in mehr als zehn Sprachen öffentlich abrufbar unter www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit/s-social/menschenrechte/grundsatzklaerung . Den Beschäftigten des Daimler Truck-Konzerns wurde die Grundsatzklärung zudem über verschiedene interne Kommunikationskanäle bekannt gemacht, z.B. über das Social Intranet. Unsere Lieferanten können die Grundsatzklärung ferner über das Daimler Truck Supplier Portal abrufen und wurden dort ebenfalls über die Verabschiedung informiert.



B.60

Richtlinie 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 Gesundheitsschutzes 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 & 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 Richtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz haben wir die Interessen aller relevanten Stakeholder berücksichtigt, um eine sichere und gesunde Arbeitsumgebung zu gewährleisten. Diese sind z.B. Mitarbeiter, Führungskräfte und Management sowie Betriebsrat.
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Die Richtlinie ist über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar.



B.61

Regelverstoß- und Untersuchungsrichtlinie

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	Diskriminierung und Verletzung von Menschenrechten können durch die Richtlinie unserer Einschätzung nach vorgebeugt werden, was zusätzlich Reputations- und finanzielle Risiken mindert. Darüber hinaus unterstützt die Richtlinie, dass Rechtsverstöße rechtzeitig erkannt und identifiziert werden können, um Schäden für Daimler Truck und seine Beschäftigten zu vermeiden und eine faire Zusammenarbeit sicherzustellen.
Überwachungsprozess	Die Überwachung der Einhaltung unserer Regelverstoß- und Untersuchungsrichtlinie 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 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.62

HR Compliance-Richtlinie

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Diese Richtlinie definiert Mindeststandards für Prozesse innerhalb des Personalbereichs durch Kontrollprinzipien. Sie übersetzt konzernweit gültige regulatorische Vorgaben, Regelungen und Standards für die Personalarbeit in betriebliche Anforderungen, Zuständigkeiten, Prozesse und Standards. Sie definiert Instrumente und Prozesse zur Effektivitätsevaluierung und zur kontinuierlichen Verbesserung. Die Richtlinie soll durch eine transparente, regelkonforme und wertebasierte Personalarbeit eine Kultur von Vertrauen und Respekt fördern, eine solide Basis für die relevanten Berichtsverpflichtungen bieten und ist Ausdruck der Corporate Governance.
Allgemeine Ziele	Etablieren von Prozessen und Standards für die Personalarbeit zur Einhaltung international gültiger regulatorischer Anforderungen und nationaler Gesetze, die aufgrund der globalen Tätigkeit von Daimler Truck in allen kontrollierten Konzerngesellschaften umgesetzt werden müssen. Die Vermeidung von potenziellen Risiken wie z.B. Fehler und Unregelmäßigkeiten bei der täglichen Personalarbeit.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Prävention und Bekämpfung von Diskriminierung einschließlich Belästigung, Förderung von Chancengleichheit, Diversität und Inklusion. Förderung einer Kultur des Vertrauens und des Respekts durch regelkonforme und wertorientierte Personalarbeit.
Überwachungsprozess	Jeder HR-Manager ist für die Implementierung und Durchführung der Regelungen der Richtlinie verantwortlich und bewertet die effektive Umsetzung der Regelungen und Kontrollen innerhalb seiner Organisation. HR verwendet Kontrollprinzipien, um relevante Risiken frühzeitig zu identifizieren, ihre potenzielle Auswirkung zu bewerten und Prozesse zu gestalten, um diese Risiken zu beseitigen oder zu minimieren und Chancen zu nutzen.
Anwendungsbereich	Diese Richtlinie gilt für alle Beschäftigten und Mitglieder geschäftsführender Organe der Daimler Truck Holding AG und aller kontrollierten Konzerngesellschaften.
Verantwortliche Organisationsebene	Die HR-Topmanager (Level 1 und 2) und die Leiter der Personalabteilungen tragen die Gesamtverantwortung für die Umsetzung und Einhaltung der Regelungen dieser Richtlinie, einschließlich der Gestaltung, Implementierung und Durchführung interner Kontrollen und der Schaffung guter Arbeitsbedingungen für die eigene Belegschaft.
Verweis auf Standards und Initiativen Dritter	UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, Internationale Menschenrechtscharta, die grundlegenden Konventionen der IAO, UN Global Compact. Diese Richtlinie ist eine fundierte Grundlage für die HR-relevanten Berichtspflichten resultierend aus der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), dem European Sustainability Reporting Standard S1 (ESRS S1) und des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	Bei der Erstellung unserer Richtlinie haben wir die Interessen aller relevanten Stakeholder berücksichtigt, um eine regelkonforme und wertebasierte Personalarbeit zu gewährleisten. Diese sind z.B. Mitarbeiter, Führungskräfte und Management sowie Betriebsrat.
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Die Richtlinie ist über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar.



B.63

Globale Vergütungsrichtlinie

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Die globale Vergütungsrichtlinie 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 unter anderem 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. Für Gesellschaften, welche im Rahmen des standardisierten Verfahrens als Framework Light-Gesellschaften kategorisiert und vom Vorstand der Daimler Truck AG bestätigt sind, ist die Richtlinie ohne die Anlagen anzuwenden. Für Framework Light-Gesellschaften gilt das Kernelement der Richtlinie; Anlagen 1-5 können zwar einzeln hinzugewählt werden, jedoch gilt die jeweils hinzugewählte Anlage vollständig und ohne Ausnahmen.
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 Vergütungsrichtlinie 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.

**B.64****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	Sämtliche Betriebsvereinbarungen sind über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar.



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 [7 B.65](#) 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 befinden sich im Kapitel [Doppelte Wesentlichkeitsanalyse](#).

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, USA und die Vereinigten Arabischen Emirate.

B.65

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Zusammenhang mit Menschenrechten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette¹

Kategorie	Titel	Beschreibung
Negative Auswirkung (WK)	Beschaffungsaktivitäten können zu negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte führen (M)	Unsere Beschaffungsaktivitäten in Hochrisikogebieten können zu negativen Auswirkungen auf Menschenrechte führen, insbesondere in den Bereichen Arbeitsschutz und Vereinigungsfreiheit.
Risiko (WK)	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 Reputationschäden und Bußgeldern führen.

¹ Legende: (WK) Wertschöpfungskette; (M) Mittelfristiger Zeithorizont.

Organisation und Managementansatz

Der Funktionsbereich Einkauf verantwortet die operative Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten im Hinblick auf Arbeitskräfte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Er arbeitet eng mit der Abteilung Human Rights & Public Law zusammen, die für die Entwicklung und Steuerung der konzernweiten Aktivitäten zur Erfüllung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten verantwortlich ist. Die Abteilung Human Rights & Public Law berichtet an den Menschenrechtsbeauftragten des Daimler Truck-Konzerns, der das gesamte Risikomanagement im Zusammenhang mit der Achtung von Menschenrechten überwacht. Der Menschenrechtsbeauftragte des Daimler Truck-Konzerns 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.

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 Juni 2024 fand ein Austausch zwischen unserem Menschenrechtsbeauftragten und Fachexperten der Daimler Truck AG mit Vertretern aus der Arbeitnehmerschaft, Gewerkschaften und Nichtregierungsorganisationen statt. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf Prozessen und Maßnahmen, die tatsächliche und potenzielle negative Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit in der vorgelagerten Wertschöpfungskette adressieren. Zudem haben wir uns im November 2024 an einem Workshop mit Vertretern verschiedener Interessengruppen aus der Automobilindustrie in der Türkei beteiligt. Die von IndustriALL Global Union, IG Metall gemeinsam mit Unternehmen und anderen Sozialpartnern (insbesondere Betriebsräten und Gewerkschaftsvertretern) gestartete Initiative soll den Dialog zwischen den Interessengruppen fördern und vertiefen. Zudem bietet sie die Möglichkeit, gemeinsam Lösungen für bestehende Herausforderungen im Zusammenhang mit der Ausübung von Arbeitnehmer- und Gewerkschaftsrechten in der Türkei anzugehen. Durch diese Austauschformate lassen sich Informationen über die Sichtweisen der Arbeitskräfte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette gewinnen.



Die Einbeziehung der Sichtweisen von Arbeitskräften in der vorgelagerten Wertschöpfungskette wird durch die Abteilung Human Rights & Public Law gesteuert und mit der Abteilung Sustainability Management und dem Einkauf koordiniert.

Meldung von Hinweisen und Verdachtsfällen

Über die Plattform unseres Hinweisgebersystems SpeakUp können sowohl interne als auch externe Hinweisgeber und auch 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 den Fall 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 Minimierungs- 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.

Im Berichtsjahr gingen über die Meldekanäle von SpeakUp 14 Fälle ein, welche Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette betrafen und im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit oder der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen stehen.¹ Davon entfallen zwölf Fälle auf die vorgelagerte- und zwei Fälle auf die nachgelagerte Wertschöpfungskette. Sieben der Fälle bezogen sich auf das Verbot des Vorenthaltens eines angemessenen Lohns. Weiterhin wurden zwei Fälle zur Missachtung von Arbeitsschutzpflichten, drei Diskriminierungsfälle sowie jeweils ein Fall betreffend die Missachtung von Gewerkschaftsrechten und der nicht umweltgerechten Handhabung gefährlicher Abfälle gemeldet. Keiner dieser Fälle ist als schwerwiegender Menschenrechtsvorfall² einzustufen.

Um das Vertrauen in das Hinweisgebersystem SpeakUp stetig zu erhöhen und 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.

- 1 Fälle der 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-Leitsätze für multinationale Unternehmen werden definiert als Fälle, die über das Daimler Truck Hinweisgebersystem SpeakUp gemeldet werden und sich auf eine der folgenden Fallkategorien beziehen: Kinderarbeit, Sklaverei und Zwangsarbeit, Freiheit von Diskriminierung, Schutz vor unrechtmäßiger Landnahme, Arbeitsschutz und damit verbundene Gesundheitsgefahren, Verbot der Vorenthaltung eines angemessenen Lohns, das Recht auf Bildung von Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen, Schutz vor Folter und erniedrigender Behandlung, das Verbot der Verursachung schädlicher Bodenveränderungen oder Wasserverschmutzung sowie der widerrechtliche Umgang mit Stoffen die für Mensch und Umwelt gefährlich sind (umweltbezogene Fälle).
- 2 Schwerwiegende Menschenrechtsverfälle werden als Fälle definiert, die über das Daimler Truck Hinweisgebersystem SpeakUp gemeldet werden und sich (1) auf eine der folgenden menschenrechtsrelevanten Fallkategorien beziehen: das Verbot von Kinderarbeit, Sklaverei und Zwangsarbeit oder (2) aufgrund einer oder mehrerer der folgenden Merkmale als schwerwiegend eingestuft werden können: ihres Ausmaßes, ihres Umfangs oder ihrer Unumkehrbarkeit.

Lkw-Fahrer unserer Transportlogistiklieferanten hatten an unseren europäischen Produktionsstandorten in Holysov, Tschechien, und Gaggenau, Baden-Württemberg, 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 Umfrage soll nach und nach an allen unseren europäischen Produktionsstandorten durchgeführt werden. Aus den Ergebnissen lassen sich Schlussfolgerungen zur Bekanntheit unseres Hinweisgebersystems SpeakUp unter den Arbeitskräften in unseren Transportlogistiklieferketten ziehen. Die Umfrage zeigte, dass die teilnehmenden Lkw-Fahrer mehrheitlich der Meinung waren, dass sie gegenüber Daimler Truck problemlos und anonym Fragen, Bedenken oder Beschwerden äußern können. Dies deutet darauf hin, dass ihnen die Meldekanäle unseres Hinweisgebersystems SpeakUp bekannt sein dürften.

Darüber hinaus wird derzeit nicht systematisch für alle Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette überprüft, ob diese die zuvor erläuterten Meldekanäle und das Hinweisgebersystem SpeakUp kennen und diesem vertrauen, um Fehlverhalten zu melden, Bedenken zu äußern und prüfen zu lassen.



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 seit 2023 geltenden deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG).

Neben der im Folgenden beschriebenen Lieferanten-Compliance-Due-Diligence Richtlinie [↗ B.66](#) sind weitere Richtlinien und Standards im Zusammenhang mit der Erfüllung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten relevant und legen entsprechende Verantwortlichkeiten fest:

- Grundsatzerklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten bei Daimler Truck [↗ B.59](#)
- Daimler Truck Business Partner Standards [↗ B.75](#)
- Verpflichtende Vertragsklauseln zur sozialen Verantwortung und zum Umweltschutz [↗ B.76](#)
- Regelverstoß- und Untersuchungsrichtlinie [↗ B.61](#)

B.66

Lieferanten-Compliance-Due-Diligence Richtlinie

Kategorie	Beschreibung
Wichtigste Inhalte	Die Lieferanten-Compliance-Due-Diligence bei Daimler Truck gewährleistet eine umfassende Risikobewertung, die insbesondere die nachfolgend genannten relevanten Compliance-Bereiche im Umgang 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 für alle direkten Lieferanten, bei begründetem Kenntnisstand auch für indirekte Lieferanten, des Daimler Truck-Konzerns und der Konzerngesellschaften gilt es, Transparenz über Risiken in der Lieferkette zu schaffen. Risiken werden auch durch vorbeugende Maßnahmen behoben oder minimiert.
Bezug zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken oder Chancen	Der Fokus der Richtlinie liegt auf der Identifizierung und Priorisierung potenzieller Risiken. Durch die frühzeitige Identifizierung von Risiken können diese gezielt behoben oder 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	Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz.
Berücksichtigung der Interessen von Interessenträgern	Bei der Lieferanten-Compliance-Due-Diligence Richtlinie handelt es sich um eine interne Richtlinie, die den Zweck und Prozess der Lieferanten Due Diligence regelt. Die Lieferanten-Compliance-Due-Diligence Richtlinie und der dazugehörige Prozess werden im Rahmen der einmal jährlich stattfindenden Bewertung der Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit des CMS (Annual Effectiveness Evaluation) geprüft.
Verfügbarkeit der Richtlinie für Interessenträger	Die Richtlinie ist über die zentrale Richtlinienplattform für alle Beschäftigten jederzeit verfügbar.



Maßnahmen und Ergebnisse

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 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 wollen wir die Transparenz über negative Auswirkungen in der vorgelagerten Wertschöpfungskette erhöhen und sicherstellen, dass Menschenrechte – einschließlich Arbeits- und Sozialstandards – geachtet sowie Umweltschutzaufgaben gewahrt werden. Messbare Ziele zum Thema Menschenrechte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette haben wir uns derzeit nicht gesetzt.

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 ist, wird analog der anderen Compliance-Felder durchgeführt. Weitere Informationen zu unserem CMS befinden sich im Kapitel

[Nachhaltigkeitsgovernance](#).

Risikoanalyse

Als Teil der Lieferanten Compliance Due Diligence werden entsprechend dem deutschen LkSG unmittelbare Lieferanten von Produktionsmaterialien und Nicht-Produktionsmaterialien im Rahmen des Human Rights CMS 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 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 auf Präventionsmaßnahmen, wie unsere Vertragsbedingungen zu sozialer Verantwortung und Umweltschutz sowie Qualifizierungsmaßnahmen. Als Abhilfe erarbeiten wir gemeinsam mit Lieferanten Minimierungs- und Beendigungskonzepte. Bei Bedarf setzen wir auch weitere Aufklärungs- und Kontrollmaßnahmen ein. Folgende Risikofelder sind im Berichtsjahr in unserer Lieferkette im Rahmen der Risikoanalyse entsprechend dem deutschen LkSG ermittelt worden:

- Missachtung von Arbeitsschutz und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren
- Einsatz von Sicherheitskräften, die aufgrund mangelnder Unterweisung oder Kontrolle zu Beeinträchtigungen gewerkschaftlicher Freiheiten und/oder körperlicher Unversehrtheit führen können
- Missachtung der Vereinigungsfreiheit und des Rechts auf Kollektivverhandlungen
- Verbot von Zwangsarbeit und aller Formen der Sklaverei
- Verbot der Kinderarbeit
- Verbot des Vorenthaltens eines angemessenen Lohns
- Risiken im Zusammenhang mit dem nicht Sachgerechten Umgang mit Schadstoffen, Chemikalien und gefährlichen Abfällen

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. Mittels 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. Derzeit liegt ein besonderer Schwerpunkt auf Lieferanten, die uns mit Batterien für unsere batteriebetriebenen Fahrzeuge versorgen, welche auch 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 haben wir unterschiedliche Maßnahmen abgeleitet. Beispielsweise sind wir in den Dialog mit unseren unmittelbaren Lieferanten der entsprechenden Bauteile getreten, um die in der Selbstauskunft offengelegten Lieferantstrukturen zu besprechen. Wir haben Audits durchgeführt und Zertifikate bei den Lieferanten zur Mitigierung negativer Auswirkungen abgefragt, wie beispielsweise die externen Standards zur Zertifizierung von Minen bzw. Schmelzen. Die Maßnahmen richten sich an unsere direkten Lieferanten weltweit und zielen vor allem darauf ab, die wesentlichen negativen Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette – insbesondere in Minen, Schmelzen und Raffinerien – abzumildern und zu verbessern.

Kontrollmechanismen

Lieferanten von Produktionsmaterial werden vor einer möglichen Beauftragung mittels einer Lieferantenselbstauskunft auf Nachhaltigkeitskriterien hin geprüft. Im Bedarfsfall führen wir bei Lieferanten mit erhöhter Wahrscheinlichkeit für negative Auswirkungen Audits durch. Damit schaffen wir bei der Auswahl von neuen Lieferanten vor Vertragsabschluss Transparenz im Hinblick auf etwaige negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und können diese so frühzeitig adressieren.

Zudem setzen wir bei Bedarf Aufklärungs- und Überwachungsmaßnahmen ein, wie z.B. Medien-Screenings und externe Audits. Mit diesen Instrumenten können wir die Einhaltung relevanter Standards in der vorgelagerten Wertschöpfungskette überprüfen und wollen über Audits vor Ort sicherstellen, dass international anerkannte Menschenrechte gewahrt und weitere Arbeits- und Sozialstandards sowie Umweltauflagen beachtet werden. Werden negative Auswirkungen identifiziert, können zielgerichtete Maßnahmen ergriffen werden, um die Audit-Ergebnisse angemessen zu adressieren.

Auf dieser Basis können z.B. zielgerichtet neue, effektive Präventionsmaßnahmen eingeführt oder auch bestehende Präventionsmaßnahmen angepasst werden.

Trainingsmaßnahmen

Um unsere Geschäftspartner, insbesondere unsere Lieferanten, für menschenrechtliche Themen zu sensibilisieren, stellen wir auf unserer Internetseite als Präventionsmaßnahme das „Compliance Awareness Modul“ www.dt-compliance-awareness-module.com/ zur Verfügung.

Zudem sensibilisieren wir unsere Beschäftigten mit diversen internen Trainings zu Menschenrechten, um ihnen ein grundlegendes Verständnis für die Inhalte unternehmerischer Sorgfaltspflichten und sozialer Verantwortung zu vermitteln. Hierzu werden für besonders relevante Fachbereiche menschenrechtliche Fragestellungen im jeweiligen Arbeitsumfeld im Rahmen von spezifischen Trainings wie z.B. dem Expert Module „Human Rights Compliance“ vermittelt. Zu den besonders relevanten Fachbereichen gehören konzernweite Einkaufsabteilungen. Auf diese Weise stärken wir die Fähigkeiten der Beschäftigten, etwaige negative menschenrechtliche Auswirkungen entlang der Wertschöpfungskette frühzeitig zu erkennen und effektiv anzugehen. Diese gezielten Schulungen befähigen sie auch, bei der Auswahl und Überprüfung von Lieferanten oder Geschäftspartnern konsequent auf die Einhaltung 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 von Daimler Truck 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 vermittelten 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 der Daimler Truck AG und kontrollierten Konzerngesellschaften 2024 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 vielfachen Verflechtung von häufig komplexen und vielschichtigen Liefer- und Wertschöpfungsketten halten wir den Zusammenschluss mit anderen Unternehmen in branchenspezifischen oder -übergreifenden Initiativen für besonders relevant. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den Umgang mit negativen Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der tieferen vorgelagerten Wertschöpfungskette, um Wirkung zu erzielen.

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 Konfliktminerale 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 die Entwicklung und Nutzung des Sustainability Assessment Questionnaire (SAQ), den wir zur Evaluierung der Nachhaltigkeitsleistung unserer Lieferanten von Produktionsmaterial einsetzen. Darin werden neben Umweltaspekten soziale Kriterien wie Richtlinien und Managementsysteme für Menschenrechts- und Sozialbelange sowie Arbeitsschutz, Schulungen für Beschäftigte, eine verantwortliche Rohstoffbeschaffung sowie ein nachhaltigkeitsorientiertes Lieferantenmanagement bewertet und in eine Gesamtbewertung der Nachhaltigkeitsleistung integriert.

Im Berichtsjahr haben wir uns weiterhin in der „Responsible Trucking Initiative“ im Rahmen der CSR Europe engagiert, der wir uns in 2023 angeschlossen haben. Gemeinsam mit anderen Unternehmen setzen wir uns dafür ein, die sozialen Bedingungen von Lkw-Fahrern im Straßenverkehrs- und Logistiksektor in Europa, beispielsweise durch Anerkennung gemeinsamer sozialer Leitlinien, zu verbessern.

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 fanden neben dem fortlaufenden Engagement in diesen verschiedenen Initiativen insbesondere folgende Aktivitäten statt, an denen wir uns im Berichtsjahr aktiv beteiligt haben:

- Engagement in der Arbeitsgruppe „Human Rights Working Group“ von Drive Sustainability zur Erarbeitung einer gemeinsamen Eskalationsplattform für Verdachtsfälle und potenzielle Menschenrechts-Verstöße. Ziel der Plattform ist, dass Beschwerden bei gemeinsamen Lieferanten kollektiv adressiert und damit systemische negative Auswirkungen in der Automobil-Lieferkette identifiziert werden können. Die Umsetzung des Konzepts ist für 2026 geplant.
- Im Rahmen des erstmals in unserem Werk Wörth veranstalteten Supplier Summits 2024 fand ein Dialog mit 200 wichtigen Lieferanten zur Zukunft des Transports statt. Themen wie nachhaltige Lieferketten und die Elektrifizierung unserer Inbound-Logistik wurden diskutiert. Herausragende Leistungen der Lieferanten wurden mit dem Supplier Award ausgezeichnet, der alle zwei Jahre verliehen wird. Für den Sustainability Award konnten Lieferanten Projekte im Sozial- und Umweltbereich einreichen, die von Experten bewertet wurden. Zwei Lieferanten wurden für ihr Engagement im Gesundheitsmanagement und der CO₂e-Reduktion ausgezeichnet.
- Vor-Ort Besuch von Nickel-Minen in Indonesien im Rahmen der Mitgliedschaft bei Drive Sustainability, um uns ein Bild über die Arbeitsbedingungen und die Arbeitnehmerrechte zu verschaffen. Die Erkenntnisse fließen in die Planung weiterer Initiativen bei Drive Sustainability ein.



Verkehrssicherheit (ESRS S4)

Laut den Zahlen der EU-Datenbank CARE aus den vergangenen Jahren waren im Durchschnitt etwa 70 % der Opfer von tödlichen Unfällen mit schweren Güterkraftfahrzeugen ab 3,5 Tonnen Radfahrer, Fußgänger und Pkw-Insassen. Insgesamt ist die Zahl der Verkehrstoten bei solchen Unfällen in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen: Während 2011 noch 4.586 Verkehrstote zu beklagen waren, sank diese Zahl laut den aktuellen EU-Kommissionsdaten bis 2022 um etwa 40 % auf 2.934. Das entspricht 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 dadurch bedingte Folgen auch einen wirtschaftlichen Einfluss, zum Beispiel 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 nachhaltigen Geschäftsstrategie und ein integraler Bestandteil unserer Fahrzeugentwicklung.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die folgende Tabelle [B.67](#) zeigt die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Thema Verkehrssicherheit.

Die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen entstammen dem Geschäftsmodell von Daimler Truck und haben demzufolge einen entsprechend hohen Stellenwert in der Weiterentwicklung der Fahrzeuge. Wir bieten leichte, mittelschwere und schwere Lkw, Stadtbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle an.

B.67

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern¹

Kategorie	Titel	Beschreibung
Positive Auswirkungen (EG; WK)	Fahrerassistenzsysteme führen zu einer erhöhten Verkehrssicherheit und tragen zum Schutz der Verkehrsteilnehmer bei (K)	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 (K)	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 (WK)	Unfälle, verursacht durch den Einsatz unserer Fahrzeuge, können Verkehrsteilnehmern schaden (K)	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 (EG; WK)	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.

¹ Legende: (EG) Eigene Geschäftstätigkeit; (WK) Wertschöpfungskette; (K) Kurzfristiger Zeithorizont.

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 Zusammenhang mit Verkehrssicherheit:

- Fahrer
- Fahrgäste
- Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Straßenverkehr
- Transportunternehmer sowie deren Beschäftigte
- 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 miteinbezogen. Ziel der Befragung war es, die Sichtweisen und Erkenntnisse externer Interessengruppen zur Wesentlichkeit der Auswirkungen zu erfassen. Dadurch konnten wir unser Verständnis über das Schadensrisiko der zuvor genannten Gruppen von Verbrauchern und Endnutzern schärfen. Darüber hinaus hat die Analyse ergeben, dass keine Verbraucher und Endnutzer mit Blick auf die Schwere des Risikos besonders betroffen sind. Weitere Informationen zu unserer doppelten Wesentlichkeitsanalyse befinden 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), repräsentiert 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 aktive Sicherheit entwickelt und strategisch gesteuert. Dabei streben wir eine Einbindung der Segmente und relevanter Querschnittsfunktionen an. Weitere Informationen hierzu befinden 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 unserer 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 setzen sie das Ziel, 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 und die kontinuierliche Weiterentwicklung sowie Entwicklung neuer Sicherheitssysteme das Verkehrsgeschehen für Beteiligte sicherer zu gestalten.

Zur Erreichung dieses Ziels, setzen wir weiterhin konsequent auf die Optimierung 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 nach dem 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 über Methoden der Simulation überprüft, um eine gleichbleibend hohe Qualität sicherzustellen. Weitere Informationen rund um das Thema Verkehrssicherheit befinden sich unter www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit/s-social/verkehrssicherheit.

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** – Sicherheitsassistenzsysteme, 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, wenn es darum geht, die aktive und passive Sicherheit für unsere Fahrzeuge zu erhöhen. Aspekte des Insassen- und Partnerschutzes gehen dabei Hand in Hand. Regelmäßig 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 Nutzfahrzeuggbereich 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 der 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 neues, 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 auf der IAA Transportation 2024 in Hannover, Deutschland. 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 sogenannte „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.

Richtlinien im Konzern

Unsere Verpflichtung zur Wahrung der Menschenrechte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern ist in unserer Grundsatzerklärung zu sozialer Verantwortung und Menschenrechten sowie dem Code of Conduct dargelegt. Weitere Informationen über unsere Richtlinien zu Auswirkungen auf die Menschenrechte sind dem Kapitel [☞ Unser Team](#) zu entnehmen. Weitere Informationen über unseren Code of Conduct befinden 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 In-Use beim Kunden bis hin zur Außerbetriebnahme) sicherzustellen. Grundsätze, Struktur und Prozesse sollen unseren Mitarbeitern Anleitung und Orientierung bieten.

In diesem Zusammenhang haben wir einen Prozess zur Bearbeitung und Entscheidung u.a. von potenziell sicherheitsrelevanten Sachverhalten 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, in welchem ein hochrangiges Gremium am Ende über die Erforderlichkeit von Feldmaßnahmen, wie z.B. Rückrufen, entscheidet. Wird ein Rückruf durchgeführt, so werden sowohl die betroffenen Kunden als auch die relevanten Behörden gemäß unseren gesetzlichen Pflichten informiert. Auch findet eine behördliche Veröffentlichung der gemeldeten Rückrufe u.a. im allgemein zugänglichen „Safety Gate“ der EU statt. Hiermit kommt der Daimler Truck-Konzern seinen Herstellerpflichten aus produkthaftungs- und produktsicherheitsrechtlichen, aber auch marktüberwachungs- und typgenehmigungsrechtlichen Vorgaben nach.



B.68

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 Produkttrisiken 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.

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.

Wir evaluieren unsere Maßnahmen fortlaufend hinsichtlich der Verbesserung unserer Systeme und der Erreichung der erwünschten Ergebnisse. Dabei greifen wir auf Testdurchläufe, Analysen und Erkenntnisse aus unserer Unfallforschung zurück.

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 2020 bis Ende 2024 insgesamt 97 Fahrzeuge von Daimler Truck in der Erprobung und Absicherung unserer Sicherheitssysteme unterwegs. Mit ihnen wurden mehr als acht Millionen Kilometer vor dem ersten Kundeneinsatz gesammelt, 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 2024 konzentrierten sich die Maßnahmen auf den Bereich der aktiven Sicherheit. Hierbei wurden beispielsweise die relevanten Sensoren an den Fahrzeugen aktualisiert und zusätzliche Sensoren eingeführt. Die Aktualisierung erfüllt dabei die Anforderungen der Europäischen General Safety Regulation (GSR). Des Weiteren führten wir im Berichtsjahr mit dem eActros 600 auch erstmalig das Sicherheitssystem „Connected Traffic Warnings“ ein. Dieses System nutzt eine mobilfunkbasierte V2X¹ Kommunikation und kann u.a. vor sicherheitsrelevanten Situationen, wie z.B. Stauenden und Starkregen sowie Tagesbaustellen, Baustellensicherungsfahrzeugen und liegengebliebenen Fahrzeugen warnen.

¹ V2X: Vehicle-to-everything Kommunikation.

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. Insbesondere bei Fahrzeugen dieser Größe und Schwere sind Unfallrisiken zu reduzieren oder aktiv Unfälle im Idealfall möglichst gänzlich zu vermeiden, da das Risiko eines schweren Unfallausgangs hoch ist. Von den Maßnahmen profitieren sowohl Fahrer, Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmer gleichermaßen im Kontext Sicherheit, entweder durch Unfallschwerereduktion oder Unfallvermeidung. Ferner können auch Transportunternehmer, Versender und Empfänger profitieren, wenn ein aktives Sicherheitssystem einen Unfall verhindert, da die Lieferung der transportierten Waren und Güter nicht verzögert wird. Aus diesem Grund entwickeln wir in regelmäßigen Entwicklungszyklen neue Sicherheitssysteme, die Fahrer bei ihrer täglichen Arbeit schützen und unterstützen können. Dazu gehören neben Schutzsystemen auch technische Innovationen.

² C-ITS: Cooperative Intelligent Transport Systems.



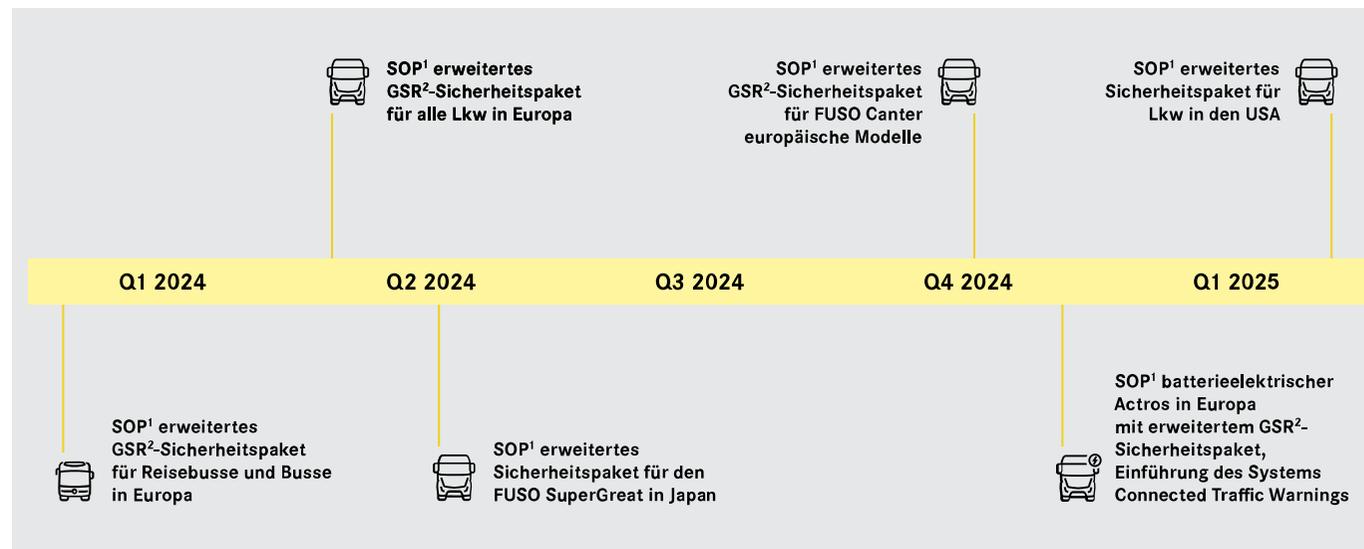
Daimler Truck hat in der Vergangenheit bereits mehrfach innovative Technologien erfolgreich auf den Markt gebracht, die heute als Branchenstandard gelten. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf dem Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer. Für unsere schweren Nutzfahrzeuge bieten wir beispielsweise einen Bremsassistent („Active Brake Assist“ für den Lkw und „Preventive Brake Assist“ für den Bus) 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 die Folgen solcher Unfälle reduzieren kann.

Im Berichtsjahr 2024 haben wir ein umfangreich überarbeitetes Active Safety Paket in mehreren Baureihen eingeführt, das den Anforderungen der GSR VO (EU) 2019/2144 entspricht. Dieses umfasst u.a. eine Rückfahrkamera und zusätzlich eine Nahbereichsüberwachung für vulnerable Verkehrsteilnehmer. Darüber hinaus wurden diverse bestehende Systeme in ihrem Funktionsumfang verbessert. So überwacht das System „Active Side Guard Assist 2“ nun beidseitig den Nebenbereich des Fahrzeugs, während das „Active Drive Assist 3“ bei höheren Geschwindigkeiten ausstattungsabhängig einen Spurwechsel verhindert, sofern in der benachbarten Spur andere Verkehrsteilnehmer erkannt wurden. Das System „Active Brake Assist 6“ wurde ebenfalls weiterentwickelt und reagiert nun noch besser auf vulnerable Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger. Technisch wurden hierfür sämtliche Sensoren gegen Sensoren neuester Generation ausgetauscht und auch die zentrale Verarbeitungseinheit überarbeitet.

Neben den aktiven Sicherheitssystemen unterstützen auch unsere Assistenzsysteme die Fahrer bei der Ausübung der Fahraufgabe und können so zur Unfallvermeidung bzw. Minderung der Unfallschwere beitragen. Ziel dieser Systeme ist es, 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. Zusätzliche Informationen zu unseren Sicherheitssystemen finden sich auf unserer Internetseite unter www.daimlertruck.com/innovation/sicherheit.

B.69

Einführungen 2024



1 Start of Production

2 General Safety Regulation

Passive Sicherheit

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. Dieses wird durch die Aktivierung energieabsorbierender Strukturen ergänzt. Im Fokus steht darüber hinaus eine mögliche Minimierung indirekter Verletzungsgefahren. Dies umfasst zum Beispiel die Auslegung und Gestaltung von Komponenten des Fahrerhaus-Interieurs, Brandschutz und gegebenenfalls die Abschaltung von Hochvoltsystemen bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben.

Rettung und Bergung

Ein ebenfalls wichtiger Teil unserer Arbeit ist die gezielte Information von Rettungskräften und Bergediensten beispielsweise durch Rettungsleitfäden und -karten sowie Abschleppbroschüren. 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. Beispiele für unterstützende technische Funktionen im Fahrzeug sind das automatische Einschalten des Warnblinkers, das auch andere herannahende Verkehrsteilnehmer warnt, und das automatische Entriegeln der Zentralverriegelung nach einem erkannten Unfall. Verschiedene Maßnahmen tragen zur Erhöhung der Sicherheit von Rettungskräften und anderen Verkehrsteilnehmern bei, wie z.B. eine Hochvolt-Rettungstrennstelle, eine automatische Anprallerkennung und eine Hochvolt-Abschaltung.



Autonomes Fahren

Daimler Truck entwickelt autonome Lkw gemäß SAE Level 4, die mit sicherheitsrelevanten, redundanten Fahrsystemen ausgestattet sind. Unser Ziel ist es, den US-Markt im Jahr 2027 zu erschließen.

Autonomes Fahren geht mit hohen Sicherheitsanforderungen für eine Zulassung im Verkehrsbetrieb einher. Fahrerassistenz- und Sicherheitssysteme sind somit wichtige Treiber, um das autonome Fahren in der Zukunft zu ermöglichen und haben das Potenzial, den Verkehr der Zukunft sicherer zu machen und Unfallrisiken zu reduzieren oder Unfälle gänzlich zu vermeiden. Zudem sind bei autonomen Systemen einige menschliche Risikofaktoren wie Müdigkeit oder Unaufmerksamkeit ausgeschlossen und sie können somit das Risiko eines Unfalls reduzieren. Autonome Lkw können gleichzeitig den Geschäftserfolg unserer Kunden verbessern und der Gesellschaft dabei helfen, das wachsende Frachtaufkommen zu bewältigen - insbesondere in Zeiten des Fahrer Mangels. Zudem ermöglichen autonome Lkw die Steigerung der Transportleistung, da die Fahrzeuge ohne Pausen über lange Strecken fahren können. Aus diesen Gründen treiben wir die Entwicklung dieser Technologie weiter voran.

Der „autonomous-ready“ Cascadia mit redundanten Funktionen basiert auf unserem Flaggschiff-Modell der Daimler Truck-Marke Freightliner. Sicherheitsrelevante Systeme wie beispielsweise Lenkung und Bremsen sind als Back-up in zweifacher Ausführung vorhanden und werden kontinuierlich vom Fahrzeug überwacht. Bei Störungen oder Fehlern können die neu entwickelten redundanten Systeme den Lkw weitestgehend sicher kontrollieren. Der „autonomous-ready“ Freightliner Cascadia ist somit für die Integration von autonomer Software, Hardware und Rechensystemen geeignet. Durch die Redundanz der Systeme kann der autonom fahrende Lkw dazu beitragen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und ist ein wichtiger Schritt in die Richtung eines unfallfreien Fahrens.

Seit der Übernahme einer Mehrheitsbeteiligung von TORC Robotics, Inc. (TORC) im Jahr 2019, konnten wir weitere Fortschritte im Bereich des autonomen Fahrens erzielen. Beispielsweise haben wir gezeigt, dass das Fahren auf US-Highways inklusive des Auf- und Abfahrens sicher möglich ist. Weitere Informationen zu den Maßnahmen befinden sich unter www.daimlertruck.com/nachhaltigkeit/social/verkehrssicherheit.

Weitere Maßnahmen und Initiativen

Digitalisierung, Services und Innovationen

Zur Unterstützung unserer Kunden bieten wir eine Reihe von Services, die einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten können. Voraussetzung hierfür ist die Digitalisierung im Fahrzeug. Dies umfasst vor allem die Vernetzung der Fahrzeuge und die Bereitstellung von Fahrzeugdaten, die intelligente digitale Services sowie individualisierte Lösungen für unsere Kunden ermöglichen. Eine vorausschauende Fahrweise, das Einhalten von Lenk- und Ruhezeiten sowie das Vermeiden von Geschwindigkeitsüberschreitungen sind einige Beispiele, bei denen unsere Services aus dem Flottenmanagement zielgerichtet unterstützen. Mit unseren Services Mercedes-Benz Uptime und Detroit Connect können wir Fehlerzustände und daraus resultierende Unfallrisiken erkennen.

Dabei überprüft eine vollautomatische Telediagnose fortlaufend den Status bestimmter Fahrzeugsysteme. Innerhalb von Sekunden werden die Daten interpretiert und konkrete Handlungsempfehlungen zur Verfügung gestellt. Somit kann beispielsweise eine mögliche Panne vermieden oder bei einem kritischen Zustand (z.B. Leckage im Hochdruckkreislauf der Kraftstoffversorgung) eine Handlungsempfehlung für erforderliche Maßnahmen (z.B. eine Reparatur) abgegeben werden.

Für die Entwicklung von modernen und leistungsfähigen Sicherheitssystemen wie diesen ist eine leistungsfähiger Innovationsprozess unerlässlich. Denn nur die kontinuierliche Entwicklung und Anwendung neuer Technologien ermöglichen die Weiterentwicklung der Sicherheitssysteme auf höchstem Niveau. Unsere globale Vorentwicklung spielt dabei eine zentrale Rolle. Mit unserem Forschungsnetzwerk, strukturierten Innovations- und Technologiemanagement sowie der Fähigkeit, Anwendungen in Prototypen für den Serieneinsatz vorzubereiten, fördern wir die Innovationskraft u.a. im Bereich der Verkehrssicherheit.

Fahrertraining und Sensibilisierung

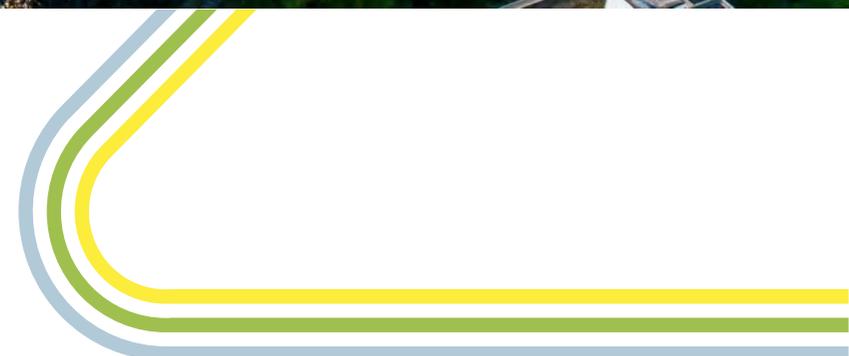
Wir sensibilisieren für Verkehrssicherheit – beispielsweise durch Fahrertrainings, Bildungsprogramme und Roadshows – und informieren über Sicherheitstechnologien und Innovationen. Wir bieten eine Vielzahl an Trainingsmöglichkeiten für Lkw- und Busfahrer an, in denen unsere Trainer die Kunden im sicheren Umgang mit unseren Fahrzeugen schulen. Dabei gehen wir auch auf unsere E-Fahrzeuge und deren spezifische Anforderungen ein. Neben weiteren Inhalten wie Kraftstoffeffizienz, Ausfallzeiten und Betriebskosten zielt das Training darauf ab, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Fahrer u.a. dazu zu befähigen, das volle Potenzial unserer Sicherheitstechnologien auszuschöpfen. Des Weiteren ist es gesetzlich verpflichtend, Betriebsanleitungen zu den Produkten zur Verfügung zu stellen. Die Betriebsanleitungen enthalten neben technischen Informationen auch Informationen zur bestimmungsgemäßen Verwendung und Warnung vor möglichen Fehlanwendungen. Somit werden den Kunden die relevanten Informationen zur Verfügung gestellt, um eine ordnungsgemäße Verwendung zu ermöglichen. Darüber hinaus werden die Kunden über die Bedeutung der Fehlermeldungen informiert, damit diese entsprechend behoben werden können und eine situationsgerechte Verwendung der Fahrzeuge bei vorhandenen Fehlern stattfindet.

Funktionale Sicherheit und Produktsicherheit

Moderne Fahrzeuge werden zunehmend komplexer, insbesondere aufgrund etwaiger Elektronik- und Softwarekomponenten. Um den damit verbundenen Risiken zu begegnen, ist die funktionale Sicherheit von entscheidender Bedeutung. Dies umfasst die korrekte Funktion von elektrischen und/oder elektronischen (E/E) Systemen. Ein wesentlicher Leitfaden in diesem Bereich ist die technische Norm ISO 26262, welche auf E/E-Systeme in Straßenfahrzeugen abzielt. Die Orientierung an dieser Norm sowie die Implementierung entsprechender Anforderungen und Prozesse sind für uns entscheidend, um ein hohes Sicherheitsniveau unserer Fahrzeuge zu ermöglichen. Daher hat die Norm ISO 26262 maßgeblichen Einfluss auf unsere Entwicklungsprozesse.



Unternehmensführung



Verantwortungsvolle Unternehmenskultur (ESRS G1)

Wir sind überzeugt: Dauerhaft erfolgreich bleibt nur, wer verantwortungsbewusst handelt. Daher legen wir großen Wert auf die Einhaltung gesetzlicher und ethischer Standards sowie eine entsprechende Compliance-Kultur, denn wir wollen einen bedeutenden Beitrag zur verantwortungsvollen Gestaltung einer positiven Unternehmenskultur leisten.

Unsere Werte und Grundsätze sind im Daimler Truck Code of Conduct verankert. Diese Verhaltensrichtlinie gibt uns Orientierung für unser tägliches Handeln, legt fest, welche Regeln für die gesamte Belegschaft gelten und nach welchen Prinzipien wir arbeiten. Kurzum: Sie hilft uns dabei, fundierte Entscheidungen zu treffen. Ausführliche Informationen zu unserem Daimler Truck Code of Conduct finden Sie im Kapitel [Nachhaltigkeitsgovernance](#).

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen

Eine verantwortungsvolle Unternehmensführung entspricht unserem Verständnis eines nachhaltigen Wirtschaftens: Basis hierfür ist nicht nur unser Engagement im Umwelt- und Sozialbereich, sondern auch Investitionen in Personal und Maßnahmen zur Förderung einer verantwortungsvollen Unternehmensführung. Durch umfangreiche Trainingsmaßnahmen und Kommunikationskampagnen wollen wir unsere Beschäftigten zu Themen der Unternehmensführung und -kultur informieren und sensibilisieren. Wir möchten unsere Beschäftigten 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 Korruption und Betrug entgegenzuwirken.

Die folgende Tabelle [B.70](#) zeigt die wesentlichen Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der Unternehmensführung des Konzerns auf.

B.70

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die Unternehmensführung¹

Kategorie	Titel	Beschreibung
Chancen (EG; WK)	Ethische Geschäftspraktiken können sich positiv auf die öffentliche Wahrnehmung unseres Unternehmens auswirken	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.
	Der Schutz von Hinweisgebern schafft Vertrauen am Arbeitsplatz und kann die Reputation unseres Unternehmens fördern	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.
Risiko (EG; WK)	Korruption, Bestechung und Betrug können zu Finanz- und Reputationsrisiken führen	Aktive und passive Korruption, Zweckentfremdung, Veruntreuung, Geldwäsche, Sanktionen, marktmissbräuchliches Verhalten, Gesetzesverstöße oder unzureichende Steuerkonformität können erhebliche Risiken für uns darstellen. Diese können, abhängig von ihrem Ausmaß, signifikante finanzielle Konsequenzen nach sich ziehen und die Reputation unseres Unternehmens gefährden.

¹ Legende: (EG) Eigene Geschäftstätigkeit; (WK) Wertschöpfungskette.

Unser Ansatz für eine verantwortungsvolle Unternehmenskultur

Um die Unternehmenskultur regelmäßig zu bewerten, führen wir u.a. eine jährliche Mitarbeiterbefragung durch. Es ist uns als Unternehmen ein besonderes Anliegen, gezielte Fragen zu stellen, die mit Blick auf eine vertrauensvolle Unternehmenskultur die folgenden Themen adressieren:

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

Darüber hinaus setzen wir uns mit unserer „Impact Culture“ dafür ein, das Engagement unserer Beschäftigten zu fördern und Möglichkeiten zur strategischen Mitgestaltung zu erweitern. Wir unterstützen eine „Impact Culture“, in der sich unsere Beschäftigten aktiv einbringen und ihre Talente frei entfalten können. Weitere Informationen zur „Impact Culture“ und zur Mitarbeiterbefragung finden sich im Kapitel [Unser Team](#).

Unser Compliance Management System (CMS) ist ein wichtiger Bestandteil, um eine verantwortungsvolle Unternehmenskultur zu unterstützen. Es trägt dazu bei, gesetzliche Vorgaben zu erfüllen, Fehlverhalten vorzubeugen und eine verantwortungsvolle Unternehmensführung zu fördern. 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 informieren und schulen alle Beschäftigten sowie unsere geschäftsführenden Organe über diese Regelungen.



Unser Hinweisgebersystem SpeakUp

Nur mit Fairness und Ehrlichkeit können wir langfristige Ziele gemeinsam erreichen und ein vertrauensvolles Miteinander in unserem Unternehmen sicherstellen. Wir rufen unsere Beschäftigten, Geschäftspartner und externe Dritte daher dazu auf, potenzielles Fehlverhalten und Regelverstöße im Zusammenhang mit der konzernweiten Geschäftstätigkeit zu melden. Unser Hinweisgebersystem SpeakUp ermöglicht die gezielte Meldung von Verstößen gegen Regelungen und Gesetze, unseren Daimler Truck Code of Conduct und weitere konzernweite Richtlinien. SpeakUp ist nicht nur ein wesentlicher Bestandteil guter Unternehmensführung, sondern auch integraler Bestandteil unseres CMS im gesamten Daimler Truck-Konzern. Weitere Informationen über unser CMS befinden sich im Kapitel [Nachhaltigkeitsgovernance](#).

Die integrierte SpeakUp-Plattform ermöglicht es allen Beschäftigten und dritten Parteien, weltweit potenzielles Fehlverhalten und Regelverstöße schriftlich über eine geschützte Webseite oder per Sprachmitteilung über eine kostenfreie Telefonnummer an das Hinweisgebersystem zu melden. In beiden Fällen kann die Sprache der Meldung frei ausgewählt werden, wobei mit der SpeakUp-Plattform eine umfangreichere Sprachauswahl zur Verfügung steht und eine Kontaktaufnahme jederzeit möglich ist. Hinweise können zudem per E-Mail oder postalisch an das Hinweisgebersystem SpeakUp übermittelt werden. In Deutschland steht Hinweisgebern als zusätzliche Anlaufstelle ein externer, neutraler Mittler zur Verfügung. In allen Fällen kann eine Meldung auch anonym erfolgen.

Eine konzernweit gültige Richtlinie regelt das Verfahren des Hinweisgebersystems SpeakUp und die entsprechenden Zuständigkeiten.

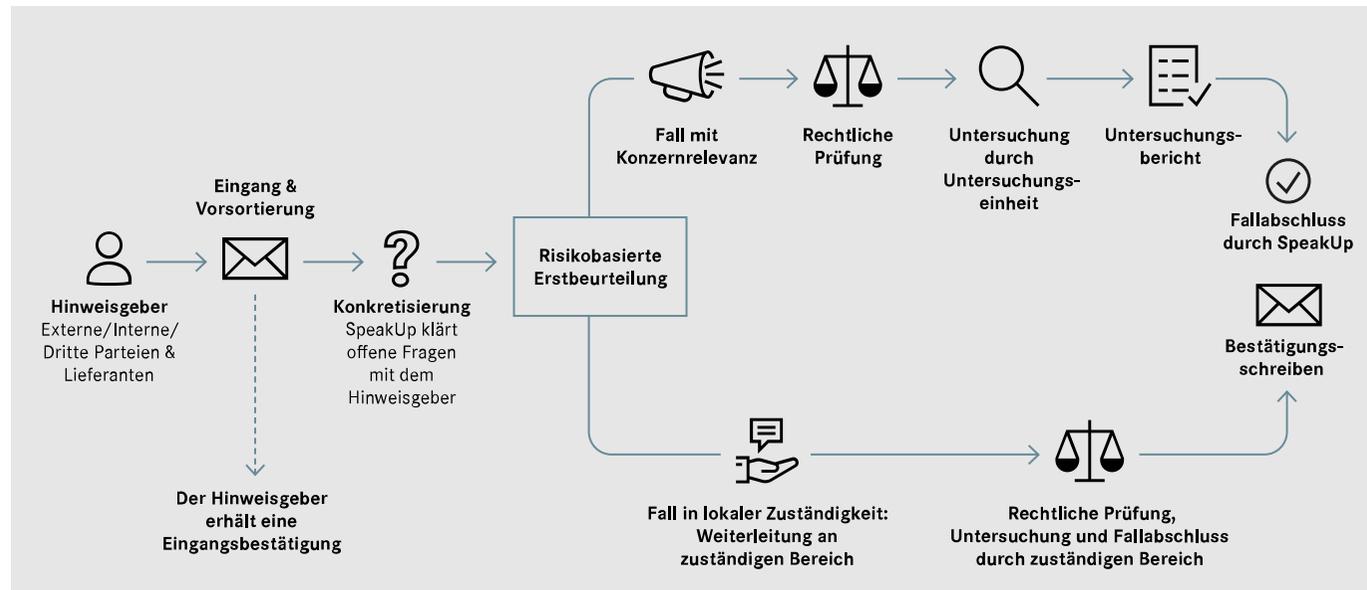
Ihr Ziel ist es, eine faire und transparente Vorgehensweise zu fördern, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für Betroffene als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. Innerhalb des zentralen Compliance Bereichs ist ein Team für die Bearbeitung und Prozessierung der eingehenden Hinweise zuständig. Das Team nimmt regelmäßig an entsprechenden Schulungen teil und sucht den fachlichen Austausch im Rahmen von Verbandsarbeit und anderen Expertenrunden, um sich kontinuierlich weiterzubilden.

Ebenso dient die Richtlinie als Maßstab, mit dem wir Regelverstöße beurteilen und über Konsequenzen entscheiden. Die entsprechende Konzernrichtlinie wurde im Berichtsjahr 2024 überarbeitet und mit der Untersuchungsrichtlinie zusammengeführt. Die Zusammenführung und Neugestaltung der Richtlinien trägt dazu bei, den für das Hinweisgebersystem vorgesehenen Prozess zu optimieren und übersichtlicher zu gestalten. Die Änderungen der Konzernrichtlinie umfassten u.a. eine Anpassung der Bezeichnungen für Regelverstöße mit hohem Risiko zu „Regelverstößen mit Konzernrelevanz“ und für Regelverstöße mit geringem Risiko zu „Regelverstößen in lokaler Zuständigkeit“. Wird ein Hinweis in Bezug auf den eigenen Geschäftsbereich von Daimler Truck nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß in lokaler Zuständigkeit eingestuft, übergibt das Hinweisgebersystem SpeakUp den Fall an den zuständigen lokalen Bereich, z.B. den Personalbereich, die Konzernsicherheit oder an den Compliance-Bereich. 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 Geldwäschdelikte sowie Verstöße gegen das Kartellrecht, technische Vorgaben oder schwere Verletzungen von Umweltvorschriften. Auch Fälle von sexueller Belästigung, Diskriminierung, Rassismus und weiteren Menschenrechtsverletzungen gehören zu den Regelverstößen mit Konzernrelevanz.

B.71

Das Hinweisgebersystem SpeakUp





Um das Vertrauen in unser Hinweisgebersystem SpeakUp kontinuierlich zu stärken und es insbesondere bei unseren Beschäftigten noch bekannter zu machen, nutzen wir verschiedene Kommunikationsmaßnahmen zur Information und Sensibilisierung.

Auswahl unserer Compliance-Felder und -Prozesse

Wertebasierte Compliance ist ein wesentlicher Bestandteil der Geschäftstätigkeit von Daimler Truck, um die Einhaltung von Gesetzen und internen Regelungen sicherzustellen. Spezifische Ziele und Schwerpunktthemen des Compliance-Bereichs werden implementiert, um ein effektives CMS zu fördern. Übergreifende Informationen zu unserem CMS finden sich im Kapitel

[☞ Nachhaltigkeitsgovernance.](#)

Verhinderung und Aufdeckung von Korruption

Unser Compliance-Programm soll u.a. darauf abzielen, Korruption weitestgehend in allen Geschäftsaktivitäten zu verhindern, aufzudecken und zu bekämpfen. Wir überprüfen Geschäftspartner und Transaktionen und gehen dabei besonders sensibel mit Behörden und Amtsträgern um. Ein zentrales Element unseres Anti-Korruptionsprogramms ist der Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International, der als wesentlicher Parameter bei Risiko-Evaluierungen dient. Erhöhte Korruptionsrisiken identifizieren wir insbesondere bei Vertriebsaktivitäten in Hochrisikoländern sowie bei unseren Geschäftsbeziehungen zu autorisierten Händlern, Generalvertretern und Lieferanten weltweit. Unsere Standard-Compliance-Klausel für Verträge verpflichtet alle Geschäftspartner dazu, über angemessene Verfahren und Maßnahmen zur Korruptionsbekämpfung zu verfügen. Zur (anonymisierten) Meldung dieser Vorfälle dient hierbei auch das Hinweisgebersystem SpeakUp, welches die korrekte Prüfung von Verdachtsfällen gewährleisten soll.

Im Berichtsjahr wurden fünf Korruptionsfälle über das Hinweisgebersystem SpeakUp gemeldet, von denen vier als begründet abgeschlossen wurden. Das Unternehmen hat daraufhin entsprechende Maßnahmen ergriffen.

Für den Fall von Korruption haben wir klar definierte Prozesse zur Berichterstattung aller im Konzern verankerten Compliance-Themen und der Ergebnisse von Compliance-Maßnahmen an die relevanten Gremien etabliert. Die Compliance-Organisation übernimmt eine beratende und koordinierende Rolle, unterstützt den Vorstand der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG bei der Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und Anforderungen und legt die Grundlage für die Compliance-Standards, -Prozesse und -Kultur innerhalb des Daimler Truck-Konzerns. Im Berichtsjahr 2024 wurden keine Verurteilungen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften dokumentiert.

Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung

Um die Prävention von Geldwäsche zu stützen, haben wir konzernweit globale Mindeststandards, Prozesse und Sicherungsvorkehrungen implementiert. Ein Konzern-Geldwäschebeauftragter übernimmt für die Daimler Truck Holding AG und ihre kontrollierten Konzerngesellschaften die Verantwortung für die Einhaltung der Vorgaben des Geldwäschegesetzes. Der Konzern-Geldwäschebeauftragte wird von zwei stellvertretenden Geldwäschebeauftragten unterstützt: Ein Stellvertreter verantwortet die Sicherstellung der Compliance-Maßnahmen zur Geldwäscheprävention und Terrorismusfinanzierung für das Industriegeschäft (Güterhandel), der andere Stellvertreter für das Segment Financial Services.

Wahrung und Förderung von fairem Wettbewerb

Unser konzernweites Antitrust-Compliance-Programm ist an nationalen und internationalen Standards ausgerichtet, um einen fairen Wettbewerb zu fördern. Es umfasst einen weltweit gültigen Daimler Truck-Konzernstandard, der verbindlich definiert, wie kartellrechtliche Fragestellungen von der Rechts- und Compliance-Abteilung zu beurteilen sind und wie Verbandsarbeit erfolgt. Leitfäden unterstützen unsere Beschäftigten dabei, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich regelkonform zu verhalten - insbesondere bei Kontakten mit Wettbewerbern, in der Zusammenarbeit mit Händlern und Generalvertretern sowie bei der Gremienarbeit in Verbänden. Eine zentrale Datenbank dokumentiert verpflichtend alle Verbandstätigkeiten unserer Beschäftigten und verhilft so zu mehr Transparenz.

Einhaltung von Sanktions- und Exportkontrollrecht

Eine zentrale Konzerneinheit für Exportkontrolle, Sanktionen und Geldwäscheprävention setzt auf einen kombinierten Compliance-Ansatz, um alle anwendbaren personenbezogenen Sanktionen (Sanctions Compliance) und güterbezogenen Sanktionen (Export Control Compliance) konzernweit bestmöglich einzuhalten. Als unser Mindeststandard werden, unabhängig von ihrer Anwendbarkeit, die Sanktionslisten der EU, des Vereinigten Königreichs sowie der USA (u.a. die des US Office of Foreign Assets Control (OFAC) und des US Bureau of Industry and Security (BIS)) IT-seitig bei jedem Geschäftsvorgang geprüft. Die konzernweit zuständige Exportkontrolle soll sowohl durch ihr weltweit im Daimler Truck-Konzern geltendes Regelwerk als auch durch ihr IT-gestütztes Exportkontroll-Managementsystem in Deutschland sicherstellen, dass bei allen durch Daimler Truck oder kontrollierte Konzerngesellschaften veranlassten Ausfuhren oder Verbringungen von exportkontrollrelevanten Gütern anwendbare nationale und supranationale Verbote und Genehmigungserfordernisse beachtet werden. Vor dem Hintergrund der EU-Sanktionen gegenüber Russland und Belarus haben wir konzernweite Maßnahmen ergriffen, um illegale Exporte von Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen nach Russland zu verhindern. Darüber hinaus prüfen wir inwieweit weitere Maßnahmen erforderlich sind.

Einhaltung von steuerrelevanten Pflichten

Wir streben an, die weltweit geltenden steuergesetzlichen und behördlichen Pflichten zu erfüllen. Die Steuerabteilung legt hierfür ein Rahmenwerk fest, das in der Steuerrichtlinie verankert ist. Die Konzernsteuerstrategie basiert auf den Prinzipien der Einhaltung von steuerlichen Verpflichtungen und der Wahrung hoher Integritätsstandards. Dabei setzen wir auf ein Tax Compliance Management System (Tax CMS) und eine steuerliche Planung, die legal, aktiv und auf betrieblicher Grundlage (tax follows business) erfolgt. Die weltweite Verantwortung für Steuern ist unserem Head of Tax zugeordnet. Bedeutende steuerlich relevante Entscheidungen werden im Tax Compliance and Tax Risk Committee (TCRC) getroffen, dem auch der Chief Financial Officer angehört. Die steuerlichen Richtlinien regeln die Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Pflichten der bei uns mit steuerlichen Aufgaben betrauten Personen und fördern das Bewusstsein für steuerliche Vorgaben.



Schulungsangebote

Wir bieten ein umfangreiches Schulungsangebot zu Compliance-Themen an. Der Bedarf für das Schulungsangebot wird regelmäßig ermittelt und die Inhalte auf neueste Erkenntnisse angepasst und weiterentwickelt. Die Inhalte und Themen der Trainings orientieren sich an den Rollen und Funktionen der jeweiligen Zielgruppe. Den Beschäftigten in der Verwaltung wird ein webbasiertes, zielgruppenspezifisches Trainingsprogramm angeboten, das aus unterschiedlichen verpflichtenden Modulen besteht. Die entsprechenden Trainingsmodule weisen wir den Beschäftigten bei Einstellung, bei Beförderung oder bei einem Wechsel in eine Funktion mit erhöhtem Risiko zu.

Die webbasierten Trainingsmaßnahmen stehen über ein Learning Management System weltweit zur Verfügung. Unsere Beschäftigten der Verwaltung erhalten alle drei Jahre ein Training zu unserer Verhaltensrichtlinie über das Daimler Truck Learning Management System verpflichtend zugewiesen. Dieses Training konzentriert sich auf die Grundsätze unserer Verhaltensrichtlinie, dem Daimler Truck Code of Conduct. Die Teilnehmenden erhalten darin u.a. Informationen zu unseren Leitprinzipien, unseren Purpose Principles, zum richtigen Umgang mit Zuwendungen, Kartellrecht, Korruptionsprävention, Datenschutz und zum Umgang von Rechts- und Regelverstößen über unser Hinweisgebersystem SpeakUp. Beschäftigte, die neu in das Unternehmen eintreten, erhalten dieses Training nach Eintritt automatisiert zugewiesen.

Speziell die Fachbereiche Vertrieb und Marketing sowie der Einkauf sind risikobehaftete Funktionen und haben unsere besondere Aufmerksamkeit. Der Anteil der von Schulungsprogrammen abgedeckten risikobehafteten Funktionen beträgt 100 %. 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.

B.72

Das Daimler Truck Compliance Trainingsprogramm

Führungskräfte- und Mitarbeiterschulungen		
	Webbasiertes Compliance-Schulungsprogramm	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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.

Das webbasierte Trainingsangebot ergänzen wir durch Präsenztrainings, die wir 2024 teilweise in digitaler Form durchgeführt haben. 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 nachfolgende Tabelle [↗ B.73](#) gibt einen Überblick über unser Schulungsangebot.



B.73

Schulungsangebot zu Korruption und Bestechung

Schulung	Umfang	Zielgruppe	Anzahl der Teilnehmenden ¹	davon Führungskräfte ²	Wiederholungsfrequenz ³	Schulungsformat
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	42.922	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	11.966	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	1.763	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	82	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.



Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern (ESRS G1)

Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Vertriebspartnern und Lieferanten basiert auf einem geteilten Werteverständnis und der Bereitschaft, gemeinsam Verantwortung zu übernehmen. Für uns bei Daimler Truck sind 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 formuliert, was wir von unseren Geschäftspartnern, einschließlich unseren Lieferanten, erwarten. Dazu gehören Anforderungen auf die Achtung und Wahrung von Menschenrechten, die Förderung guter Arbeitsbedingungen, Umweltschutz und die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften. Unsere Business Partner Standards finden Sie unter www.daimlertruck.com/unternehmen/compliance/compliance-of-our-business-partners.

Die folgende Tabelle [B.74](#) zeigt die wesentlichen Auswirkungen in Bezug auf die Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern.

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 sehen 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 als verpflichtendes Kriterium abgefragt und berücksichtigt.²

² Der Auftragswert bei Neuvergaben muss über 1 Mio. € sein und der Lieferant einen Jahresumsatz größer als 15 Mio. € haben, dann wird das SAQ-Rating verpflichtend.

Sowohl 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.

Neue Lieferanten von Nicht-Produktionsmaterial, insbesondere Dienstleister in Risikoländern und aus potenziell kritischen Warengruppen, werden einer Due Diligence-Prüfung unterzogen, die ebenfalls menschenrechtliche Themenfelder abdeckt.

Direkte Lieferanten unterziehen wir risikobasierten Due Diligence-Prozessen, bei denen bestehende Lieferanten regelmäßig, insbesondere auf menschenrechtliche Risiken hin überprüft werden. Die zweistufige Risikoanalyse beginnt mit einer abstrakten Risikobewertung, die mithilfe eines IT-Systems und verschiedenen Risikoindikatoren wie Standort und Verwendung kritischer Rohstoffe erfolgt. Anschließend unterziehen wir identifizierte Hochrisikozulieferer einer vertieften Risikoanalyse, insbesondere durch Lieferantenfragebögen. Weitere Informationen finden sich unter supplier.daimlertruck.com/portal/de sowie in dem Kapitel [Menschenrechte in der Wertschöpfungskette](#).

M&A Compliance-Programm

Auch bei M&A-Projekten führen wir Compliance-Risikobewertungen durch. Ziel dieser Risikobewertungen ist es, alle korruptionsrelevanten Umstände aufzudecken sowie alle Herausforderungen im Zusammenhang mit der Reputation und Integrität des Transaktionspartners zu ermitteln, die die Transaktion beeinträchtigen oder in Frage stellen könnten. Darüber hinaus werden bei jeder Transaktion die relevanten Sanktionslisten und die Anforderungen zur Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung berücksichtigt.

B.74

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die Zusammenarbeit mit Geschäftspartnern¹

Kategorie	Titel	Beschreibung
Positive Auswirkung (WK)	Die Zusammenarbeit mit ausgewählten Geschäftspartnern fördert nachhaltiges Handeln (M)	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.

¹ Legende: (WK) Wertschöpfungskette; (M) Mittelfristiger Zeithorizont.



Zudem sind Risiken der Achtung und Wahrung von Menschenrechten in den Entscheidungs- und Due Diligence-Prozess bei M&A-Transaktionen integriert. Sofern erforderlich, werden auch Produkt Compliance- Aspekte sowie Daten- und IT-Compliance-Themen in die Compliance-Risikobewertung einer M&A-Transaktion einbezogen. Bei relevanten Befunden werden notwendige Compliance-Maßnahmen definiert. Generell umfassen unsere Standard-Compliance-Klauseln für M&A-Verträge Aspekte der guten und nachhaltigen Unternehmensführung, der Einhaltung von Gesetzen und der Achtung von Menschenrechten.

Unsere Richtlinien

Bei Daimler Truck haben wir Richtlinien, die bestimmte Bereiche unserer Wertschöpfungskette abdecken und uns helfen, Herausforderungen im Umgang mit unseren Vertriebspartnern und Lieferanten strukturiert zu meistern. Diese Richtlinien legen wesentliche Grundsätze für unser Handeln fest.

B.75

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.76

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.77

ESRS 2 - Allgemeine Angaben

	Seite
BP-1	68
BP-2	68 - 69
GOV-1	70 - 71
GOV-2	71
GOV-3	75
GOV-4	160
GOV-5	71; 73 - 74
SBM-1	67
SBM-2	75
SBM-3	78
IRO-1	76 - 78
IRO-2	153 - 157

**B.78****ESRS E1 - Klimawandel**

		Seite
ESRS 2, GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	75
E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	85
ESRS 2, SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	80
E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	82 - 83
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	85 - 90
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	84 - 85
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	90 - 92
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	92 - 95
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Zertifikate	96
E1-8	Interne CO ₂ -Bepreisung	96
E1-9	Erwartete finanzielle Effekte wesentlicher physischer Risiken und Übergangsrisiken sowie potenzielle klimabezogene Chancen	Schrittweise Einführung

B.79**ESRS E2 - Umweltverschmutzung**

		Seite
E2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	97
E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	97
E2-3	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	97
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.80****ESRS E5 - Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft**

	Seite	
E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	99 - 100
E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	101 - 103
E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	100
E5-4	Ressourcenzuflüsse	103 - 104
E5-5	Ressourcenabflüsse	104 - 105
E5-6	Erwartete finanzielle Effekte durch wesentliche Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Schrittweise Einführung

B.81**ESRS S1 - Arbeitskräfte des Unternehmens**

	Seite	
ESRS 2, SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	115
ESRS 2, SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	115 - 116
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	117; 125 - 131
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	116 - 117; 119
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	117
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	118 - 120; 121 - 122
S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	120
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	123
S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	Schrittweise Einführung
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	117; 124
S1-9	Diversitätskennzahlen	120 - 121
S1-10	Angemessene Entlohnung	124
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	122
S1-15	Kennzahlen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	Schrittweise Einführung
S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	125
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	117

**B.82****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
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.83**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 141
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen 140 - 141
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können 140 - 141
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 - 143
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.84****ESRS G1 - Unternehmensführung**

		Seite
ESRS 2, GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	70 - 71
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	71 - 72; 145 - 147
G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	150 - 152
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	147 - 148
G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	147
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.85

Datenpunkte aus weiteren EU-Rechtsvorschriften

Angabepflicht	Datenpunkt	Datenpunkt Name	Seite
ESRS 2, GOV-1	21 (d)	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen	70
ESRS 2, GOV-1	21 (e)	Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind	70
ESRS 2, GOV-4	30	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	160
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	84
ESRS E1-1	16 (g)	Unternehmen, die von den in Paris abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind	n/a
ESRS E1-4	34	THG-Emissionsreduktionsziele	84
ESRS E1-5	38	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren)	91
ESRS E1-5	37	Energieverbrauch und Energiemix	90 - 92
ESRS E1-5	40-43	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	92
ESRS E1-6	44	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	93
ESRS E1-6	53-55	Intensität der THG-Bruttoemissionen	92
ESRS E1-7	56	Entnahme von Treibhausgasen und CO ₂ -Zertifikate	96
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 physischem 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 Schadstoffreisetzungs- 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		Nicht wesentlich
ESRS 2, SBM-3 E4	16 (b)		Nicht wesentlich
ESRS 2, SBM-3 E4	16 (c)		Nicht wesentlich

**B.86****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	105
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	126
ESRS S1-1	21	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden	126
ESRS S1-1	22	Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels	126
ESRS S1-1	23	Konzept oder ein Managementsystem in Bezug auf die Verhütung von Arbeitsunfällen	127
ESRS S1-3	32 (c)	Bearbeitung von Beschwerden	146
ESRS S1-14	88 (b), 88 (c)	Zahl der Todesfälle sowie Zahl und Quote der Arbeitsunfälle	122
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	125
ESRS S1-16	97 (b)	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane	125
ESRS S1-17	103 (a)	Fälle von Diskriminierung	117
ESRS S1-17	104 (a)	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	117
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	135
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	141
ESRS S4-1	17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	140
ESRS S4-4	35	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	133
ESRS G1-1	10 (b)	Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption	145
ESRS G1-1	10 (d)	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	Nicht wesentlich
ESRS G1-4	24 (a)	Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	147
ESRS G1-4	24 (b)	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	147



Erklärung zur Sorgfaltspflicht

B.87

Erklärung zur Sorgfaltspflicht

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Absätze in der Nachhaltigkeitserklärung
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	ESRS 2 GOV-2: 71 ESRS 2 GOV-3: 75 ESRS 2 SBM-3: 80 (E1); 115 - 116 (S1); 132 (S2); 138 (S4)
b) Einbindung betroffener Interessengruppen in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	ESRS 2 GOV-2: 71 ESRS 2 SBM-2: 75 ESRS 2 IRO-1: 76-78 ESRS 2 MDR-P: 72, 74 (ESRS 2); 83 (E1); 126-131 (S1); 134 (S2); 141 (S4)
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	ESRS 2 IRO-1: 76-78 (E1, E2, E5, G1) Weitere: 116 (S1); 132 (S2); 138 (S4)
d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	ESRS 2 MDR-A: 85-90 (E1); 97 (E2); 101-103 (E5); 118-122 (S1); 135-137 (S2); 141-143 (S4)
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	ESRS 2 MDR-M: 90-96 (E1); 104-105 (E5); 120-125 (S1) ESRS 2 MDR-T: 84-85 (E1); 100 (E5); 120 (S1); 135 (S2)



Aufnahme von Informationen mittels Verweis

B.88

Verwiesene Informationen

Datenpunkt	Verweis	Seite
ESRS 2, GOV-1.21c	EZUF ¹ , Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat	181; 183-184
ESRS 2, GOV-1.23a	EZUF ¹ , Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat	181; 183-184

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 1. März 2024.

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 2024 betrug das gezeichnete Kapital der Daimler Truck Holding AG (nachfolgend auch Gesellschaft) 791.868.289 €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 791.868.289 auf den Namen lautende Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag). Im Berichtsjahr wurde das Grundkapital mit Wirkung vom 5. November 2024 durch die Einziehung eigener Aktien von 822.951.882 € auf 791.868.289 € 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 2024 befanden sich 10.094.653 Aktien im eigenen Bestand, die allesamt im Rahmen des Anfang August 2023 gestarteten Aktienrückkaufprogramms der Gesellschaft erworben wurden.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

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

Im Rahmen der im Geschäftsjahr 2021 erfolgten Herauslösung des Nutzfahrzeuggeschäfts aus der Mercedes-Benz Group haben die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG), die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH (ehemals Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH) und die Daimler Truck Holding AG am 6. August 2021 als Anlage zu dem Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag eine sogenannte Entkonsolidierungsvereinbarung abgeschlossen, die mit Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung im Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG als übertragendem Rechtsträger am 9. Dezember 2021 wirksam wurde. Diese soll sicherstellen, dass eine faktische Mehrheit der Mercedes-Benz Group AG in der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG zu keinem Beherrschungsverhältnis und einer damit verbundenen Vollkonsolidierungspflicht der Daimler Truck Holding AG bei der Mercedes-Benz Group AG führt. Zu diesem Zweck sieht die Entkonsolidierungsvereinbarung unter anderem vor, dass die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH ihre Stimmrechte bei der Wahl von zwei von zehn Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG auf der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG nicht ausüben.

Ferner sieht die Vereinbarung die Verpflichtung der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH vor, dass sie ihre Stimmrechte im Fall einer vorzeitigen (Wieder-)Wahl einzelner Anteilseignervertreter oder im Fall der Wahl von Ersatzmitgliedern nicht ausüben, soweit über die

(Wieder- oder Ersatz-)Bestellung eines Aufsichtsratsmitglieds entschieden wird, bei dessen ursprünglicher Wahl sie ihre Stimmrechte nicht ausgeübt haben. Dies gilt auch für Entscheidungen über die Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern, sofern sie bei der Wahl der entsprechenden Aufsichtsratsmitglieder aufgrund der Entkonsolidierungsvereinbarung ihre Stimmrechte nicht ausgeübt haben. Im Hinblick auf die Wahl der acht Anteilseignervertreter, für die die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH nach der Entkonsolidierungsvereinbarung berechtigt sind, ihre Stimmrechte auszuüben, sieht diese vor, dass die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH dem Aufsichtsrat der Gesellschaft rechtzeitig vor der Beschlussfassung über dessen Wahlvorschläge entsprechende Vorschläge unterbreiten. Die Entkonsolidierungsvereinbarung ist mit Wirksamwerden der Abspaltung in Kraft getreten und hat eine anfängliche Laufzeit bis zum Ende der fünften ordentlichen Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG, die auf die ordentliche Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG im Jahr 2022 folgt, und sie verlängert sich, wenn sie von keiner der Parteien ordentlich gekündigt wird. Vorbehaltlich etwaiger fusions- und investitionskontrollrechtlicher Freigaben endet die Vereinbarung gemäß § 158 Abs. 2 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) (auflösende Bedingung), wenn der (un-)mittelbare Anteilsbesitz der Mercedes-Benz Group AG an der Daimler Truck Holding AG auf unter 20,00 % der Anteile fallen sollte.



Im Rahmen des Konzerntrennungsvertrags, der ebenfalls Anlage zu dem am 6. August 2021 beurkundeten Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag ist, hatte sich die Mercedes-Benz Group AG verpflichtet, bis zum Ablauf des Tages, der 36 Monate nach dem ersten Tag des Börsenhandels der Aktien der Daimler Truck Holding AG an der Frankfurter Wertpapierbörse lag (Lock-up-Periode) ohne vorherige Zustimmung der Daimler Truck Holding AG keine der von der Mercedes-Benz Group AG zum Zeitpunkt des Vollzugs des Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrags direkt oder indirekt gehaltenen Aktien der Daimler Truck Holding AG zu veräußern. Die Lock-up-Periode ist daher am 11. Dezember 2024 ausgelaufen. Des Weiteren hat die Mercedes-Benz Group AG im Hinblick auf die anzustrebende Art und Weise der Veräußerung erklärt, dass sie für den Fall einer Veräußerung innerhalb der ersten sechs Jahre nach dem ersten Börsenhandelstag der Aktie der Daimler Truck Holding AG die betreffenden Aktien der Daimler Truck Holding AG vorrangig in der Weise veräußern wird, dass die Veräußerung zu einer Erhöhung des Streubesitzes bei der Daimler Truck Holding AG führt, es sei denn, diese Form der Veräußerung wäre nicht mit den Sorgfaltspflichten des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG (§ 93 Abs. 1 AktG) vereinbar.

Aktien der Daimler Truck Holding AG, die Beschäftigte der Daimler Truck AG und ihrer deutschen Tochtergesellschaften im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms der Daimler Truck AG nach §§ 71d Satz 2, 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG erworben haben, unterliegen bis zum Ende des auf das Erwerbsjahr folgenden Jahres einer Veräußerungssperre. 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 2024 hielt die Mercedes-Benz Group AG mit Sitz in Stuttgart, Deutschland, direkt 24,36 % der Stimmrechte an der Daimler Truck Holding AG. Zudem hielt die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH mit Sitz in Schönefeld, Deutschland, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Mercedes-Benz Group AG, zum Bilanzstichtag 6,83 % 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 31,19 % der Stimmrechte.

Zudem wurden der Mercedes-Benz Group AG nach § 34 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) Stimmrechte aus Aktien an der Daimler Truck Holding AG zugerechnet, welche Ende Januar 2022 zur Absicherung von Pensionsverbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz AG über den Mercedes-Benz Pension Trust e.V. in einen Investmentfonds eingebracht wurden. Gemäß Stimmrechtsmitteilung vom 28. Januar 2022 betraf dies 41,1 Mio. Aktien, die nach Stimmrechtsmitteilung des Mercedes-Benz Pension Trust e.V. vom 6. November 2024 nunmehr 5,19 % des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG entsprechen. Die Gesamtzahl der der Mercedes-Benz Group AG zustehenden bzw. nach dem WpHG zuzurechnenden Stimmrechte betrug zum 31. Dezember 2024 insgesamt 36,38 % der Stimmrechte. Die Steigerung der prozentualen Anteile der Stimmrechte im Vergleich zum Vorjahr ist auf die am 5. November 2024 erfolgte Herabsetzung des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG zurückzuführen.

Sonstige direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital der Daimler Truck Holding AG, die 10,00 % der Stimmrechte erreichen oder überschreiten, sind der Gesellschaft nicht gemeldet worden und auch nicht anderweitig bekannt.

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

Die Bestellung und die Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84, 85 AktG und § 31 Gesetz über

die Mitbestimmung der Arbeitnehmer (Mitbestimmungsgesetz, MitbestG). Gemäß § 84 AktG werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Nach der Empfehlung B.3 des Deutschen Corporate Governance Kodex soll die Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern für längstens drei Jahre erfolgen. Bereits vor Börsenzulassung der Daimler Truck Holding AG wurden Martin Daum bis zum 28. Februar 2025 und Jürgen Hartwig bis zum 30. November 2026 zu Mitgliedern des Vorstands der Daimler Truck Holding AG bestellt. Hierzu wurde in der Entsprechenserklärung eine Abweichung erklärt und begründet. Die Bestellung der übrigen 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 15. Mai 2024 wurde die von der außerordentlichen Hauptversammlung am 5. November 2021 beschlossene und bis 31. Oktober 2026 befristete Ermächtigung des Vorstands zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien und Ausschluss des Bezugsrechts (nachfolgend auch Ermächtigung 2021) aufgehoben, soweit von ihr bis zum 15. Mai 2024 kein Gebrauch gemacht wurde. Zugleich wurde der Vorstand durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 15. Mai 2024 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 14. Mai 2029 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 2024). 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 14. Mai 2029 stattfinden darf.

Auf Basis der Ermächtigung 2021 hatte der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 10. Juli 2023 ein Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Hiernach sollen eigene Aktien im Wert von bis zu 2 Mrd. € (ohne Erwerbsnebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten über die Börse erworben werden. Der Aktienrückkauf soll in zwei Tranchen erfolgen. Die zurückgekauften Aktien sollen eingezogen und das Grundkapital entsprechend herabgesetzt werden. Seit den vorgenannten Beschlüssen der ordentlichen Hauptversammlung vom 15. Mai 2024 wird das

Aktienrückkaufprogramm auf Grundlage der Ermächtigung 2024 zu unveränderten Bedingungen fortgeführt.

Im Zeitraum vom 2. August 2023 bis zum 30. August 2024 wurden im Rahmen der ersten Tranche des Aktienrückkaufprogramms 31.083.593 eigene Aktien im Wert von 1.032 Mio. € erworben und mit Wirkung zum 5. November 2024 im Wege der Kapitalherabsetzung eingezogen. Im Zeitraum vom 17. September 2024 bis zum 31. Dezember 2024 wurden im Rahmen der zweiten Tranche des Aktienrückkaufprogramms 10.094.653 Aktien im Wert von 360 Mio. € erworben. Die zweite Tranche wurde im Berichtsjahr nicht abgeschlossen. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 23.509.721 Aktien im Wert von 850 Mio. € (inklusive Aufwendungen für die Durchführung des Aktienrückkaufprogramms) erworben. Nähere Informationen zum Aktienrückkaufprogramm finden sich in [Anmerkung 20. 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 Kontrollwechsels durch einen oder mehrere Dritte über die Daimler Truck AG dieser Vertrag gekündigt werden kann. Eine Kündigung hätte unter anderem die Folge, dass die an die Daimler Truck AG zur unbefristeten Nutzung überlassene Marke Mercedes-Benz sowie andere lizenzierte Rechte nach Ablauf der vorgesehenen Fristen nicht mehr genutzt werden können. Auch im Falle des Verkaufs oder der Ausgliederung von Geschäftsbereichen der Daimler Truck AG oder Teilen davon können die Marke Mercedes-Benz sowie die lizenzierten Rechte von dem ausgegliederten oder verkauften Geschäftsbereich nur dann weiter genutzt werden, wenn dann eine neue Lizenzvereinbarung mit der Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG abgeschlossen wird. Die Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG hat nach Treu und Glauben dem ausgegliederten oder verkauften Geschäftsbereich eine solche Lizenzvereinbarung anzubieten, wenn dieser sicherstellt, dass die zwischen Daimler Truck AG und Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG vereinbarten Qualitätsanforderungen erfüllt und die Reputation der lizenzierten Rechte gewahrt bleiben.

Sonstige übernahmerelevante Angaben

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht. Die Arbeitnehmer, die Aktien der Daimler Truck Holding AG halten, üben ihre Kontrollrechte wie andere Aktionäre nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Bestimmungen der Satzung aus. Ferner hat die Gesellschaft auch keine Entschädigungsvereinbarungen mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots getroffen.



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 2024. 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 2023 den am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 (auch DCGK genannt) mit den nachstehend genannten Ausnahmen entsprochen und wird ihnen auch zukünftig mit den nachfolgend genannten Ausnahmen entsprechen:

- Nach der Empfehlung B.3 DCGK soll die Erstbestellung von Vorstandsmitgliedern für längstens drei Jahre erfolgen. Bereits vor Börsenzulassung der Daimler Truck Holding AG im Dezember 2021 wurden Martin Daum bis zum 28. Februar 2025 und Jürgen Hartwig bis zum 30. November 2026 zu Mitgliedern 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 Martin Daum und Jürgen Hartwig bereits seit 1. Oktober 2019 Mitglied im Vorstand der Daimler Truck AG waren. Die Bestellung der übrigen im Amt befindlichen Vorstandsmitglieder entsprach der Empfehlung. Auch künftig wird der Empfehlung B.3 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 2024

Daimler Truck Holding AG

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 22. Juni 2022 gemäß § 113 Abs. 3 AktG gefasste Beschluss über die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/verguetung-des-aufsichtsrats abrufbar. Der Vergütungsbericht 2024 sowie der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 AktG werden ebenfalls auf den beiden vorgenannten Internetseiten öffentlich zugänglich gemacht.

Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmensführung

Unternehmensverfassung

Die Bezeichnung Daimler Truck-Konzern umfasst die Daimler Truck Holding AG und ihre Konzerngesellschaften. Die Daimler Truck Holding AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Aktienrecht mit Sitz in Stuttgart und Geschäftsanschrift Fasanenweg 10, 70771 Leinfelden-Echterdingen. Sie hat drei Organe: den Vorstand, den Aufsichtsrat und die Hauptversammlung. Die Aufgaben der Organe ergeben sich im Wesentlichen aus dem Aktiengesetz, der Satzung der Daimler Truck Holding AG und den Geschäftsordnungen 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 freiwillig auch den Anregungen des DCGK.

Grundsätze unseres Handelns

Unser geschäftliches Handeln richten wir an konzernweiten Standards und unseren Unternehmenswerten aus, die über die Anforderungen von Gesetz und DCGK hinausgehen. Um auf diesem Fundament einen langfristigen und nachhaltigen Unternehmenserfolg zu erreichen, ist es 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 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 Regelungen zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie zum Umgang mit Interessenkonflikten und untersagt Korruption in jeder Form. Die Richtlinie gilt verbindlich für alle Unternehmen und Beschäftigten des Daimler Truck-Konzerns weltweit. Sie ist unter www.daimlertruck.com/unternehmen/compliance/daimler-truck-code-of-conduct abrufbar.

Grundsatzerklärung zur sozialen 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. 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 die Führungs- und Überwachungsprozesse bewertet und hilft, diese zu verbessern. Die Unabhängigkeit der internen Revision ist dadurch sichergestellt, dass diese in ihrer Planung und bei der Durchführung ihrer Arbeit frei von Behinderungen und Voreingenommenheit ist sowie ungehinderten Zugang zu den erforderlichen Personen, Ressourcen und Informationen hat. Die interne Revision selbst soll mindestens alle fünf Jahre einer externen Qualitätsprüfung unterzogen werden.

Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Angemessenheit, Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Compliance-Management-Systems und des internen Revisionssystems. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet dem Aufsichtsrat spätestens in der folgenden Aufsichtsratsitzung über die Arbeit des Ausschusses. Der Aufsichtsrat behandelt das interne Kontrollsystem bezogen auf die Rechnungslegung und das Risikomanagementsystem auch anlässlich der Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses. Wie in der Geschäftsordnung für den Vorstand und in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat näher beschrieben, hält der Aufsichtsratsvorsitzende zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats Kontakt mit dem Vorstand, insbesondere mit dem Vorsitzenden des Vorstands, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements und der Compliance zu erörtern. Zudem informiert der Vorstand den Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat regelmäßig über wesentliche Risiken der Gesellschaft und des Daimler Truck-Konzerns.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Der Konzernabschluss und die Zwischenfinanzberichte werden nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, erstellt. Der Jahresabschluss wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen HGB erstellt. Daimler Truck erstellt neben dem Halbjahresfinanzbericht auch Quartalsfinanzberichte. Konzernabschluss und Jahresabschluss werden von einem Abschlussprüfer geprüft, Zwischenfinanzberichte werden der prüferischen Durchsicht unterzogen. Der Konzernabschluss und die Konzernlageberichte sind binnen 90 Tagen, die Zwischenfinanzberichte binnen 45 Tagen nach Ende des jeweiligen Berichtszeitraums über www.daimlertruck.com/investoren/berichte/finanzberichte öffentlich zugänglich.

Gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses unterbreitet der Aufsichtsrat der Hauptversammlung einen Vorschlag für die Bestellung des Abschlussprüfers für den Jahresabschluss und den Konzernabschluss sowie die prüferische Durchsicht der Zwischenfinanzberichte der Daimler Truck Holding AG. In der ordentlichen Hauptversammlung am 15. Mai 2024 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 2024 und von Zwischenfinanzberichten im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2025 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.

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 2024 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern: Karin Rådström, Martin Daum, Karl Deppen, Dr. Andreas Gorbach, Jürgen Hartwig, John O'Leary, Achim Puchert und Eva Scherer.

Während des Berichtsjahrs kam es zu folgenden Veränderungen in der Zusammensetzung des Vorstands (chronologische Darstellung): Mit Wirkung vom 1. April 2024 übernahm Eva Scherer als neues Vorstandsmitglied das Ressort Finanzen und Controlling. Die Bestellung ist für drei Jahre bis zum 31. März 2027 erfolgt. Der Aufsichtsrat hat Karl Deppen mit Wirkung vom 1. Dezember 2024, verantwortlich für Truck China und die Regionen Japan und Indien mit den Marken FUSO und BharatBenz für weitere fünf Jahre nach Ablauf seiner Amtszeit, mithin bis zum 30. November 2029, wiederbestellt. Das Vorstandsressort Daimler Truck Financial Services wurde zum 1. Juli 2024 in das Ressort des Vorstandsvorsitzenden integriert; die Vorstandsbestellung von Stephan Unger endete zum 30. Juni 2024. Martin Daum legte zum 30. September 2024 im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat sein Amt als Vorstandsvorsitzender nieder; mit Wirkung vom 1. Oktober 2024 wurde Karin Rådström zur neuen Vorstandsvorsitzenden ernannt. Der Aufsichtsrat hat Achim Puchert mit Wirkung vom 1. Dezember 2024 zum neuen Vorstandsmitglied bis zum 30. November 2027 bestellt, verantwortlich für die Regionen Europa und Lateinamerika und die Marke Mercedes-Benz Trucks. Der Aufsichtsrat hat John O'Leary als Mitglied des Vorstands verantwortlich für die Region Nordamerika und die Marken Freightliner, Western Star und Thomas Built Buses bis längstens 31. Dezember 2026 wiederbestellt. Martin Daum blieb bis zum 31. Dezember 2024 ordentliches Mitglied des Vorstands, zuständig für das Ressort Financial Services, IT & Daimler Buses, welches mit Wirkung vom 1. Januar 2025 aufgelöst und in andere Ressorts

integriert wurde. Zudem wurden mit der Zusammenführung der Geschäfte in China und Indien mit Mercedes-Benz Trucks Europa und Lateinamerika die Bezeichnungen der Ressorts von Karl Deppen, John O'Leary und Achim Puchert geändert.

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.

Deren Grundzüge 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 Unternehmensstrategie 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 2024 bei 20,5 %.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Aufsichtsrat

Zum 31. Dezember 2024 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 Shintaro Suzuki nach Amtsniederlegung von Raymond Curry auf Antrag durch Beschluss des Amtsgerichts Stuttgart vom 5. Oktober 2023 mit Wirkung vom 16. Oktober 2023 und Barbara Resch nach Amtsniederlegung von Roman Zitzelsberger auf Antrag durch Beschluss des Amtsgerichts Stuttgart vom 16. Dezember 2024 mit Wirkung vom 1. Januar 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.

Im Berichtsjahr 2024 hatte die Hauptversammlung, wie auch in 2023, nicht über die Wahl von Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat zu beschließen, so dass - anders als im Jahr 2022 - seitens der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH keine Wahlvorschläge unterbreitet wurden. Im Jahr 2022 waren Wahlvorschläge für acht Anteilseignervertreter unterbreitet worden, die sich der Aufsichtsrat zu eigen machte und der Hauptversammlung neben zwei weiteren Kandidaten für die Wahl in den Aufsichtsrat vorschlug.

Die Lebensläufe der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder und Informationen zu den nach § 285 Nr. 10 HGB anzugebenden Mitgliedschaften der Mitglieder des Aufsichtsrats finden sich unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/.

Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sind, in dem die Gesellschaft tätig ist, und sie über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich sind. Nach § 96 Abs. 2



AktG muss sich der Aufsichtsrat zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat für seine eigene Zusammensetzung ein gesamthafte 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 gesamthafte Anforderungsprofils für den Gesamtaufsichtsrat 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. Die Gesellschaft fragt bei den Mitgliedern des Aufsichtsrats das Interesse an Aus- und Fortbildungsthemen ab und plant Angebote für entsprechende Maßnahmen. Hierzu zählten auch im Jahr 2024 verstärkt Veranstaltungen zu Nachhaltigkeitsthemen, mit denen sich der Aufsichtsrat im Wesentlichen in mehreren sogenannten Learning Sessions befasste. Hierzu zählten auch Fragen der Nachhaltigkeit in der Wertschöpfungskette und im Finanzbereich. Insbesondere im Rahmen dieser Weiterbildungsmaßnahmen erfolgte ein intensiver Austausch mit internen und externen Experten.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. In regelmäßigen Abständen lässt sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über die Strategie des Daimler Truck-Konzerns und seiner einzelnen Segmente, die Unternehmensplanung, die

Umsatzentwicklung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance-Fragen berichten. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat sich der Aufsichtsrat Zustimmungsvorbehalten. Ferner hat er die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und – zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden näher festgelegt.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte insbesondere auch in Bezug auf Nachhaltigkeitsfragen. Er befasst sich hierzu regelmäßig mit den Nachhaltigkeitsaspekten der Unternehmensstrategie, die neben den langfristigen wirtschaftlichen Zielen auch ökologische und soziale Ziele angemessen berücksichtigt, der Unternehmensplanung, die entsprechende finanzielle und nachhaltigkeitsbezogene Ziele umfasst, der Vorstandsvergütung sowie der Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und gegebenenfalls abzuberufen. Erstbestellungen von Mitgliedern des Vorstands sollen stets längstens für drei Jahre erfolgen. Eine Wiederbestellung vor Ablauf eines Jahres vor dem Ende der Bestelldauer bei gleichzeitiger Aufhebung der laufenden Bestellung soll nur bei Vorliegen besonderer Umstände erfolgen. Bei der Zusammensetzung des Vorstands beachtet der Aufsichtsrat die gesetzlichen Vorgaben für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern, wonach bei den § 76 Abs. 3a AktG unterfallenden Gesellschaften mindestens eine Frau und ein Mann Mitglied des Vorstands sein muss. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthafte Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept verabschiedet, dessen Einzelheiten in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst sind.

Der Aufsichtsrat legt auch das System der Vorstandsvergütung fest, überprüft es regelmäßig und bestimmt auf seiner Grundlage die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Die Hauptversammlung billigte zuletzt am 21. Juni 2023 das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands mit einer Mehrheit von 96,62 % der abgegebenen Stimmen. Informationen hierzu stehen unter www.daimlertruck.com/unternehmen/

[unternehmensfuehrung/vorstand/verguetung-des-vorstands](https://www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/verguetung-des-aufsichtsrats) zur Verfügung. Dem Vergütungssystem des Aufsichtsrats stimmte die Hauptversammlung am 22. Juni 2022 mit einer Mehrheit von 99,84 % der abgegebenen Stimmen zu. Informationen hierzu stehen unter www.daimlertruck.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/aufsichtsrat/verguetung-des-aufsichtsrats zur Verfügung. Auf den beiden vorstehenden Internetseiten wird auch der der ordentlichen Hauptversammlung 2025 zur Billigung vorzulegende Vergütungsbericht 2024 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 2024](#) 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 2024](#) 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 anberaunt, um einzelne Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Der Vorstand nimmt ferner insoweit nicht an den Sitzungen des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses teil, als der Abschlussprüfer als Sachverständiger zugezogen wird, es sei denn der Aufsichtsrat oder der Prüfungsausschuss erachtet die Teilnahme des Vorstands für erforderlich.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, entweder intern oder unter Einbeziehung von externen Beratern, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen (Selbstbeurteilung). Um eine ausreichend lange Zeitspanne betrachten zu können, erfolgte die erste Selbstbeurteilung - vor dem Hintergrund, dass sich der mitbestimmte Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG erst im Juni 2022 konstituiert und seine Arbeit aufgenommen hat - im Geschäftsjahr 2023. Diese wurde mit Unterstützung eines externen Beraters durchgeführt und bezog sich auf die Arbeit des Gesamtaufichtsrats, des Prüfungsausschusses sowie des Präsidial- und Vergütungsausschusses. Die nächste Selbstbeurteilung ist nach derzeitigem Stand für das Geschäftsjahr 2025 geplant.

Zum 31. Dezember 2024 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 Aufsichtsratsplenium 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 2024](#) 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 2024 findet sich im [Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2024](#). 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 2024 gehörten dem Präsidial- und Vergütungsausschuss der Aufsichtsratsvorsitzende Joe Kaeser (zugleich Vorsitzender des Präsidial- und Vergütungsausschusses, nach Einschätzung der Anteilseignervertreter unabhängig im Sinne des DCGK), der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende Michael Brecht sowie zwei weitere, vom Aufsichtsrat gewählte Mitglieder an. Im Berichtszeitraum waren dies: Marie Wieck und Roman Zitzelsberger. Nach Ausscheiden von Roman Zitzelsberger aus dem Aufsichtsrat mit Wirkung zum 31. Dezember 2024, wählte der Aufsichtsrat mit Wirkung vom 1. Januar 2025 Barbara Resch als Mitglied in den Präsidial- und Vergütungsausschuss.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Wahlvorschläge von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite an die Hauptversammlung zu unterbreiten, über die im Aufsichtsrat dann abschließend Beschluss gefasst wird. Dabei berücksichtigt der Nominierungsausschuss das vom Aufsichtsrat verabschiedete Anforderungsprofil für das Gesamtgremium und strebt dessen Ausfüllung an. Ferner berücksichtigt er, ohne daran gebunden zu sein, auch die Wahlvorschläge, die die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH auf der Grundlage der mit der Gesellschaft abgeschlossenen Entkonsolidierungsvereinbarung dem Aufsichtsrat unterbreiten.

Zu den Aufgaben des Nominierungsausschusses gehört auch die regelmäßige Überprüfung, welche Mandate zu welchem Zeitpunkt enden und ob die jeweiligen Mandatsinhaber unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien für eine weitere Amtszeit in Betracht kommen und dazu auch bereit sind. Bei der Suche nach neuen Mitgliedern kann der Nominierungsausschuss auch unabhängige externe Personalberatung in Anspruch nehmen.

Der Nominierungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2024 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 2024 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 Sachverstands aufgrund langjähriger praktischer Erfahrungen beispielsweise in vergleichbaren Ausschüssen, die der überwiegende Teil der Mitglieder des Prüfungsausschusses vorzuweisen hat, verfügt neben Michael Brosnan insbesondere Harald Wilhelm, derzeit Finanzvorstand der Mercedes-Benz Group AG, über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme inklusive Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegung und des Rechnungslegungsprozesses sowie der Nachhaltigkeitsberichterstattung und mit der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Angemessenheit, Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems, des Compliance-Management-Systems und des internen Revisionssystems. Jedes Mitglied des Prüfungsausschusses kann über den Ausschussvorsitzenden unmittelbar bei den Leitern derjenigen Zentralbereiche der Gesellschaft, die in der Gesellschaft für die Aufgaben zuständig sind, die den Prüfungsausschuss nach seiner Geschäftsordnung betreffen, Auskünfte einholen. Der Ausschussvorsitzende hat die eingeholte Auskunft allen Mitgliedern des Prüfungsausschusses mitzuteilen. Werden solche Auskünfte eingeholt, ist der Vorstand hierüber unverzüglich zu unterrichten.

Über die Arbeit der internen Revision und der Compliance-Organisation sowie über laufende Rechtsstreitigkeiten lässt sich der Prüfungsausschuss regelmäßig berichten. Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Hinweisgebersystems SpeakUp über Hinweise zu etwaigen Regelverstößen gemäß einem

definierten Katalog von Regelverstößen entgegen und lässt sich regelmäßig über die 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 Gesamtaufichtsrats oder eines anderen Ausschusses begründet ist. Der Prüfungsausschuss ist ferner zuständig für die regelmäßige Bewertung des internen Verfahrens nach § 111a Abs. 2 AktG zu Geschäften im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen.

Vermittlungsausschuss

Der Vermittlungsausschuss besteht kraft Gesetzes aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden Joe Kaeser, seinem Stellvertreter Michael Brecht sowie je einem Mitglied, das jeweils von den Arbeitnehmer- bzw. Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt wird. Zum 31. Dezember 2024 waren dies Marie Wieck für die Anteilseigner- und Roman Zitzelsberger für die Arbeitnehmerseite. Nach Ausscheiden von Roman Zitzelsberger aus dem Aufsichtsrat mit Wirkung zum 31. Dezember 2024, wählten die Arbeitnehmervertreter mit Wirkung vom 1. Januar 2025 Barbara Resch als Mitglied in den Vermittlungsausschuss.

Der Ausschuss ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Abs. 3 MitbestG genannte Aufgabe wahrzunehmen. Der Vermittlungsausschuss hatte im Geschäftsjahr 2024 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 2024 waren in dem aus insgesamt acht Mitgliedern bestehenden Vorstand mit Karin Rådström und Eva Scherer zwei Frauen vertreten. Der Vorstand setzte sich somit zu 25 % aus Frauen und zu 75 % 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 über die Zielgrößen durch den Vorstand unter 30 %, so dürfen die Zielgrößen den jeweils bereits erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig mit der Festlegung der Zielgrößen sind Fristen für deren Erreichung zu bestimmen, die nicht länger als fünf Jahre sein dürfen.

Mit Beschluss vom 10. Dezember 2021 hat der Vorstand der Daimler Truck Holding AG für die erste und zweite Führungsebene unterhalb des Vorstands jeweils eine Zielgröße von 0 % für den Frauenanteil und eine Frist bis zum 31. Dezember 2025 gesetzt. Der Vorstand war der Auffassung, dass eine Festlegung von Zielgrößen für einen Frauenanteil nicht sinnvoll möglich ist, weil bei der Festlegung der Zielgröße die jeweilige Unternehmensstruktur zu berücksichtigen ist. Die Daimler Truck Holding AG ist als reine Management-Holdinggesellschaft ausgestaltet, in der der Vorstand angesiedelt ist und die Managementleistungen im Konzern erbringt. Die Gesellschaft verfügt unterhalb des Vorstands – abgesehen von einigen wenigen Mitarbeitern mit Doppelanstellungsverträgen – über keine eigenen Beschäftigten. Im Berichtszeitraum beschäftigte die Daimler Truck Holding AG unterhalb des Vorstands insgesamt weniger als fünf Beschäftigte, allesamt mit einem entsprechenden Doppelanstellungsvertrag mit der Daimler Truck AG. Nach derzeitiger Planung ist für die

Daimler Truck Holding AG kein Personalaufbau vorgesehen. Das FüPoG II geht von einer größeren Anzahl von Mitarbeitern und damit auch von einer größeren Anzahl zu besetzender Führungspositionen aus. Aus diesem Grund erscheint die Festlegung der Zielgröße von 0 % ausnahmsweise gerechtfertigt. Im Übrigen begründet die Festsetzung der Zielgröße von 0 % auch keinen Verstoß gegen das Verschlechterungsgebot.

Da für die börsennotierte Daimler Truck Holding AG das Mitbestimmungsgesetz gilt, hat sich der Aufsichtsrat gemäß § 96 Abs. 2 AktG mindestens zu 30 % aus Frauen und zu 30 % aus Männern zusammensetzen. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen. Da der Gesamterfüllung nicht widersprochen wurde, war die Geschlechterquote bei den Wahlen der Anteilseignervertreter und Wahlen der Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat im Jahr 2022 insgesamt zu erfüllen.

Zum 31. Dezember 2024 waren im Aufsichtsrat auf der Anteilseignerseite mit Renata Jungo Brüngger, Laura Ipsen und Marie Wieck und auf der Arbeitnehmerseite mit Carmen Klitzsch-Müller, Andrea Reith und Andrea Seidel jeweils drei Frauen vertreten. Der Aufsichtsrat setzte sich daher zu 30 % aus Frauen und zu 70 % aus Männern zusammen. Die gesetzliche Geschlechterquote des § 96 Abs. 2 AktG war damit erfüllt. Aufgrund der gerichtlichen Bestellung von Barbara Resch als Nachfolgerin von Roman Zitzelsberger in den Aufsichtsrat mit Wirkung vom 1. Januar 2025 an, setzt sich der Aufsichtsrat aus sieben Frauen (35 %) und 13 Männern (65 %) zusammen.

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 gesamthafte Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat zusammengeführt. Die Anforderungsprofile werden jährlich überprüft und dienen auch als Basis für eine langfristige Nachfolgeplanung.

Vorstand

Ziel des Anforderungsprofils für den Vorstand ist es, eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung eines führungsstarken Vorstands sicherzustellen. Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen und zugleich aufgrund unterschiedlicher persönlicher Prägungen und Erfahrungen seiner Mitglieder die gewünschte Managementphilosophie verkörpern. Maßgeblich für die Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsdposition ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Im Folgenden wird das zuletzt im November 2022 inhaltlich und im Dezember 2024 sprachlich angepasste und im gesamten Berichtszeitraum geltende Anforderungsprofil des Vorstands sowie der durch den Aufsichtsrat im Dezember 2024 festgestellte Stand der Umsetzung beschrieben. Dieser Stand ist auch am Ende dieses Abschnitts in Form einer Qualifikationsmatrix dargestellt. [↗ B.89](#)



- **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 2024 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 acht Mitglieder des Vorstands verfügen über besondere Expertise in für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen, wobei die Nachhaltigkeitsbereiche von ihnen wie folgt zum 31. Dezember 2024 abgedeckt wurden: Mit Karin Rådström, Martin Daum, Karl Deppen, Dr. Andreas Gorbach, John O'Leary, Achim Puchert und Eva Scherer gehörten dem Vorstand sieben 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 2024 waren in dem aus insgesamt acht Mitgliedern bestehenden Vorstand mit Karin Rådström und Eva Scherer neben sechs 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 2024 von sechs der acht Vorstandsmitglieder unterschritten. Bei Beginn seiner aktuellen Amtszeit hatte Martin Daum die Regelaltersgrenze noch nicht überschritten. John O'Leary wurde aufgrund seiner herausragenden Erfahrung und Unternehmenskenntnisse trotz Überschreitens der Regelaltersgrenze als Vorstand wiederbestellt.
- **Generationenmix:** Ergänzend soll auf einen hinreichenden Generationenmix unter den Vorstandsmitgliedern geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens drei Mitglieder des Vorstands zu Beginn des jeweiligen Bestellungszeitraums 57 Jahre alt oder jünger sein sollen. Fünf der am 31. Dezember 2024 amtierenden acht Vorstandsmitglieder waren zu Beginn

ihres derzeit laufenden Bestellungszeitraums 57 Jahre alt oder jünger.

- **Internationalität:** Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auch auf Internationalität im Sinne von unterschiedlichen kulturellen Hintergründen oder internationalen Erfahrungen durch mehrjährige Auslandsaufenthalte geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens ein Mitglied des Vorstands internationaler Herkunft sein soll. Ungeachtet der mehrjährigen internationalen Erfahrung über die die Mehrheit der Vorstandsmitglieder verfügt, war dieses Ziel zum 31. Dezember 2024 schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von John O'Leary und Karin Rådström erreicht.
- **Regel-Höchstzahl von Mandaten:** Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften nehmen in der Regel und vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung in der Entsprechenserklärung zum DCGK gemäß § 161 AktG nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahr. Für die Zwecke der Berechnung der Höchstzahl der Mandate nach dem gesamthaften Anforderungsprofil gelten Aufsichtsratsmandate in Gemeinschaftsunternehmen, deren Wahrnehmung zur Ressortverantwortung eines Vorstandsmitglieds zählt, nicht als vergleichbare Funktionen. Im Hinblick auf Karin Rådström gilt hierbei, dass es sich bei ihrem Mandat bei der 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 das Mandat von John O'Leary bei Greenlane Infrastructure, LLC. Die Vorgaben für die Höchstzahl der Mandate nach dem Anforderungsprofil waren zum 31. Dezember 2024 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.89****Qualifikationsmatrix reflektiert Erfüllungsstand des gesamthaften Anforderungsprofils – Vorstand**

Stand 12/2024		Karin Rådström	Martin Daum	Karl Deppen	Dr. Andreas Gorbach	Jürgen Hartwig	John O'Leary	Achim Puchert	Eva Scherer
Ressort¹		Vorstandsvorsitzende	Financial Services, IT & Daimler Buses ⁴	Trucks China und Regionen Japan und Indien und die Marken FUSO und BharatBenz ⁵	Truck Technology	Personal	Region Nordamerika und die Marken Freightliner, Western Star und Thomas Built Buses ⁶	Regionen Europa und Lateinamerika und die Marke Mercedes-Benz Trucks ⁷	Finanzen und Controlling ⁸
Persönliche Daten	Erstbestellung	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2024	2024
	Bestellt bis	2029	2024	2029	2029	2026	2026	2027	2027
	Geschlecht	weiblich	männlich	männlich	männlich	männlich	männlich	männlich	weiblich
	Geburtsjahr	1979	1959	1966	1975	1967	1960	1979	1983
	Nationalität ¹	Schwedisch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	US-Amerikanisch	Deutsch	Deutsch
	Ausbildungs-/Berufshintergrund ¹	Maschinenbau	Betriebswirtschaft	Wirtschaftswissenschaften, Betriebswirtschaft	Maschinenbau	Wirtschaftspädagogik	Betriebswirtschaft	Internationales Management, Betriebswirtschaft	Internationales Management, Betriebswirtschaft
	Internationale Erfahrung ¹	Schweden, Schweiz, Kanada, Frankreich, Kenia	Nordamerika	Asien, Indien, Lateinamerika	Nordamerika	China	Nordamerika	Lateinamerika, Asien, Russland, Dänemark, Schweden	Singapur, Schweiz, Großbritannien, Asien-Pazifik/ Mittlerer Osten
Diversität	Geschlecht	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Generationenmix	✓			✓	✓		✓	✓
	Internationalität	✓					✓		
Persönliche Eignung	Regelaltersgrenze	✓		✓	✓	✓		✓	✓
	Kein Overboarding ³	✓ ⁹	✓	✓	✓	✓	✓ ⁹	✓	✓
Nachhaltigkeitsexpertise² 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 Martin Daum legte zum 30. September 2024 im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat sein Amt als Vorstandsvorsitzender nieder und blieb bis zum 31. Dezember 2024 ordentliches Mitglied des Vorstands. Mit Wirkung vom 1. Januar 2025 wurde das Ressort Financial Services, IT & Daimler Buses aufgelöst und in andere Ressorts integriert.

5 Neue Ressortbezeichnung seit Anfang 2025: FUSO und RIZON.

6 Neue Ressortbezeichnung seit Anfang 2025: Daimler Truck North America.

7 Neue Ressortbezeichnung seit Anfang 2025: Mercedes-Benz Trucks und BharatBenz.

8 Neue Ressortbezeichnung seit Anfang 2025: Chief Financial Officer.

9 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 inhaltlich zuletzt im Dezember 2023 und im Dezember 2024 sprachlich angepasste Anforderungsprofil in seiner Zusammensetzung erfüllt. Dies gilt sowohl in seiner Zusammensetzung bis zum 31. Dezember 2024 als auch unter Berücksichtigung der Amtsniederlegung von Roman Titzelsberger und der gerichtlichen Bestellung von Barbara Resch mit Wirkung vom 1. Januar 2025. Im Folgenden wird der durch den Aufsichtsrat im Dezember 2024 festgestellte Stand der Umsetzung für die Zusammensetzung bis zum 31. Dezember 2024 beschrieben. Dieser Stand ist auch am Ende dieser Erklärung zur Unternehmensführung in Form einer Qualifikationsmatrix dargestellt. [↗ B.90](#) [↗ B.91](#)

– Diversität

- **Geschlechterverhältnis:** Der Aufsichtsrat hat sich kraft Gesetzes zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % Männern zusammensetzen. Zum 31. Dezember 2024 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 2024 amtierendes Mitglied des Aufsichtsrats hatte zum Zeitpunkt seiner Wahl die Regelaltersgrenze überschritten.
- **Generationenmix:** Es soll auf einen hinreichenden Generationenmix unter den Aufsichtsratsmitgliedern geachtet werden. Mindestens acht Aufsichtsratsmitglieder sollen zum Zeitpunkt ihrer Wahl bzw. Wiederwahl höchstens 62 Jahre alt sein. Von den zum 31. Dezember 2024 amtierenden Aufsichtsratsmitgliedern waren siebzehn Mitglieder zum Zeitpunkt ihrer Wahl für die laufende Amtsdauer bzw. gerichtliche Bestellung 62 Jahre alt oder jünger.
- **Internationalität:** Um eine angemessene Internationalität sicherzustellen, beispielsweise durch langjährige internationale Erfahrung, hat sich der Aufsichtsrat einen Anteil von mindestens 30 % internationalen Anteilseignervertretern und eine daraus resultierende Quote von 15 % bezogen auf das Plenum zum Ziel gesetzt. Ungeachtet der langjährigen internationalen Erfahrung des weit überwiegenden Anteils der Anteilseignervertreter war diese Zielvorgabe zum 31. Dezember 2024 schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Michael Brosnan, Akihiro Eto, Jacques Esculier, Renata Jungo Brüngger, John Krafcik, Laura Ipsen, Martin H. Richenhagen und Marie Wieck auf der Anteilseignerseite mit 80 % und mit Andrea Seidel und Shintaro Suzuki auf der Arbeitnehmerseite, für den Gesamtaufwichtsrat also mit entsprechend 50 %, deutlich übertroffen.
- **Persönliche Eignung**
 - **Unabhängigkeit:** Nach den Empfehlungen des DCGK zur Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder soll dem

Aufsichtsrat auf Anteilseignerseite eine nach deren Einschätzung angemessene Anzahl unabhängiger Mitglieder angehören – unter Berücksichtigung auch der Eigentümerstruktur. Ein Mitglied ist in diesem Sinne als unabhängig anzusehen, wenn es unabhängig von der Gesellschaft und deren Vorstand sowie von einem etwaigen kontrollierenden Aktionär ist. Einen kontrollierenden Aktionär in diesem Sinne gibt es bei der Gesellschaft nicht; vor dem Hintergrund der mit der Mercedes-Benz Group AG abgeschlossenen Entkonsolidierungsvereinbarung ist insbesondere auch die Mercedes-Benz Group AG nicht als kontrollierender Aktionär anzusehen.

Der DCGK empfiehlt, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig von der Gesellschaft und von deren Vorstand sein soll – darunter stets die Vorsitzenden des Aufsichtsrats, des Prüfungsausschusses und des mit der Vorstandsvergütung befassten Ausschusses. Ein Aufsichtsratsmitglied ist unabhängig in diesem Sinne, wenn es in keiner persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder zu deren Vorstand steht, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann.

Es ist dabei der Anteilseignervertreterseite im Aufsichtsrat überlassen, die Unabhängigkeit ihrer Mitglieder einzuschätzen. Zu berücksichtigen sind dabei vier Indikatoren, die auf fehlende Unabhängigkeit hindeuten können (Mitgliedschaft im Vorstand innerhalb der letzten zwei Jahre vor der Ernennung zum Mitglied des Aufsichtsrats; wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von ihr abhängigen Unternehmen, zum Beispiel als Kunde, Lieferant, Kreditgeber oder Berater; nahe Familienangehörigkeit zu einem Vorstandsmitglied; Mitgliedschaft im Aufsichtsrat seit mehr als zwölf Jahren – sämtliche Kriterien bezogen sowohl auf das Aufsichtsratsmitglied selbst als auch auf seine nahen Familienangehörigen). Es ist der Anteilseignerseite ausdrücklich unbenommen, das betreffende Aufsichtsratsmitglied auch bei Erfüllung eines oder sogar mehrerer Indikatoren als unabhängig anzusehen. In diesem Fall soll diese Einschätzung in der Erklärung zur Unternehmensführung begründet werden.



Der Aufsichtsrat ist zu der Einschätzung gelangt, dass – mit Ausnahme von Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm – alle zum 31. Dezember 2024 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 beide als amtierende Mitglieder des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG (also in verantwortlicher Funktion eines konzernfremden Unternehmens) aufgrund der umfangreichen vertraglichen Verflechtungen, die zwischen beiden Konzernen auch nach dem Wirksamwerden der Abspaltung im Dezember 2021 bestehen, eine wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von dieser abhängigen Unternehmen unterhalten. Vor diesem Hintergrund werden beide aktuell nicht als unabhängig von der Gesellschaft im Sinne der Empfehlung C.7 DCGK angesehen.

Im Ergebnis wurden – mit Ausnahme von Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm – sämtliche Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat (mithin 80 %) als unabhängig eingeschätzt, namentlich Joe Kaeser, Michael Brosnan, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Laura Ipsen, John Krafcik, Martin H. Richenhagen und Marie Wieck. Eine Einschätzung der Unabhängigkeit der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat wurde nicht durchgeführt, da nach den Empfehlungen des DCGK nur die Unabhängigkeit der Anteilseignervertreter zu bewerten ist.

- **Zeitaufwand:** Jeder Kandidat und jedes Aufsichtsratsmitglied muss den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen können und die Bereitschaft und Fähigkeit zu inhaltlichem Engagement und zur Wahrnehmung erforderlicher Aus- und

Fortbildungsmaßnahmen mitbringen. Der Aufsichtsrat versichert sich vor jedem Wahlvorschlag, dass die betreffenden Kandidaten den für das Amt zu wahrenden Zeitaufwand erbringen können.

- **Regel-Höchstzahl von Mandaten:** Ein Aufsichtsratsmitglied, das zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, soll in der Regel und vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung in der Entsprechenserklärung zum DCGK gemäß § 161 AktG nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen (einschließlich des Aufsichtsratsmandats bei der Daimler Truck Holding AG) und keinen Aufsichtsratsvorsitz in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften wahrnehmen. Aufsichtsratsmitglieder, die nicht zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, sollen in der Regel und vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung in der Entsprechenserklärung zum DCGK gemäß § 161 AktG nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen börsennotierten Gesellschaften 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. Aufgründessen überschreiten Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, Jörg Köhlinger, Harald Wilhelm, und Roman Zitzelsberger, 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 gesamthafte Anforderungsprofil berücksichtigt auch eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer, wonach zur Wahl in den Aufsichtsrat für eine volle Amtszeit in der Regel nur solche Kandidaten vorgeschlagen werden sollen, die dem Aufsichtsrat nicht länger als zwölf Jahre angehören. Die Anforderung ist für alle amtierenden Aufsichtsratsmitglieder erfüllt.

– **Kenntnisse und Erfahrung**

- **Aufsichtsratsbezogene Kenntnisse und Erfahrung:** Der Aufsichtsrat soll zur Erfüllung seiner Überwachungs- und Beratungstätigkeit in seiner Gesamtheit über Kenntnisse und Erfahrung in den für das Unternehmen besonders relevanten Bereichen verfügen. So sollen jeweils mindestens drei Mitglieder des Aufsichtsrats Kenntnisse oder Erfahrung in den folgenden Bereichen mitbringen:
 - Industrie/Technologie
 - IT/Digitalisierung
 - Personal/Organisation
 - Strategie/Transformation
 - Finanzen/Kapitalmarkt.

Für das Vorliegen von Kenntnissen und Erfahrung im Hinblick auf die oben genannten fünf Bereiche ist nicht erforderlich, dass die Anforderungen von jeweils beiden Themengebieten aus den einzelnen Bereichen erfüllt werden; der Nachweis von Kenntnissen und Erfahrung im Hinblick auf ein Themengebiet eines Bereichs ist ausreichend.

Bei der Zusammensetzung soll auch berücksichtigt werden, dass es erforderlich sein kann, im Zuge von Produkt-, Markt- und sonstigen Entwicklungen neue Kompetenzen zu gewinnen.

Wie sich aus der Qualifikationsmatrix im Einzelnen ergibt, erfüllt der Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit in seiner derzeitigen Zusammensetzung die definierten Anforderungen an die aufsichtsratsbezogenen Kenntnisse und Erfahrung. In jedem der aufgeführten Themengebiete verfügen mindestens drei Aufsichtsratsmitglieder über einschlägige Kenntnisse und Erfahrung. Im Interesse einer fokussierten Darstellung sind die nachfolgenden Erläuterungen zu namentlich genannten Aufsichtsratsmitgliedern beispielhaft und nicht notwendigerweise abschließend. [↗ B.90](#) [↗ B.91](#)



Industrie/Technologie

Im Bereich **Industrie** verfügen insbesondere Jacques Esculier, Joe Kaeser, John Krafcik, Martin H. Richenhagen und Andrea Seidel aufgrund ihrer langjährigen beruflichen Erfahrung in metallverarbeitenden oder im Automobilbereich tätigen Industriekonzernen über ausgewiesene branchenspezifische Kenntnisse und Erfahrung. Auch sind die Kenntnisse und langjährige Erfahrung der Betriebsratsvorsitzenden Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Carmen Klitzsch-Müller, Jörg Lorz, Andrea Reith, Shintaro Suzuki (Präsident der Mitsubishi Fuso Worker's Union) und Thomas Zwick hervorzuheben.

Jacques Esculier, Laura Ipsen, John Krafcik, Andrea Seidel, Shintaro Suzuki und Marie Wieck haben einen technischen Hochschulabschluss. Zudem haben Michael Brecht, Bruno Buschbacher, Jörg Köhlinger, Jörg Lorz, Andrea Reith, Roman Zitzelsberger und Thomas Zwick eine entsprechende Berufsausbildung im Bereich **Technologie**.

IT/Digitalisierung

Im Bereich **IT/Digitalisierung**, der im Einzelfall auch die Themen Cybersecurity und Künstliche Intelligenz umfasst, sind insbesondere die Kenntnisse und Erfahrung von Laura Ipsen, Andrea Seidel und Marie Wieck hervorzuheben. Entsprechendes gilt für John Krafcik aufgrund seiner Tätigkeit als Chief Executive Officer bei Google LLCs Projekt für autonomes Fahren. Renata Jungo Brüngger verfügt im Hinblick auf das Themengebiet **Digitalisierung** über umfassende Kenntnisse und Erfahrung, die sie aufgrund ihrer Ressortzuständigkeit als Vorständin bei der Mercedes-Benz Group AG (verantwortlich insbesondere für Datenschutz, Data Governance und Legal Tech) erworben hat.

Personal/Organisation

Im Bereich **Personal** verfügen Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser und Marie Wieck aufgrund ihrer langjährigen beruflichen Erfahrungen über profunde Kenntnisse, die sie nicht zuletzt auch im Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats einbringen. Über ausgewiesene Kenntnisse und Erfahrung verfügen neben den als Betriebsratsvorsitzenden tätigen Aufsichtsratsmitgliedern auch der IG Metall

Bezirksleiter Jörg Köhlinger sowie der ehemalige IG Metall Bezirksleiter Roman Zitzelsberger.

Im Bereich **Organisation** sind die einschlägigen Kenntnisse und Erfahrung aller Anteilseignervertreter sowie von Michael Brecht, Jörg Köhlinger und Roman Zitzelsberger aufgrund ihrer Tätigkeit in externen Aufsichtsgremien für die Arbeit des Aufsichtsrats besonders wertvoll.

Strategie/Transformation

Im Bereich **Strategie** 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, Andrea Seidel und Roman Zitzelsberger über umfangreiche Kenntnisse und Erfahrung.

Im Hinblick auf die **Transformation** des Daimler Truck-Konzerns sind insbesondere die diesbezügliche Erfahrung der Arbeitnehmerverechter sowie auf Anteilseignerseite die Erfahrung von Renata Jungo Brüngger, Joe Kaeser, John Krafcik und Harald Wilhelm aufgrund ihrer Vorstandstätigkeit in anderen Industriekonzernen mit ähnlichen Transformations-Herausforderungen hervorzuheben.

Finanzen/Kapitalmarkt

Mit Michael Brecht, Michael Brosnan, Jacques Esculier, Akihiro Eto, Joe Kaeser, Jörg Köhlinger, Harald Wilhelm, Roman Zitzelsberger und Thomas Zwick verfügen neun Mitglieder des Aufsichtsrats über eine Ausbildung bzw. Berufserfahrung im Bereich **Finanzen**.

Mit dem Bereich **Kapitalmarkt** sind insbesondere Jacques Esculier, Joe Kaeser und Martin H. Richenhagen als ehemalige Vorstandsvorsitzende börsennotierter Unternehmen sowie Michael Brosnan, Akihiro Eto, Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm aufgrund ihrer aktuellen bzw. früheren (Vorstands-)Tätigkeit in börsennotierten Unternehmen vertraut.

- **Finanzexpertise gemäß DCGK:** Dem Aufsichtsrat muss mindestens ein Mitglied mit besonderen Kenntnissen und Erfahrung in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme und mindestens ein weiteres Mitglied mit besonderen Kenntnissen und Erfahrung in der Abschlussprüfung angehören. Zum Sachverstand der Rechnungslegung und der Abschlussprüfung gehören jeweils die Nachhaltigkeitsberichterstattung bzw. deren Prüfung. Mit Michael Brosnan, Joe Kaeser und Harald Wilhelm gehören dem Aufsichtsrat drei Finanzexperten an, die aufgrund ihrer aktuellen bzw. früheren Tätigkeiten bei anderen (börsennotierten) Unternehmen und laufender Fortbildung über besondere Kenntnisse und Erfahrung in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme verfügen. Michael Brosnan verfügt zudem über Sachverstand in der Abschlussprüfung. Der Sachverstand der vorgenannten Aufsichtsratsmitglieder im Bereich Rechnungslegung bzw. Abschlussprüfung schließt jeweils auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung bzw. deren Prüfung ein.
- **Nachhaltigkeitsexpertise gemäß DCGK:** Mindestens vier Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (Nachhaltigkeitsbereiche) verfügen, wobei jeder Nachhaltigkeitsbereich von mindestens einem Mitglied des Aufsichtsrats abgedeckt sein soll. Expertise entspricht dabei den im Rahmen einer beruflichen Aus- oder Weiterbildung erworbenen oder durch die weitere berufliche oder sonstige Tätigkeit vertieften besonderen Kenntnissen und Erfahrungen. Expertise in einem Nachhaltigkeitsbereich im Sinne des gesamthaften Anforderungsprofils ist gegeben, wenn Kenntnisse oder Erfahrungen in mindestens einem der definierten Fokusthemen eines Nachhaltigkeitsbereichs vorhanden sind. Die Nachhaltigkeitsbereiche und Fokusthemen entsprechen dabei denjenigen, die oben im Rahmen des Anforderungsprofils für den Vorstand dargestellt wurden.



Umwelt

Bruno Buschbacher verfügt im Fokusthema Klimaschutz aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit im Bereich Emissionsreduzierung und -regulierung im Motorenbau über Expertise. Über einschlägige Expertise in diesem Fokusthema verfügen zudem Roman Zitzelsberger aufgrund seines Engagements für die Verwendung von Wasserstoffantrieben und den Ausbau im öffentlichen Bereich, Thomas Zwick aufgrund seiner Befassung mit der zukünftigen Rolle des Wasserstoffs sowie Joe Kaeser aufgrund seiner langjährigen beruflichen Tätigkeit 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 Tätigkeit als Vorständin der Mercedes-Benz Group AG.

Soziales

Folgende Aufsichtsratsmitglieder verfügen über einschlägige Expertise im Nachhaltigkeitsbereich Soziales: Aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit bei Waymo LLC verfügt John Krafcik über besondere Kenntnisse und Erfahrungen hinsichtlich des Fokusthemas Verkehrssicherheit im autonomen Fahren, einem für Daimler Truck bedeutsamen Forschungsfeld. Renata Jungo Brüngger, Michael Brecht und Jörg Lorz verfügen jeweils über Expertise im Fokusthema Soziale Verantwortung (Achtung der Menschenrechte). Im Fokusthema Schaffung der Voraussetzungen, um ein guter Arbeitgeber zu sein, haben folgende Aufsichtsratsmitglieder Expertise vorzuweisen: Jacques Esculier (Wellbeing), Laura Ipsen (Weiterbildung sowie Vielfalt, Chancengleichheit & Integration), Carmen Klitzsch-Müller (Chancengleichheit), Marie Wieck und Andrea Seidel (jeweils Vielfalt,

Chancengleichheit & Integration) sowie Shintaro Suzuki und Roman Zitzelsberger (jeweils Arbeitnehmerbeteiligung).

Unternehmensführung

Aufgrund ihres jeweiligen beruflichen Werdegangs 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 Laura Ipsen, Joe Kaeser und Renata Jungo Brüngger aufgrund ihrer besonderen Expertise in der verstärkten Berücksichtigung und Verankerung von Nachhaltigkeitsfragen bei unternehmerischen Entscheidungen. Expertise im Nachhaltigkeitsbereich Unternehmensführung weisen zudem Michael Brecht, Jörg Köhlinger und Roman Zitzelsberger jeweils mit Fokus auf Fragen der Mitbestimmung sowie Renata Jungo 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 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 2024 ist auch der nachfolgend abgebildeten Qualifikationsmatrix für die Anteilseignervertreter und der nachfolgend abgebildeten Qualifikationsmatrix für die Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats zu entnehmen:

B.90**Qualifikationsmatrix reflektiert Erfüllungsstand des gesamthaften Anforderungsprofils – Anteilseignervertreter des Aufsichtsrats**

Stand 12/2024		Kaeser	Brosnan	Esculier	Eto	Ipsen	Jungo Brüngger	Krafcik	Richenhagen	Wieck	Wilhelm
Persönliche Daten	Im Aufsichtsrat seit	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
	Geburtsjahr	1957	1955	1959	1960	1964	1961	1961	1952	1960	1966
	Nationalität ²	Deutsch	US-Amerikanisch	Französisch	Japanisch	US-Amerikanisch	Schweizerisch	US-Amerikanisch	US-Amerikanisch/ Deutsch	US-Amerikanisch	Deutsch
	Ausbildungs-/Berufshintergrund ²	Betriebswirtschaft	Betriebswirtschaft	MBA/Luft- und Raumfahrttechnik	Recht/Automotive	Internationale Beziehungen/Management	Recht/Automotive	Maschinenbau/Management	Management/Landwirtschaft	MBA/Informationstechnologie	Betriebswirtschaft
Diversität	Geschlecht ³	männlich	männlich	männlich	männlich	weiblich	weiblich	männlich	männlich	weiblich	männlich
	Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Generationenmix			✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
	Internationalität		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Persönliche Eignung	Unabhängigkeit ⁴	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	
	Zeitliche Verfügbarkeit	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Kein Overboarding ⁵	✓ ⁷	✓	✓	✓	✓	✓ ⁷	✓	✓	✓	✓ ⁷
	Regelgrenze für Zugehörigkeitsdauer ⁴	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Aufsichtsratsbezogene Kenntnisse und Erfahrung	Industrie	✓		✓			✓	✓	✓		✓
	Technologie			✓		✓		✓		✓	
	IT					✓		✓		✓	
	Digitalisierung					✓	✓	✓		✓	
	Personal	✓		✓		✓	✓			✓	✓
	Organisation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Strategie	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Transformation	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	✓
	Finanzen	✓	✓	✓	✓						✓
	Kapitalmarkt	✓	✓	✓	✓		✓		✓		✓
Finanzexpertise gemäß DCGK	Rechnungslegung	✓	✓								✓
	Abschlussprüfung		✓								
Nachhaltigkeitsexpertise¹ gemäß DCGK	Umwelt ⁴	✓					✓				
	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.

**B.91****Qualifikationsmatrix reflektiert Erfüllungsstand des gesamthaften Anforderungsprofils – Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats**

Stand 12/2024	Brecht	Buschbacher	Klitzsch-Müller	Köhlinger	Lorz	Reith	Seidel	Suzuki	Zitzelsberger	Zwick	
Persönliche Daten	Im Aufsichtsrat seit	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2022	2023	2021	2021
	Geburtsjahr	1965	1978	1970	1963	1972	1984	1979	1969	1966	1966
	Nationalität ²	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Schweizerisch	Japanisch	Deutsch	Deutsch
	Ausbildungs-/Berufshintergrund ²	General Management/ Automobiltechnik	Industrie- mechanik/ Betriebs- wirtschaft	Betriebs- wirtschaft	Industrie- kaufmann/ Akademie der Arbeit	General Management	Sozialökonomie	Wirtschafts- informatik/ IT	Maschinenbau	General Management	Betriebs- wirtschaft
Diversität	Geschlecht ³	männlich	männlich	weiblich	männlich	männlich	weiblich	weiblich	männlich	männlich	männlich
	Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Generationenmix	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Internationalität						✓	✓			
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	✓	✓	✓	✓	✓ ⁷	✓
	Regelgrenze für Zugehörigkeitsdauer ⁴	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Aufsichtsratsbezogene Kenntnisse und Erfahrung	Industrie	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Technologie	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	IT						✓				
	Digitalisierung						✓				
	Personal	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Organisation	✓			✓					✓	
	Strategie	✓	✓	✓	✓			✓		✓	
	Transformation	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Finanzen	✓			✓					✓	✓
	Kapitalmarkt									✓	
Finanzexpertise gemäß DCGK	Rechnungslegung										
	Abschlussprüfung										
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.



Eigengeschäfte von Organmitgliedern

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind nach Artikel 19 Verordnung (EU) Nr. 596/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Marktmissbrauch (Marktmissbrauchsverordnung) gesetzlich verpflichtet, Eigengeschäfte mit Anteilen oder Schuldtiteln der Daimler Truck Holding AG oder damit verbundenen Derivaten oder anderen damit verbundenen Finanzinstrumenten offenzulegen, soweit der Gesamtbetrag der von dem Mitglied oder ihm nahestehenden Personen innerhalb eines Kalenderjahres getätigten Geschäfte die Summe von 20.000 € erreicht oder übersteigt. Die der Daimler Truck Holding AG gemeldeten Geschäfte werden ordnungsgemäß veröffentlicht.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre üben ihre mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Stimmrecht, in der Hauptversammlung der Gesellschaft aus. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der 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 21. Juni 2023 wurde der Vorstand per Satzungsänderung ermächtigt vorzusehen, dass die Hauptversammlung ohne physische Präsenz der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten am Ort der Hauptversammlung abgehalten wird (virtuelle Hauptversammlung). Diese Ermächtigung ist bis zum Ablauf des 31. August 2025 befristet.

Zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts werden die Aktionäre zugelassen, die am Tag der Hauptversammlung im Aktienregister der Gesellschaft eingetragen sind und die sich gemäß den Vorgaben in der Einberufung rechtzeitig vor der Hauptversammlung angemeldet haben. Die Einzelheiten insbesondere der Anmeldung sowie zu dem aus technischen Gründen erforderlichen Umschreibestopp im Aktienregister im Vorfeld der Hauptversammlung und zu den Möglichkeiten der Stimmrechtsausübung (durch Bevollmächtigte, zum Beispiel weisungsgebundene Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft sowie gegebenenfalls als Briefwahl) werden zusammen mit der Einberufung im Bundesanzeiger bekannt gemacht.

Die Aktionäre können Anträge zu Beschlussvorschlägen von Vorstand und Aufsichtsrat stellen und Beschlüsse der Hauptversammlung anfechten. Die vom Gesetz für die Hauptversammlung verlangten Berichte, Unterlagen und Informationen, einschließlich des Geschäftsberichts, ebenso wie die Tagesordnung der Hauptversammlung und gegebenenfalls zugänglich zu machende Gegenanträge oder Wahlvorschläge von Aktionärinnen und Aktionären sowie weitere Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter www.daimlertruck.com/investoren/finanzkalender/hauptversammlungen/ verfügbar.

Im Rahmen unserer umfassenden Investor Relations-Arbeit stehen wir in enger Verbindung mit unseren Anteilseignern. Wir unterrichten Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit umfassend und regelmäßig über die Lage und Strategie des Unternehmens und informieren sie unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende ist in angemessenem Rahmen regelmäßig bereit, mit Investoren über aufsichtsratspezifische Themen Gespräche zu führen.

Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzen wir für unsere Investor Relations-Arbeit intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Unter www.daimlertruck.com/investoren/ sind alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2024 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Kapitalmarkt-meldungen, Stimmrechtsmitteilungen gemäß Wertpapierhandels-gesetz, Präsentationen und Audioaufzeichnungen

aus Analysten- und Investoren-Veranstaltungen und Telefon-konferenzen 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

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

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

B.92

Beurteilung Eintrittswahrscheinlichkeit/Mögliches Ausmaß

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

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

Risiko- und Chancenmanagementsystem

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

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

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

Die Bewertung der Risiken erfolgt auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und des möglichen Ausmaßes gemäß den Stufen „niedrig“, „mittel“ oder „hoch“. Diese Stufen sind auch die Basis für die

Bewertung der Eintrittswahrscheinlichkeiten und des Ausmaßes von Chancen. Bei der Bewertung des Ausmaßes eines Risikos oder einer Chance wird, soweit nicht abweichend berichtet, die Wirkung in Relation zum EBIT betrachtet.

Für die Quantifizierung pro Risiko- und Chancenkategorie im zusammengefassten Lagebericht werden die Einzelrisiken und -chancen pro Kategorie zusammengefasst. Die Bewertung der Dimensionen „Eintrittswahrscheinlichkeit“ und „mögliches Ausmaß“ beruht auf der in Tabelle [7 B.92](#) gezeigten Einteilung und erfolgt vor geplanten Maßnahmen.

Zur Beurteilung der **Risikotragfähigkeit** des Konzerns werden die potenziellen Ergebnisauswirkungen mittels einer Monte-Carlo-Simulation (Konfidenzniveau: 99 %) analysiert. Die aggregierten Risiken werden dabei dem bilanzierten Eigenkapital des Daimler Truck-Konzerns als Risikodeckungsmasse gegenübergestellt.

Die **Nachhaltigkeitsaspekte** sind in den konzernweiten Risikomanagementprozess bei Daimler Truck integriert. Hierunter werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen aus den Bereichen Umwelt, Soziales oder Unternehmensführung (Environmental, Social and Governance – ESG) verstanden, deren Eintreten sich tatsächlich oder potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie auf die Reputation des Daimler Truck-Konzerns auswirken können. ESG-bezogene Risiken und Chancen, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte entsprechend dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) haben können, sind in den jeweiligen Kategorien des Risiko- und Chancenberichts gemäß ihrer Ursache zu finden. Weitere Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind im Kapitel [6 Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#) zu finden.



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

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

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

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

Wesentliche, unerwartet auftretende Risiken sind unverzüglich zu berichten. Über die Segmente werden die Informationen für die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat an das Konzernrisikomanagement weitergegeben. Für die kontinuierliche Verbesserung sowie die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems ist das Group Risk Management Committee (GRMC) zuständig. Das GRMC setzt sich aus Vertretern der Bereiche Accounting & Result Management, der Rechtsabteilung,

Compliance, der Konzernsicherheit sowie Investor Relations & M&A sowie der CFOs der Segmente des Daimler Truck-Konzerns zusammen und wird vom CFO der Daimler Truck Holding AG geleitet. Die interne Konzernrevision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

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

Die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird systematisch bewertet. Zu Beginn stehen eine Risiko- und Prozessanalyse sowie eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den wesentlichen Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen zu identifizieren. Die notwendigen Kontrollen werden daraufhin risikobasiert definiert, 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 Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen 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 interne Kontrollsystem für den Rechnungslegungsprozess kann jedoch keine absolute Sicherheit

dafür bieten, dass nicht auch wesentliche Falschaussagen in der Rechnungslegung eintreten könnten.

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

Sowohl für das interne Kontrollsystem als auch für das Risikomanagementsystem und das Compliance Management System erfolgt eine fortlaufende Überwachung der Prozesse und Systeme. Wir haben entsprechende Verbesserungsmaßnahmen eingeleitet, um identifizierte Schwächen zu beheben und eine fortlaufende Verbesserung der Prozesse und Systeme sicherzustellen.

Weitere Informationen zum Thema Compliance Management System sind im Kapitel [Nachhaltigkeitsgovernance](#) zu finden.

In der gesamthaften Würdigung der Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems sowie des Compliance Management Systems haben sich unter Berücksichtigung von Umfang der Geschäftstätigkeit und Risikolage des Unternehmens keine Hinweise darauf ergeben, dass diese Systeme im Ergebnis nicht angemessen oder nicht wirksam sind.¹

¹ Der Inhalt dieses Abschnitts war nicht Gegenstand einer inhaltlichen Prüfung im Rahmen der gesetzlichen Abschlussprüfung unseres zusammengefassten Lageberichts.



Risiken und Chancen

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

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

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

Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen

Die Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen des Daimler Truck-Konzerns werden nachfolgend erläutert. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle [B.93](#) dargestellt.

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen stellen die Rahmenbedingungen für die in den nachfolgenden Kategorien genannten Risiken und Chancen dar und fließen als Prämissen in die Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ein. Der gesamtwirtschaftliche Rahmen hat maßgeblichen Einfluss auf die Absatzmärkte der Fahrzeuge und damit auf den Erfolg des Konzerns. Folglich können nachteilige volkswirtschaftliche Entwicklungen, global oder spezifisch in den Märkten, in denen der Konzern tätig ist, zu einer erheblich geringeren Nachfrage nach Produkten des Daimler Truck-Konzerns führen. Zudem ist die Nachfrage in der Nutzfahrzeugbranche zyklisch, was bedeutet, dass auf Phasen der Investition in Nutzfahrzeuge in der Regel Phasen mit rückläufiger Nachfrage folgen. Länge, Zeitpunkt und Intensität bestimmter Nachfragezyklen, welche die einzelnen Marktsegmente, Kundengruppen und Regionen, in denen der Konzern tätig ist,

betreffen, sind von Unsicherheit betroffen. Zyklische oder variable Nachfragemuster können zu einem anhaltenden oder unerwarteten Rückgang der Nachfrage nach Produkten und Dienstleistungen des Konzerns führen.

Der Konjunkturverlauf im Jahr 2024 ist im Kapitel [Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben; die Wachstumsannahmen und Prognosen über die Gesamtentwicklung für 2025 werden im Kapitel [Prognosebericht](#) des zusammengefassten Lageberichts erörtert.

Für das Jahr 2025 wird eine ähnliche Entwicklung des weltwirtschaftlichen Wachstums wie im Berichtsjahr erwartet. Allerdings könnten sich geopolitische Risiken und zunehmende Handelskonflikte negativ auf die realwirtschaftliche Entwicklung auswirken.

Die weitere Entwicklung sowie eine etwaige weitere Eskalation des **Russland-Ukraine-Kriegs** oder, im schlimmsten Falle, dessen Ausweitung auf weitere Länder stellt weiterhin ein wesentliches Risiko dar. Die wesentlichen Risiken als Folge des Russland-Ukraine-Kriegs werden im Abschnitt „Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen“ beschrieben.

Auf Länderebenen könnten vor allem jene **Schwellenländer** (zum Beispiel die Türkei) mit hoher Auslandsverschuldung und hohem Leistungsbilanzdefizit unter Druck geraten, was unter anderem deutliche Währungsabwertungen zur Folge hätte.

Finanzmarkturbulenzen bis hin zu Währungskrisen wären mögliche Konsequenzen und könnten die Konjunktur in den betroffenen Volkswirtschaften massiv belasten, was für die Absatzaussichten des Konzerns negative Folgen hätte.

Der mittlerweile mehrjährige, nicht gelöste Handelskonflikt zwischen den USA und China stellt weiterhin ein signifikantes Risiko für die weitere **Entwicklung des weltweiten Handels** dar. Es sind inzwischen immer mehr Bereiche von dem Konflikt betroffen und es droht eine zunehmende technologische und ökonomische Abkopplung der beiden Volkswirtschaften.

Neben den bestehenden protektionistischen Maßnahmen wie konkrete Marktzugangsbarrieren, Sanktionen oder industriepolitischen Forderungen nach einem höheren lokalen Wertschöpfungsbeitrag besteht darüber hinaus das Risiko einer Verschärfung durch abrupte Interventionen mit Auswirkungen auf den Bezug von notwendigen Rohstoffen und Materialien für Produktion und Absatz. Einhergehend mit den bereits erwähnten Risiken und den daraus resultierenden Auswirkungen auf die **Lieferketten** und letztlich auch auf die allgemeine Preisgestaltung von Rohstoffen, Vor- und Endprodukten kann dies bei Daimler Truck-Konzern zu höheren Kosten führen und sich negativ auf die wirtschaftliche Entwicklung sowie Absatzmöglichkeiten auswirken. Im Gegenzug könnten unvorhergesehene Handelserleichterungen positive Impulse setzen und zu mehr Handel und höherem Wachstum führen. Auch der Daimler Truck-Konzern könnte in diesem Fall profitieren.

B.93
 Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß
Allgemeine Marktrisiken	Niedrig	Hoch	Allgemeine Marktchancen	Niedrig	Hoch
Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	Mittel	Hoch	Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	-	-
Risiken aus dem Beschaffungsmarkt	Niedrig	Hoch	Chancen aus dem Beschaffungsmarkt	Niedrig	Hoch



Der **europäische Markt** ist für den Daimler Truck-Konzern von großer Bedeutung, so dass sich Veränderungen beim Investitions- und Konsumverhalten auf die Absatzentwicklung auswirken. In der Eurozone hat sich die Inflation im Jahresverlauf 2024 in Richtung des Zielwertes der Europäischen Zentralbank (EZB) bewegt, wenngleich die Raten zum Ende des Jahres wieder leicht anstiegen. Das wirtschaftliche Wachstum der Eurozone blieb im Gesamtjahr 2024 jedoch weiterhin schwach. Das Wachstum der Wirtschaftsleistung der Eurozone dürfte sich in 2025 im Vergleich zum Berichtsjahr leicht beschleunigen, wobei mögliche Handelsbeschränkungen die Wachstumsdynamik schwächen könnten. In der Europäischen Union (EU) ist das Risiko für politische Konflikte durch den Russland-Ukraine-Krieg erhöht. Die durch den Russland-Ukraine-Krieg ausgelösten Risiken werden weiter unten im Abschnitt "Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen" beschrieben.

In den **USA** entwickelte sich die Wirtschaft im Jahr 2024 leicht besser als erwartet. Außerdem ging die Inflation im Vergleich zum Vorjahr zurück. Da der Daimler Truck-Konzern einen erheblichen Teil seines Umsatzes in den USA erzielt, kann die weitere Entwicklung der US-Wirtschaft erhebliche Konsequenzen für den Konzern haben. Der wirtschaftliche Ausblick bezüglich der USA ist mit Unsicherheit behaftet. Importzölle auf Güter wichtiger Handelspartner könnten die Inflation wieder erhöhen und den Konsum bremsen.

Allgemeine Marktrisiken und -chancen

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

Potenzielle Auswirkungen der **Risiken auf die Absatzentwicklung** werden in Risikoszenarien erfasst. Eine fehlende Marktakzeptanz bestimmter Fahrzeugmodelle in einzelnen Regionen kann sich dabei negativ auf das Ergebnis auswirken. Ein rückläufiger Absatz von

Fahrzeugen kann darüber hinaus aus dem zum Teil instabilen makroökonomischen Umfeld resultieren sowie sich im Kontext von politischen oder wirtschaftlichen Unsicherheiten ergeben. Dies betrifft vor allem das klassisch zyklische Bau- und Logistikgewerbe und den entsprechenden Einfluss auf den Absatz von Daimler Truck. Ferner besteht das Risiko, dass eine hohe Nachfrage aufgrund von Engpässen in der Lieferkette nicht zeitnah bedient werden kann. Die Markt-, Absatz- und Bestandsentwicklung wird von den Segmenten kontinuierlich analysiert und überwacht; gegebenenfalls werden spezifische Marketing- und Vertriebsprogramme aufgesetzt.

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

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

Die Einführung neuer Produkte durch Wettbewerber, eine aggressivere Preispolitik sowie eine schwierigere Preisdurchsetzung im Sales- und Aftersalesgeschäft können zu einem steigenden **Wettbewerbs- und Preisdruck** in den Fahrzeugsegmenten führen und sich negativ auf die Ertragslage auswirken. Zur frühzeitigen Erkennung dieser Risiken wird ein kontinuierliches Monitoring der Wettbewerber durchgeführt. Je nach Ausprägung werden produktspezifische und gegebenenfalls regional unterschiedliche Maßnahmen ergriffen, um absatzschwächere Märkte zu unterstützen.

Zudem setzt der Daimler Truck-Konzern unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein, die finanzielle Anreize für Kunden beinhalten.

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

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

Das **Daimler Truck-Servicegeschäft** (einschließlich Aftersalesgeschäft und Finanzdienstleistungen) leistet einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg und zur Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns, generiert jedoch aus einer Reihe von Gründen möglicherweise nicht die Umsatzerlöse und die Rentabilität, die Daimler Truck erwartet, darunter: Absatzrückgänge bei Neufahrzeugen, Änderungen der wirtschaftlichen Bedingungen, welche Kunden dazu veranlassen könnten, preisbewusster zu werden und weniger bereit zu sein, sich an langfristige Serviceverträge zu binden; ein Großteil an Kunden, die sich entscheiden könnten, ihre Wartungsbedarfe intern



durchzuführen oder zu anderen Anbietern oder, im Falle von Finanzdienstleistungen, zu Banken zu verlagern; Änderungen der Kundenpräferenz in Bezug auf Konnektivität und andere digitale Dienste, einschließlich Angebote von Software- und Hardware-entwicklern durch Drittanbieter; oder Wettbewerbsdruck, der Daimler Truck dazu zwingen könnte, die Preise für Aftersalesgeschäft und/oder Teile bzw. Konditionen im Finanzdienstleistungsbereich zu senken, wodurch die Margen und die Profitabilität des Konzerns sinken könnten.

Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen

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

Viele Länder und Regionen haben bereits strengere **Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten** von Fahrzeugen erlassen oder bringen aktuell entsprechende Gesetzesvorgaben auf den Weg. Zum Beispiel zur Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen einschließlich der Grenzwerte bei Geräuschemissionen, sowie zum Schadstoffgehalt der Emissionen, der von Produktionsstandorten verursacht wird. Die Nichteinhaltung der einschlägigen Vorschriften in den einzelnen Regionen ist unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden und kann sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht oder nicht mehr zugelassen werden können.

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

nur mittels batterieelektrischer oder wasserstoffbasierter Antriebe und verbunden mit höheren Kosten erreichbar sein werden.

Phasen politischer Unsicherheit könnten allgemein negative Auswirkungen auf Konsum- und Investitionsentscheidungen von Haushalten und Unternehmen haben und sich in der Folge nachteilig auf die wirtschaftliche Entwicklung sowie die Absatzmöglichkeiten des Daimler Truck-Konzerns auswirken.

Aus dem **Russland-Ukraine-Krieg** können sich weiterhin weitreichende Risiken ergeben. Die EU hat angesichts des anhaltenden Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine in 2024 ein weiteres Sanktionspaket beschlossen, das insbesondere darauf abzielt, gegen die Umgehung von bereits bestehenden Sanktionen besser vorgehen zu können. Daimler Truck war und ist 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, Sanktionen oder anderen regulatorischen Vorschriften laufend behördlichen Untersuchungen ausgesetzt. Der Krieg könnte sich weiterhin negativ auf die Entwicklung von Absatzzahlen, Produktionsprozessen sowie Beschaffung und Logistik auswirken, beispielsweise durch die Unterbrechung von Lieferketten oder der Energieversorgung, oder durch die Verknappung von Rohstoffen, Teilen und Komponenten, entweder als direkte Folge des Kriegs oder infolge der umfassenden Sanktionen. Der Krieg in der Ukraine könnte weiter eskalieren und sich im schlimmsten Fall auf weitere Staaten ausweiten. Eine solche Ausweitung würde ein erhebliches Risiko für das Marktumfeld von Daimler Truck bedeuten.

Die potenziellen Unterbrechungen von Lieferketten und Engpässe von Rohstoffen, Teilen oder Komponenten können zu einem weiteren Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise sowie der Preise für Teile und Komponenten führen, was in der Folge zu höheren Kosten führen könnte. Darüber hinaus kann die Kostenbasis des Konzerns aufgrund gestiegener Inflation im Allgemeinen negativ beeinflusst werden. Außerdem können steigende Refinanzierungskosten an den Kapitalmärkten zu negativen Auswirkungen auf das Ergebnis von Financial Services führen.

Außerdem könnte die Position des Daimler Truck-Konzerns in wichtigen ausländischen Märkten durch den Abschluss beziehungsweise die Änderung von **Freihandelsabkommen**

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

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

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



Daimler Truck verfolgt ständig die Entwicklung der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen frühzeitig im Produktentstehungsprozess zu antizipieren. Im Vergleich zum Vorjahr sind die rechtlichen und politischen Risiken mit einem Anstieg der Eintrittswahrscheinlichkeit von niedrig auf mittel gestiegen und spiegeln daher die aktuelle geopolitische Risikolandschaft und die Auswirkungen verschiedener weltweiter Ereignisse auf den Daimler Truck-Konzern wider, insbesondere aus US-Zöllen.

Beschaffungsmarktrisiken und -chancen

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

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

Die Preise von Rohstoffen, Teilen und Komponenten können zeitweise erheblichen Schwankungen unterliegen, unter anderem aufgrund globaler oder regionaler Angebots- und/oder Nachfragedynamiken auf den Rohstoffmärkten und Endmärkten, geringerer Produktionskapazitäten und Einschränkungen seitens der Lieferanten, Transportkosten und -problemen, Energiepreisen, Infrastrukturausfällen, staatlichen Zollprozeduren und Zöllen, geopolitischen Ereignissen, Änderungen der Wechselkurse, Preiskontrollen, des Wirtschaftsklimas einschließlich Inflationsdruck und anderer unvorhergesehener Umstände.

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

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

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



Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die unternehmensspezifischen Risiken und Chancen des Daimler Truck-Konzerns eingegangen. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle [7 B.94](#) dargestellt.

Produktions- und Technologierisiken und -chancen

Technische Entwicklungen und Innovationen sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität der Zukunft von zentraler Bedeutung. Durch die Gestaltung der Produktpalette fließen die technischen Neuerungen in die strategische Produktplanung der Fahrzeugsegmente ein. Insbesondere durch die steigende technische Komplexität, den kontinuierlich wachsenden Umfang an zu erfüllenden Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsanforderungen und den Anspruch, die Qualitätsstandards des Daimler Truck-Konzerns einzuhalten und stetig zu erhöhen, können technologische Risiken entstehen. Diese bestehen insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung und Fertigung der Produkte und damit potenziell verbundene Risiken bezogen auf die Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten. Im Rahmen der bereits laufenden Transformation auf emissionsfreie Fahrzeuge und dem von Daimler Truck verfolgten Ansatz mit Fokus auf Entwicklung, Produktion und Absatz von batterieelektrischen und wasserstoffbasierten Antrieben ergeben sich im Zusammenhang mit Produktion, Betrieb und Gewährleistung sowohl hohe Risiken als auch Chancen. Der Erfolg des Daimler Truck-Konzerns hängt von seiner Fähigkeit ab, die Transformation zu emissionsfreien Fahrzeugen richtig einzuschätzen und mit innovativen, kommerziell attraktiven und marktfähigen Produkten und Dienstleistungen darauf

zu reagieren. Weiterhin maßgeblich für die erfolgreiche Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge ist die Kundenakzeptanz, fortdauernde staatliche Unterstützung, eine ausreichende öffentliche Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur und Wasserstoff beziehungsweise von Energie zu wettbewerbsfähigen Preisen, was sämtlich Ungewissheit unterliegt und zu einem großen Teil außerhalb der Kontrolle von Daimler Truck liegt.

Im Rahmen von Produkteinführungen in den Fahrzeugsegmenten müssen die benötigten Bauteile und Ausstattungsumfänge verfügbar sein. Zur Reduzierung oder Vermeidung diesbezüglicher Restriktionen werden zugehörige Prozesse stetig evaluiert und verbessert. Um die langfristige Zukunftsfähigkeit der Produktionsanlagen der Fahrzeugsegmente zu sichern und auszubauen, erfolgen bei Bedarf Modernisierungen sowie Ausbau-, Aufbau- und Umstrukturierungsaktivitäten. Mit der **Durchführung der Modernisierungsmaßnahmen und Neueinführung von Produkten** sind in der Regel hohe Investitionen verbunden. Es kann dabei auch zu Ineffizienzen im Produktionsprozess und in der Folge zu einer kurzfristigen Verringerung des Produktionsniveaus kommen.

Prinzipiell besteht die Gefahr, dass aufgrund einer geringen Anlagenverfügbarkeit oder Ausfällen von **Produktions- oder Fabrikanlagen** intern Engpässe entstehen und folglich Kosten anfallen. Eine längere Unterbrechung einer Produktionsstätte könnte zu Produktionsausfällen oder einem vorübergehenden Betrieb mit reduzierter Kapazität führen, was den Daimler Truck-Konzern daran hindern könnte, Produktionsaufträge rechtzeitig abzuschließen. Dies könnte zu einem Verlust des Geschäftsvolumens, einer verringerten Produktivität oder Rentabilität an einem bestimmten Produktionsstandort und zu erheblichen Reparaturkosten führen, die nicht durch den Versicherungsschutz des Daimler Truck-Konzerns

abgedeckt sein könnten. Die Produktionsanlagen werden fortwährend gewartet und modernisiert. Für potenziell betroffene Anlagen werden präventiv Ersatzteile vorgehalten sowie bei Bedarf redundante Maschinen beschafft.

Kapazitätsrestriktionen in der Verfügbarkeit von Batterien für bestimmte Fahrzeugmodelle sowie Unterbrechungen in der Zulieferkette können Engpässe hervorrufen.

Neue technische Anforderungen könnten zu Einschränkungen beim Verkauf bereits produzierter Fahrzeuge führen. Auch Beschränkungen bei bestimmten Ausstattungskomponenten in neuen Fahrzeugmodellen sowie die fehlende Verfügbarkeit von Fahrzeugteilen zum richtigen Zeitpunkt könnten dazu führen, dass die Fahrzeuge nicht wie geplant an die Kunden übergeben werden können. Zur Reduzierung oder Vermeidung solcher **Engpasssituationen** wird Wert daraufgelegt, dass Kapazitätsengpässe durch vorausschauende Planung ausgeglichen werden können. Zudem werden im Rahmen des Managements der gesamten Wertschöpfungskette Zulieferwege sowie die Lieferbarkeit und Qualität von Produkten kontinuierlich überwacht. Zur Risikoprävention besteht ein Lieferantenmanagement mit dem Ziel, die Menge und die Qualität der zur Herstellung der Fahrzeuge benötigten Bauteile sicherzustellen. Die fehlende Verfügbarkeit sowie Qualitätsprobleme bei bestimmten Fahrzeugteilen können zu Produktionsausfällen führen und höhere Kosten verursachen.

Daimler Truck ist Risiken aus Planabweichungen im Zusammenhang mit Großprojekten ausgesetzt, darunter die Entwicklung und Einführung neuer Fahrzeuggenerationen, Fahrzeuge oder Antriebsstränge. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn kapitalintensive Projekte wie Werksausbauten oder Kapazitätserweiterungen, zum Beispiel die Einführung einer neuen Produktionslinie, erforderlich sind. Diese Risiken können aus einer Reihe von Faktoren resultieren, darunter ungenaue Annahmen in Bezug auf Planungs- und Implementierungskosten, unerwartete technische Herausforderungen, Schwächen in Projektdesign und -management sowie schlechte Leistungen von Drittanbietern und Geschäftspartnern. Diese Faktoren könnten zu erheblichen Kostenüberschreitungen, Verzögerungen bei der Einführung neuer Produkte, Lieferverzögerungen, Qualitätsproblemen und Beeinträchtigung der Kundenbeziehungen führen.

B.94

Unternehmensspezifische Risiken/Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß
Produktions- und Technologierisiken	Niedrig	Hoch	Produktions- und Technologiechancen	-	-
Informationstechnische Risiken	Niedrig	Mittel	Informationstechnische Chancen	-	-
Personalrisiken	Mittel	Hoch	Personalchancen	-	-
Risiken aus Beteiligungen/Kooperationen	Mittel	Mittel	Chancen aus Beteiligungen/Kooperationen	-	-



Garantie- und Kulanzfälle könnten im Daimler Truck-Konzern entstehen, wenn die Qualität der Produkte nicht den Anforderungen entspricht, Vorschriften nicht vollständig eingehalten werden oder die Unterstützung bei Problemen und der Pflege der Produkte nicht in der benötigten Form gewährt werden kann. Solche Garantie- und Kulanzfälle sowie Qualitätsprobleme sowohl bei in Fahrzeugen verbauten Teilen als auch im Zusammenhang mit technischen Neuerungen an Fahrzeugen, die Anpassungen erfordern, können zu finanziellen Belastungen führen. Mögliche Ansprüche werden beim Auftreten solcher Risiken geprüft und bei Bedarf notwendige Maßnahmen, bezogen auf betroffene Produkte, eingeleitet.

Informationstechnische Risiken und Chancen

Die konsequent verfolgte Digitalisierungsstrategie eröffnet Daimler Truck neue Chancen, den Kundennutzen und den Wert des Unternehmens zu steigern. Gleichwohl birgt die hohe Durchdringung aller Geschäftsbereiche mit Informationstechnologie (IT) auch Risiken für die Geschäfts- und Produktionsprozesse sowie deren Dienstleistungen und Produkte.

Aus der stetig wachsenden Bedrohung durch **Cyber-Kriminalität** und der Verbreitung von aggressivem Schadcode erwachsen Risiken, die sich auf die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen und IT-gestützten Betriebsmitteln auswirken können. Trotz umfangreicher Vorkehrungen kann dies im ungünstigsten Fall zu einer zeitweiligen Unterbrechung von IT-gestützten Geschäftsprozessen mit hohen negativen Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis führen. Zudem kann der Verlust oder Missbrauch sensibler Daten unter Umständen zu einem Reputationsverlust führen. Insbesondere geltende regulatorische Anforderungen wie beispielsweise die EU-Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO) können unter anderem Ansprüche Dritter begründen und aufwendige regulatorische Auflagen sowie ergebniswirksame Strafen nach sich ziehen.

Für den global agierenden Daimler Truck-Konzern und seine umfassenden Geschäfts- und Produktionsprozesse ist es von zentraler Bedeutung, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden können. Das konzerninterne Rahmenwerk zur IT-Sicherheit orientiert sich an internationalen Standards und greift bei Schutzmaßnahmen auch auf Industriestandards und Good Practices zurück. Neue regulatorische

Anforderungen zur Cyber-Sicherheit und zu Cyber-Security-Management-Systemen werden bei der Weiterentwicklung unserer Prozesse und Vorgaben berücksichtigt.

Bei der Bewältigung der sich weiter verschärfenden Lieferketten-Risiken durch Ransomware-Bedrohungen priorisiert Daimler Truck umfassende Cyberschutzstrategien und Maßnahmen, um die Zusammenarbeit mit Dritten abzusichern.

Dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend müssen gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Cyber-Bedrohungen müssen über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert und entsprechend ihrer Kritikalität behandelt werden. Besondere Aufmerksamkeit wird Risiken gewidmet, die im Schadensfall eine Unterbrechung der Geschäftsprozesse aufgrund von IT-Systemausfällen sowie den Verlust und die Verfälschung von Daten zur Folge haben. Die fortschreitende Digitalisierung und Vernetzung von Produktionsmitteln werden durch darauf abgestimmte technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen flankiert. Infolge der Umstellung auf neue IT-Systeme können sich informationstechnische Risiken für den Daimler Truck-Konzern ergeben.

Aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten hat Daimler Truck vielfältige präventive und korrektive Maßnahmen umgesetzt, um damit verbundene Risiken zu reduzieren sowie mögliche Schäden zu begrenzen. Zum Beispiel vermindert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in Rechenzentren durch gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Datensicherung und hochverfügbar ausgelegte IT-Systeme. Es werden Notfallpläne erstellt, ebenso Beschäftigte geschult und regelmäßig sensibilisiert, um handlungsfähig zu bleiben. In einem global agierenden Cyber Security Operation Center (CSOC) werden spezifische Bedrohungen analysiert und Gegenmaßnahmen koordiniert. Der Schutz der Produkte und Dienstleistungen vor Gefährdungen durch Hackerangriffe und Cyber-Kriminalität wird kontinuierlich ausgebaut.

Personalrisiken und -chancen

Der Daimler Truck-Konzern strebt gute **Beziehungen zu seinen Beschäftigten, Gewerkschaften sowie Betriebsräten und Arbeitnehmervertretungen** an. Es gelten eine Reihe von Tarifverträgen, die dem Daimler Truck-Konzern teilweise Verpflichtungen und Einschränkungen im Zusammenhang mit Reorganisationen, Umstrukturierungen oder ähnlicher Effizienzmaßnahmen auferlegen und die er möglicherweise nicht in günstiger oder rechtzeitiger Weise oder überhaupt verlängern, erneuern oder ersetzen kann. Eine Verschlechterung der Beziehungen zu Gewerkschaften, Betriebsräten und anderen Arbeitnehmervertretungen könnte die Geschäftstätigkeit des Daimler Truck-Konzerns beeinträchtigen. Der Konzern könnte in Zukunft mit Streiks oder anderen Arten von Konflikten mit Gewerkschaften, Betriebsräten oder seinen Beschäftigten konfrontiert werden. Solche Streiks, Konflikte, Arbeitsniederlegungen oder andere Arbeitskämpfmaßnahmen können die Produktions- und Vertriebsaktivitäten des Konzerns stören, seinen Ruf schädigen und seine Kundenbeziehungen beeinträchtigen.

Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Beschäftigte und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen Daimler Truck tätig ist, nach wie vor sehr stark. Der künftige Erfolg des Daimler Truck-Konzerns hängt auch davon ab, inwiefern es gelingt, Fachpersonal einzustellen und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Die etablierten Personalinstrumente berücksichtigen solche Personalrisiken. Ein Schwerpunkt des Personalmanagements liegt in der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung der Belegschaft des Unternehmens. Um als Unternehmen erfolgreich zu sein, entwickeln wir zudem die Art unserer Zusammenarbeit und unsere Führungskultur stetig weiter.

Die **demografische Entwicklung** macht es für das Unternehmen unabdingbar, mit den Veränderungen durch eine sich wandelnde Belegschaft umzugehen und einen qualifizierten Fach- und Führungskräftenachwuchs zu sichern. Dies wird durch Maßnahmen im Generationenmanagement adressiert, die der Tragweite des Themas gerecht werden. Konjunktur-, Markt- und Wettbewerbschwankungen begegnen wir mit den etablierten Zeit- und Flexibilitätsinstrumenten, um jeweils ein situationsadäquates Reagieren zu ermöglichen.



Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen sind für den Konzern entscheidend, um seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und seine Profitabilität zu verbessern. Daimler Truck befindet sich mitten in der Umsetzung einer Reihe von Initiativen zur betrieblichen Leistungssteigerung und Kosteneinsparung, um Fixkosten und variable Kosten zu reduzieren und die Rentabilität zu steigern. Diese betrieblichen Leistungs- und Kosteneinsparungsmaßnahmen oder Teile hiervon führen möglicherweise nicht innerhalb der von der Gruppe angestrebten Zeit zu den beabsichtigten Vorteilen. Dies kann dazu führen, dass die Implementierungskosten die ursprünglich von dem Konzern veranschlagten Kosten übersteigen und die tatsächlichen Ergebnisse der Initiativen können von den Zielen abweichen. Wenn die angestrebte operative Verbesserung und Kosteneinsparung nicht vollständig realisiert oder innerhalb der beabsichtigten Zeit erreicht wird, könnte dies negative Auswirkungen auf die Profitabilität des Konzerns haben. Im Rahmen des Programms „Cost Down Europe“ läuft bei Daimler Truck seit Januar 2025 der Evaluierungsprozess zur Umsetzung weiterer Restrukturierungs- und Effizienzmaßnahmen. Hierdurch könnten einmalige Kosten entstehen, die sich auf das Konzernergebnis auswirken würden.

Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Joint Ventures

Die Zusammenarbeit mit Partnern bei Beteiligungen und Joint Ventures ist für Daimler Truck sowohl bei der Transformation hin zur CO₂e-freien Mobilität als auch bei der umfassenden Digitalisierung von zentraler Bedeutung. Besonders bei neuen Technologien dienen Beteiligungen und Joint Ventures der Nutzung von Synergieeffekten und der Verbesserung von Kostenstrukturen, um der Wettbewerbssituation in der Industrie der Nutzfahrzeuge erfolgreich zu begegnen.

Der Daimler Truck-Konzern partizipiert grundsätzlich entsprechend seiner jeweiligen Anteilsquote an den Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Joint Ventures und unterliegt bei einer entsprechenden Börsennotierung dabei auch Aktienkursrisiken und -chancen.

Durch die Neubewertung von Beteiligungen und Joint Ventures können sich Risiken und Chancen bezogen auf den Beteiligungsbuchwert für das Segment, dem die Beteiligung oder das Joint Venture zugerechnet wird, ergeben. Auch aus der laufenden Geschäftstätigkeit, insbesondere der Integration von Beschäftigten,

Technologien und Produkten, können sich Risiken ergeben. Die geschäftlichen und rechtlichen Interessen des Konzerns stimmen möglicherweise nicht immer mit denen seiner Beteiligungen und Joint Ventures überein. Diese Unternehmen könnten Maßnahmen treffen, die die Reputation des Konzerns gefährden oder ihn einer rechtlichen Haftung aussetzen. Aktuelle oder zukünftige Beteiligungen oder Joint Ventures des Konzerns können zudem möglicherweise dahingehend nicht erfolgreich sein, ihre geplanten Ziele zu erreichen und ihre angestrebten Fristen einzuhalten. Darüber hinaus könnten sich weitere finanzielle Verpflichtungen ergeben oder ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf notwendig sein. Die Beteiligungen unterliegen einem Überwachungsprozess, um bei Bedarf zeitnah entscheiden zu können, ob Maßnahmen zur Unterstützung oder Sicherung der Profitabilität ergriffen werden sollen. Auch die Werthaltigkeit der Beteiligungen wird regelmäßig überwacht.

Daimler Truck diskutiert derzeit mit seinen Partnern über die Zukunft seines China-Geschäfts. Je nach Ausgang der Gespräche könnten einmalige Effekte entstehen, die sich auf das Ergebnis der Gruppe auswirken würden.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen des Daimler Truck-Konzerns eingegangen.

Risiken und Chancen können sich negativ beziehungsweise positiv auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns auswirken. Eintrittswahrscheinlichkeiten und Ausmaß dieser Risiken und Chancen werden in Tabelle [B.95](#) dargestellt.

Im Grundsatz können die den finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen zugrundeliegenden operativen und finanziellen konzerntweiten Risikolumina (Exposures) in symmetrische und asymmetrische Risiken- und Chancenprofile unterschieden werden. Bei den symmetrischen Risiken- und Chancenprofilen (zum Beispiel Währungs-Exposures) sind Risiken und Chancen gleichermaßen gegeben, während bei den asymmetrischen (etwa Kredit- und Länder-Exposures) überwiegend Risiken vorhanden sind.

Daimler Truck ist grundsätzlich Risiken und Chancen durch die Veränderungen von Marktpreisen wie Wechselkursen, Zinssätzen und

Commodity-Preisen ausgesetzt. Marktpreisveränderungen können einen negativen oder positiven Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben.

Daimler Truck steuert und überwacht systematisiert Marktpreisrisiken und -chancen vorwiegend im Rahmen seiner operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken ein, wodurch sowohl Marktpreisrisiken als auch -chancen begrenzt werden.

Ferner ist der Konzern Kredit-, Länder- und Liquiditätsrisiken sowie Risiken aus Ratingveränderungen ausgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt Daimler Truck diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die Planvermögen zur Abdeckung von Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen (marktsensitive Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere) sind nicht Bestandteil der folgenden Betrachtung.

Wechselkursrisiken und -chancen

Aufgrund der globalen Ausrichtung des Konzerns sind mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken und Chancen aus Wechselkursschwankungen verbunden.

Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollars, des britischen Pfund, des australischen Dollars, des japanischen Yen und anderer Währungen gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko beziehungsweise eine -chance entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten („Transaktionsrisiko“).

Während die Produktionskosten vorwiegend in US-Dollar, Euro und Yen anfallen, wird ein Teil der Umsatzerlöse in anderen Währungen erzielt. Daimler Truck ist einem solchen Transaktionsrisiko ausgesetzt, aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerks jedoch nur in einem geringeren Ausmaß. Der Konzern sichert das regelmäßig aktualisierte Währungs-Exposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkursereignisse mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermingeschäften, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Im Fall von Übersicherungen durch Exposure-Veränderungen werden diese in der



Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Nettovermögens und deren Erträge und Aufwendungen („Translationsrisiko“), gegen die sich der Konzern in der Regel nicht absichert.

Zinsänderungsrisiken und -chancen

Aus Zinsänderungen können Risiken und Chancen sowohl für das operative Geschäft als auch für Finanztransaktionen entstehen. Daimler Truck nutzt eine Vielzahl zinsensensitiver Finanzinstrumente, um die Liquiditätsanforderungen des laufenden Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Financial Services. Zinsänderungsrisiken und -chancen entstehen, wenn Zinsbindungsfristen zwischen der Aktiv- und der Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Durch eine auf die Laufzeiten der Finanzierungsverträge abgestimmte Refinanzierung wird das Risiko der Fristeninkongruenz sowohl unter Zins- als auch unter Liquiditätsgesichtspunkten reduziert. Verbleibende Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesteuert. Die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft werden im Konzern zentral koordiniert. Derivative Zinsinstrumente, wie zum Beispiel Zinsswaps, werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passiv-Strukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Commodity-Preis-Risiken und -Chancen

Wie im Abschnitt „Beschaffungsmarktrisiken und -chancen“ dargestellt, ist Daimler Truck Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt. Ein geringer Teil der Rohstoffpreiserisiken, vornehmlich aus dem geplanten Bezug bestimmter Metalle, kann durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert werden.

Kreditrisiken

Das Kreditrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, das dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken. Der Konzern unterliegt Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Fahrzeuggeschäft

resultieren. Auf die Risiken aus der Leasing- und Absatzfinanzierung wird im Abschnitt „Allgemeine Marktrisiken und -chancen“ eingegangen.

Darüber hinaus ergeben sich Kreditrisiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns. Sollte es zu Zahlungsausfällen kommen, würde das die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns belasten. Die Limitmethodik für Liquiditätsanlagen bei Finanzinstitutionen wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Der überwiegende Teil der liquiden Mittel wird in Anlagen mit einem externen Investment-Grade-Rating gehalten.

Länderrisiken

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der aus Veränderungen politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, zum Beispiel aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot. Daimler Truck unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden, Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften oder Joint Ventures sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren.

Weitere Information zu Länderrisiken im Zusammenhang mit Ereignissen nach dem Bilanzstichtag finden sich in [Anmerkung 40. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag](#) des Konzernanhangs. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen. Der Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimits (zum Beispiel für Hartwährungsportfolios von Financial Services-Gesellschaften). Außerdem verfügt der Konzern über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler Truck operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden.

Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen

Risiken und Chancen liegen in möglichen Herab- oder Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Kredit-Ratings für die Daimler Truck Holding AG (und damit der Kreditwürdigkeit des Konzerns) oder für Anleihen, die durch Mitglieder des Daimler Truck-Konzerns begeben oder garantiert werden. Herabstufungen können sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken, wenn sich dadurch die Fremdfinanzierungskosten erhöhen oder die Finanzierungsmöglichkeiten des Konzerns beschränkt würden. Darüber hinaus können Herabstufungen dazu führen, dass Investoren von einer Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG absehen.

B.95

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß
Wechselkursrisiken	Niedrig	Niedrig	Wechselkurschancen	Niedrig	Niedrig
Zinsänderungsrisiken ¹	Niedrig	Niedrig	Zinsänderungschancen ¹	Niedrig	Niedrig
Commodity-Preis-Risiken	Niedrig	Hoch	Commodity-Preis-Chancen	Niedrig	Mittel
Kreditrisiken	Niedrig	Niedrig	Kreditrisiken	-	-
Länderrisiken	Niedrig	Niedrig	Länderrisiken	-	-
Risiken aus Ratingveränderungen ¹	Niedrig	Niedrig	Chancen aus Ratingveränderungen ¹	Niedrig	Niedrig
Risiken in Zusammenhang mit Pensionsplänen ¹	Niedrig	Niedrig	Chancen in Zusammenhang mit Pensionsplänen ¹	Niedrig	Niedrig

¹ Das Ausmaß des Risikos/Chance ist nicht EBIT-relevant.



Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen

Daimler Truck gewährt leistungsorientierte Pensionszusagen und in einem geringen Umfang Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen, die zu einem großen Teil durch Planvermögen gedeckt sind. Der Saldo aus den Pensionsverpflichtungen und den Planvermögen ergibt den bilanzierten Wert beziehungsweise den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie der Ermittlung des Nettopensionsaufwands liegen Annahmen zugrunde. Selbst geringe Änderungen dieser Annahmen, insbesondere eine Änderung der Diskontierungszinssätze, beeinflussen den Finanzierungsstatus und das Konzerneigenkapital des aktuellen Geschäftsjahres negativ oder positiv und führen bei Eintritt zu einer Änderung des periodenbezogenen Nettopensionsaufwands im folgenden Geschäftsjahr. Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich von der Situation an den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige beziehungsweise günstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, vermindern beziehungsweise erhöhen den Wert der Planvermögen. Auch eine Veränderung der Zusammensetzung der Planvermögen kann den Marktwert der Planvermögen positiv oder negativ beeinflussen. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern anhand quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird bei der Bestimmung der Investmentstrategie für die Planvermögen berücksichtigt, um Schwankungen des Finanzierungsstatus zu reduzieren.

Weitere Informationen zu den Pensionsplänen und ihren Risiken finden sich in [Anmerkung 23. Rückstellungen für sonstige Risiken](#) des Konzernanhangs. Weitergehende Informationen zu finanzwirtschaftlichen Risiken, risikobegrenzenden Maßnahmen und zum Management dieser Risiken enthält [Anmerkung 33. Management von Finanzrisiken](#) des Konzernanhangs. Informationen zu Finanzinstrumenten des Konzerns finden sich in [Anmerkung 32. Finanzinstrumente](#) des Konzernanhangs.

Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen

Weiterhin ist der Konzern rechtlichen und steuerlichen Risiken ausgesetzt. Er bildet hierfür Rückstellungen, wenn und soweit seine Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist.

Rechtliche Risiken

Risiken aus Regulierung

Die Fahrzeugindustrie und somit auch die Nutzfahrzeugindustrie unterliegt weltweit umfassender staatlicher Regulierung. Gesetze in verschiedenen Jurisdiktionen regeln hierbei die Anforderungen an den Insassenschutz und die Umweltverträglichkeit von Lkw, Bussen und anderen Fahrzeugen, einschließlich der Emissionswerte, der Treibstoffeffizienz und der Lärmgeräusche, sowie die Emissionen der Fabriken, in denen die Fahrzeuge oder Teile davon hergestellt werden. Werden einschlägige Vorschriften in den einzelnen Regionen nicht eingehalten, kann dies unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden sein sowie zur Nichtzulassung von Produkten in betroffenen Märkten führen.

Um hohe Qualitätsstandards für seine Produkte aufrechtzuerhalten und staatlich vorgeschriebene Sicherheits- und andere Standards einzuhalten, entstehen dem Konzern erhebliche Kosten für Überwachung, Zertifizierung und Qualitätssicherung. Die Erfüllung von staatlich vorgeschriebenen Fahrzeugstandards ist kostspielig und oft technologisch herausfordernd, insbesondere wenn erforderliche Standards miteinander in Konflikt stehen. Mit zunehmender Komplexität von Nutzfahrzeugen, auch durch die Digitalisierung von Komponenten und deren Kommunikation untereinander, steigt das Risiko von Fahrzeugmängeln. Die Einführung neuer Technologien, von denen viele noch für den Einsatz in der Transportbranche weiterentwickelt werden, einschließlich autonomer Fahrtechnologien und batteriebetriebener Elektrofahrzeuge, kann das Risiko von Fahrzeugmängeln und Produkthaftung für den Konzern erhöhen. Anwendbare Gesetze und staatliche Standards verlangen von Herstellern Maßnahmen zur Behebung von Mängeln in Bezug auf die Fahrzeugsicherheit und andere Standards, was auch zu Rückrufen führen kann. Verzögerungen bei der Markteinführung neuer Modelle

aufgrund von Produktmängeln und Rückrufaktionen oder Gewährleistungsaufwand für die Mängelbeseitigung verkaufter Fahrzeuge können erhebliche Kosten verursachen.

Darüber hinaus muss der Konzern im Zusammenhang mit seiner weltweiten Geschäftstätigkeit ein breites Spektrum an gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen in Bezug auf Bestechung und Korruption, Kartellrecht, Sanktionen und Exportkontrolle, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Produkthanforderungen, 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

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 Wirtschaftsstrafverfahren sowie kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen). Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil des Konzerns ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

Die Mercedes-Benz Group AG (ehemals Daimler AG) war als ehemalige Muttergesellschaft der Daimler Truck AG Adressatin eines von der Europäischen Kommission eingeleiteten Kartellverfahrens. Im Juli 2016 erließ die Europäische Kommission einen Vergleichsbeschluss gegen die damalige Daimler AG und vier andere europäische Lkw-Hersteller wegen ihrer Beteiligung an wettbewerbswidrigem Verhalten, das im Hinblick auf die Preisgestaltung und die Weitergabe der Kosten für die Einhaltung strengerer Emissionsvorschriften für Lkw einen Verstoß gegen europäische Kartellvorschriften darstellte. Die Europäische Kommission stellte fest, dass die Daimler AG vom 17. Januar 1997 bis zum 18. Januar 2011 an den betreffenden Vereinbarungen beteiligt war. Die in der Vergleichsentscheidung der Europäischen Kommission gegen die Daimler AG verhängte Geldbuße belief sich auf rund 1,09 Mrd. € und wurde im Jahr 2016 vollständig bezahlt.

Im Anschluss an die Vergleichsentscheidung der Europäischen Kommission wurden in mehreren Rechtsordnungen Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel zur Geltendmachung von Schäden durch direkte und indirekte Lkw-Kunden eingereicht oder eingeleitet. Eingeklagte Schadenersatzansprüche könnten zu einer

erheblichen Haftung des Daimler Truck-Konzerns sowie zu erheblichen Kosten für erforderliche Verteidigungsmaßnahmen führen. Dies könnte erhebliche negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und die Finanzlage des Konzerns haben.

Im Zusammenhang mit den oben beschriebenen Kartellverstößen sind die wesentlichen Klagen (einschließlich bestimmter Arten von Sammel- oder Gruppenklagen) in Deutschland, dem Vereinigten Königreich, den Niederlanden und Spanien anhängig oder eingeleitet worden. Auch in einigen anderen europäischen Ländern und in Israel (insgesamt circa zwanzig Länder) sind Klagen anhängig.

Der Daimler Truck-Konzern ergreift geeignete Rechtsmittel, um sich gegen die Klagen zu verteidigen und bezieht die sich ständig weiter entwickelnde Rechtsprechung in Risikoabschätzungen und strategische Entscheidungen mit ein.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vorgenannten Risiken aus Regulierung und rechtlichen Verfahren einzeln oder in ihrer Gesamtheit erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns oder der Segmente haben könnten.

Da rechtliche Verfahren mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, ist es möglich, dass sich die für sie gebildeten Rückstellungen nach abschließenden Verfahrensentscheidungen teilweise als unzureichend erweisen. Infolgedessen können erhebliche zusätzliche Aufwendungen entstehen. Dies trifft auch auf rechtliche Verfahren zu, für die aus Sicht des Konzerns keine Rückstellungen zu bilden waren.

Obwohl der jeweilige endgültige Ausgang einzelner rechtlicher Verfahren das Ergebnis und den Cash Flow des Konzerns in einer bestimmten Berichtsperiode beeinflussen kann, werden die daraus eventuell resultierenden Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns jedoch keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Daimler Truck-Konzerns haben.

Weitere Informationen über rechtliche Verfahren finden sich in [Anmerkung 30. Rechtliche Verfahren](#) des Konzernanhangs.

Steuerliche Risiken und Chancen

Die Daimler Truck Holding AG und ihre Tochtergesellschaften operieren weltweit in vielen Ländern und unterliegen daher zahlreichen unterschiedlichen Rechtsvorschriften und Steuerprüfungen. Etwaige Änderungen der Rechtsvorschriften sowie der Rechtsprechung und unterschiedliche Rechtsauslegungen durch die Finanzverwaltungen – insbesondere auch im Bereich von grenzüberschreitenden Transaktionen – können mit erheblicher Unsicherheit behaftet sein. Daher ist es möglich, dass sich gebildete Steuerrückstellungen und Steuerverbindlichkeiten als nicht ausreichend erweisen und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben können.

Aufgrund von rückwirkenden gesetzlichen Änderungen, künftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassung der Finanzverwaltung ist es auch möglich, dass sich positive Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben können.

Etwaige Änderungen oder Aufgriffe durch die Finanzbehörden werden durch die Steuerabteilung kontinuierlich überwacht und bei Bedarf werden Maßnahmen ergriffen.

Darüber hinaus besteht bei fehlenden oder zu geringen künftigen steuerlichen Einkommen ein bilanzielles Risiko, dass der Steuervorteil aus Verlustvorträgen und steuerlich abzugsfähigen temporären Differenzen nicht oder nicht mehr in vollem Umfang angesetzt werden darf und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können.

Umgekehrt besteht eine bilanzielle Chance, dass derzeit nicht im vollen Umfang angesetzte Steuervorteile in künftigen Jahren doch genutzt beziehungsweise angesetzt werden dürfen und sich insofern auch positive Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können.



Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation

Das Gesamtbild der Risiko- und Chancensituation des Konzerns setzt sich aus den dargestellten Einzelrisiken und -chancen aller Risiko- und Chancenkategorien zusammen.

Das Geschäftsjahr 2025 wird weiterhin mit Unsicherheiten behaftet sein, die sich aus der aktuellen geopolitischen Risikolandschaft und den möglichen Auswirkungen verschiedener globaler Ereignisse auf den Daimler Truck-Konzern ergeben. Neben den beschriebenen Risikokategorien gibt es unvorhersehbare Ereignisse, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler Truck-Konzerns sowie die Reputation des Konzerns auswirken können. Insbesondere können rechtliche Risiken oder Verstöße von Partnern und Lieferanten einen negativen Einfluss auf die Reputation des Daimler Truck-Konzerns, die Umwelt sowie auf Beschäftigte von Partnern und Lieferanten haben. Als eines der Grundprinzipien des unternehmerischen Handelns achtet Daimler Truck deshalb – auch bei der Auswahl von Partnern und Lieferanten – besonders darauf, dass gesetzliche und ethische Regeln eingehalten werden.

Um Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und der aktuell bestehenden Risiko- und Chancensituation erfolgreich zu begegnen, wird das etablierte Risiko- und Chancenmanagementsystem kontinuierlich überwacht und weiterentwickelt.

Die erwartete finanzielle Gesamtauswirkung der Risiken des Daimler Truck-Konzerns hat sich im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Ein wesentlicher Treiber ist der Anstieg der rechtlichen und politischen Risiken, welche die aktuelle geopolitische Risikolandschaft und die möglichen Auswirkungen verschiedener weltweiter Ereignisse auf den Daimler Truck-Konzern widerspiegeln. Darüber hinaus stieg die Eintrittswahrscheinlichkeit für diese Kategorie von niedrig auf mittel.

Die erwartete finanzielle Gesamtauswirkung der Chancen des Daimler Truck-Konzerns gingen im Vergleich zum Vorjahr zurück und spiegeln die allgemeine Entwicklung der internationalen Märkte wider. Obwohl die allgemeinen Marktchancen weiterhin hoch sind, hat sich die Eintrittswahrscheinlichkeit von mittel auf niedrig verringert. Darüber hinaus haben sich die Chancen auf den Finanzmärkten von hoch auf mittel verringert.

Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, werden regelmäßig im Rahmen der Risikotragfähigkeitsermittlung überprüft. Solche sind weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses erkennbar.



Prognosebericht

Unsere Prognose für das Geschäftsjahr 2025 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 2024.

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

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. Zusätzlich ergaben sich bei Trucks North America und Daimler Buses unwesentliche Effekte aus veränderten Zuordnungen. Auf Ebene des Daimler Truck-Konzerns haben die Neuordnungen keine Auswirkungen. Die Prognose und Erläuterungen für das Geschäftsjahr 2025 erfolgen auf Basis der zuvor beschriebenen neuen Segmentzusammensetzung.

Im Rahmen des Programms „Cost Down Europe“ läuft bei Daimler Truck seit Januar 2025 der Evaluierungsprozess zur Umsetzung weiterer Restrukturierungs- und Effizienzmaßnahmen. Potenziell daraus resultierende Effekte sind in der nachfolgenden Prognose für das Geschäftsjahr 2025 nicht berücksichtigt. Zudem sind die Effekte zusätzlicher Importzölle aus der aktuellen politischen Diskussion oder deren Auswirkung auf die Marktnachfrage nicht reflektiert, da zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine zuverlässige Prognose möglich ist. Je nach Ausgang der andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft erwarten wir weitere finanzielle Auswirkungen, die derzeit nicht berücksichtigt sind.

Ein Kennzahlenvergleich der abgegebenen Prognose mit der tatsächlichen Entwicklung im Geschäftsjahr 2024 sowie die Prognosekennzahlen für das Geschäftsjahr 2025 inklusive dem zugrundeliegenden Basiswert für das Geschäftsjahr 2024 ist am Ende des Kapitels in Tabelle [7 B.97](#) enthalten.

Die Prognose unterliegt insbesondere den weiteren geopolitischen Entwicklungen und dessen Auswirkungen auf die Weltwirtschaft. Die zukünftige Entwicklung der Inflation bestimmt weiterhin das geldpolitische Umfeld und beeinflusst die Entscheidungen der Zentralbanken.



Weltwirtschaft

Für das Jahr 2025 erwarten wir eine ähnliche Entwicklung des weltwirtschaftlichen Wachstums wie im Berichtsjahr. Allerdings könnten sich geopolitische Risiken und zunehmende Handelskonflikte negativ auf die realwirtschaftliche Entwicklung auswirken. Nach unseren Prognosen wird die Weltwirtschaft in 2025 um 2,5 % zulegen und damit auf dem langfristigen Wachstumspfad liegen.

Das Wachstum der Wirtschaftsleistung der Eurozone dürfte sich in 2025 im Vergleich zum Berichtsjahr leicht beschleunigen, wobei mögliche Handelsbeschränkungen die Wachstumsdynamik schwächen könnten. Wir rechnen mit einem BIP-Zuwachs von 1 %. Wir erwarten, dass die deutsche Volkswirtschaft leicht zulegt (bis zu +0,5 %). Weitere Zinssenkungen der EZB sind in Hinblick auf die erwartete Stabilisierung der Inflation wahrscheinlich. Für 2025 gehen unsere Prognosen von einem durchschnittlichen Anstieg der Verbraucherpreise in der Eurozone von bis zu 2,5 % aus.

Der wirtschaftliche Ausblick der USA ist mit Unsicherheit behaftet. Importzölle auf Güter wichtiger Handelspartner könnten die Inflation wieder erhöhen, was weitere Zinssenkungen der Fed unwahrscheinlicher macht und den Konsum bremst. Insgesamt erwarten wir nach aktuellem Stand für 2025 eine durchschnittliche Inflationsrate von um die 3,0 % sowie ein Wachstum der US-Wirtschaft von bis zu 2,5 %.

Die brasilianische Wirtschaftsleistung dürfte in 2025 mit einem Zuwachs von rund 2,0 % etwas weniger stark zulegen als im abgelaufenen Geschäftsjahr. Wir erwarten, dass China auch in 2025 einen wichtigen Anteil zum weltwirtschaftlichen Zuwachs leisten wird (+4,0 %). Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Japan dürfte sich wieder erholen (+1,0 %).

Der Markt der Nutzfahrzeuge

Vor dem Hintergrund dieser schwierigen konjunkturellen Rahmenbedingungen rechnen wir aus heutiger Sicht in Nordamerika im Bereich der schweren Lkw (Klasse 8) mit einem Marktvolumen zwischen 280 und 320 Tsd. Einheiten. Der Markt für schwere Lkw in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) dürfte zwischen 270 und 310 Tsd. Einheiten liegen.

Absatz

Auf Grundlage unserer allgemeinen Annahmen der Weltwirtschaft und der für uns wichtigen Märkte der Nutzfahrzeuge erwarten wir für das Industriegeschäft einen Absatz zwischen 460 und 480 Tsd. Einheiten.

Beim Segment **Trucks North America** gehen wir davon aus, dass der Absatz auf dem Niveau des Vorjahres in einem Korridor zwischen 180 und 200 Tsd. Einheiten liegen wird.

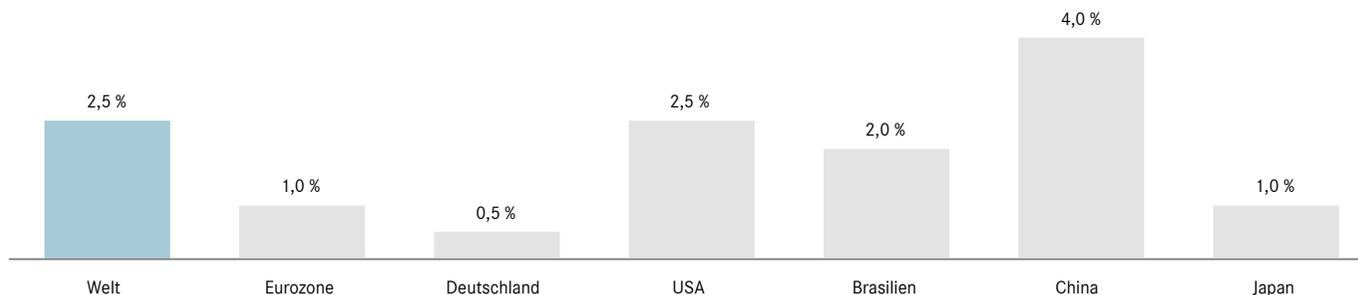
Für das Segment **Mercedes-Benz Trucks** erwarten wir einen Absatz von 160 bis 180 Tsd. Einheiten.

Beim Segment **Trucks Asia** gehen wir von einem Absatzniveau in einem Korridor von 95 bis 115 Tsd. Einheiten aus.

Für das Segment **Daimler Buses** prognostizieren wir einen Absatzkorridor zwischen 25 und 30 Tsd. Einheiten.

B.96

Erwartetes Wirtschaftswachstum für 2025





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 2025 einen Anstieg des bereinigten EBIT zwischen 5 % und 15 %.

Für das **Industriegeschäft** gehen wir von einem Umsatz zwischen 52 und 54 Mrd. € und einer bereinigten Umsatzrendite von 8 % bis 10 % aus.

Für das Segment **Trucks North America** gehen wir von einer bereinigten Umsatzrendite von 11 % bis 13 % aus.

Im Segment **Mercedes-Benz Trucks** prognostizieren wir eine bereinigte Umsatzrendite von 5 % bis 7 %.

Beim Segment **Trucks Asia** gehen wir von einer bereinigten Umsatzrendite in einem Korridor von 4 % bis 6 % aus.

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 8 % bis 10 %.

Free Cash Flow und Liquidität

Auf Basis unserer Umsatz- und Ergebniserwartung für das Jahr 2025 planen wir auch weiterhin hohe Investitionen in die Transformation und damit in die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit unserer Produkte und Services. Wir gehen von einem Rückgang des Free Cash Flow des Industriegeschäfts zwischen 10 % und 25 % aus.

Für das Jahr 2025 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 2025 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-, CAD- und EUR-Anleihenmärkten liegen. In den für uns relevanten Märkten waren die Refinanzierungsbedingungen in 2024 stabil. Wir gehen davon aus, dass sich dies auch in 2025 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 2023 vorgestellten Rahmens zur Kapitalallokation haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG am 10. Juli 2023 die Durchführung eines Aktienrückkaufprogramms beschlossen. Auf dieser Grundlage werden seit dem 2. August 2023 eigene Aktien im Wert von bis zu 2,0 Mrd. € (ohne Erwerbsnebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten über die Börse erworben. Im Rahmen dieses Aktienrückkaufprogramms wurden bis zum 31. Dezember 2024 insgesamt 41.178.246 eigene Aktien für einen Gesamtbetrag von 1.407 Mio. € zurückgekauft, davon 23.509.721 Aktien im Gesamtwert von 850 Mio. € (inklusive Aufwendungen für die Durchführung des Aktienrückkaufprogramms) im Jahr 2024. Nähere Informationen zum Aktienrückkaufprogramm finden sich in [Anmerkung 20. Eigenkapital](#) des Konzernanhangs und unter www.daimlertruck.com/investoren/aktie/aktienrueckkauf.

Dividende

Wir orientieren uns zur Bemessung der Dividende an einer Ausschüttungsquote von 40 % bis 60 % des auf die Daimler Truck-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Zusätzlich berücksichtigen wir die Höhe des Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Nach dem Aktiengesetz (AktG) wird die Dividende aus dem im Jahresabschluss der Daimler Truck Holding AG ausgewiesenen Bilanzgewinn nach dem Handelsgesetzbuch (HGB) ausgeschüttet. Vorstand und Aufsichtsrat werden der am 27. Mai 2025 stattfindenden Hauptversammlung vorschlagen, für das Geschäftsjahr 2024 eine Dividende i.H.v. 1,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie auszuschütten.

**B.97****Prognosekennzahlen von Daimler Truck**

	2023	2024	2024	2024	2024	2025
	Berichtet	Prognose im zusammengefassten Lagebericht 2023	Unterjährig aktualisierte Prognose	Tatsächliche Entwicklung	Tatsächliche Entwicklung neue Segmentzusammensetzung ¹	Prognose ¹
Markt der schweren Lkw						
Nordamerika – in Tsd. Einheiten –	331	280 bis 320	-	308	-	280 bis 320
EU30 – in Tsd. Einheiten –	342	260 bis 300	-	315	-	270 bis 310
Konzern						
Umsatz	55,9 Mrd. €	55 bis 57 Mrd. €	53 bis 55 Mrd. €	54,1 Mrd. €	-	- ²
EBIT	5,2 Mrd. €	auf Vorjahresniveau	deutlicher Rückgang	3,6 Mrd. € (-30,7 %), deutlicher Rückgang	-	- ²
Bereinigtes EBIT	5,5 Mrd. €	auf Vorjahresniveau	leichter Rückgang	4,7 Mrd. € (-15,0 %), leichter Rückgang	-	Anstieg zwischen 5 % und 15 %
Summe von Sachinvestitionen und Forschungs- und Entwicklungsausgaben	3,0 Mrd. € (1,0 Mrd. € und 2,0 Mrd. €)	leichter Anstieg	-	3,5 Mrd. € (+16,6 %), deutlicher Anstieg (1,4 Mrd. € und 2,0 Mrd. €)	-	- ²
Industriegeschäft						
Absatz – in Tsd. Einheiten –	526	490 bis 510	460 bis 480	460	-	460 bis 480
Umsatz	53,2 Mrd. €	52 bis 54 Mrd. €	50 bis 52 Mrd. €	50,7 Mrd. €	-	52 bis 54 Mrd. €
Bereinigte Umsatzrendite	9,9 %	9 % bis 10,5 %	8 % bis 9,5 %	8,9 %	-	8 % bis 10 %
Free Cash Flow	2,8 Mrd. €	leichter Anstieg	auf Vorjahresniveau	3,2 Mrd. € (+12,1 %), leichter Anstieg	-	Rückgang zwischen 10 % und 25 %
Trucks North America						
Absatz – in Tsd. Einheiten –	195	180 bis 200	-	190	191	180 bis 200
Bereinigte Umsatzrendite	12,3 %	11 % bis 13 %	-	12,9 %	12,9 %	11 % bis 13 %
Mercedes-Benz Trucks						
Absatz – in Tsd. Einheiten –	159	140 bis 160	120 bis 135	126	160	160 bis 180
Bereinigte Umsatzrendite	10,2 %	8,5 % bis 10,5 %	6 % bis 8 %	7,5 %	6,4 %	5 % bis 7 %
Trucks Asia						
Absatz – in Tsd. Einheiten –	161	130 bis 150	120 bis 140	125	103	95 bis 115
Bereinigte Umsatzrendite	4,7 %	3 % bis 5 %	1,5 % bis 3,5 %	1,7 %	4,6 %	4 % bis 6 %
Daimler Buses						
Absatz – in Tsd. Einheiten –	26	23 bis 28	-	27	27	25 bis 30
Bereinigte Umsatzrendite	4,7 %	5 % bis 7 %	6,5 % bis 8,5 %	8,3 %	8,3 %	8 % bis 10 %
Financial Services						
Neugeschäft	11,3 Mrd. €	11 bis 13 Mrd. €	10 bis 12 Mrd. €	11,4 Mrd. €	-	- ²
Bereinigte Eigenkapitalrendite	9,1 %	9 % bis 11 %	6 % bis 8 %	5,0 %	-	8 % bis 10 %

¹ Zum 1. Januar 2025 hat Daimler Truck seine Geschäfte in China und Indien in das Segment Mercedes-Benz Trucks integriert. Die Darstellung der Prognose für das Geschäftsjahr 2025 sowie der angepasste Vorjahresvergleich erfolgen auf Basis der neuen Segmentzusammensetzung. Potenziell resultierende Effekte aus dem Programm „Cost Down Europe“ und aus zusätzlichen Importzöllen infolge der aktuellen politischen Diskussion oder deren Auswirkung auf die Marktnachfrage sind in der Prognose nicht berücksichtigt. Je nach Ausgang der andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft erwarten wir weitere finanzielle Auswirkungen, die derzeit nicht berücksichtigt sind.

² Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2025 verzichten wir auf Konzernebene auf die Prognose von Umsatz und EBIT sowie auf die freiwillige Prognose von Sachinvestitionen und Forschungs- und Entwicklungsausgaben. Bei Financial Services verzichten wir zudem auf die freiwillige Prognose des Neugeschäfts.



Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Das Jahr 2025 wird weiterhin geprägt sein von geopolitischen Risiken, wie etwa Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg sowie der Entwicklung des Welthandels. Gleichzeitig erfordern die Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios, die zunehmende Digitalisierung sowie die notwendige Transformation in eine CO₂e-neutrale Zukunft hohe Investitionen.

Unsere Annahmen für das Jahr 2025 setzen voraus, dass von aktuellen geopolitischen Risiken keine zusätzlichen negativen Effekte auf die Weltwirtschaft ausgehen. Handelskonflikte könnten das globale Wachstum bremsen und die Inflation wieder beschleunigen.

Vor diesem Hintergrund und gestützt auf die Markenstärke und Innovationskraft unseres Unternehmens erwarten wir im Vergleich zum Jahr 2024, unter der Annahme einer anziehenden Marktnachfrage in der zweiten Jahreshälfte 2025, in Summe eine ähnliche Gesamtsituation für das Jahr 2025.

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	205
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	206
Konzernbilanz	207
Konzern-Kapitalflussrechnung	208
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	209
Konzernanhang	210





Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

C.01

	Anmerkung	2024	2023
in Millionen €			
Umsatzerlöse	4	54.077	55.890
Umsatzkosten	5	-42.879	-43.968
Bruttoergebnis vom Umsatz		11.198	11.922
Vertriebskosten	5	-3.009	-2.890
Allgemeine Verwaltungskosten	5	-2.582	-2.413
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5	-1.671	-1.757
Sonstige betriebliche Erträge	6	696	664
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-417	-101
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	13	-603	-109
Übriges Finanzergebnis	7	-19	-132
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	34	3.592	5.183
Zinserträge	8	430	384
Zinsaufwendungen	8	-220	-241
Ergebnis vor Ertragsteuern		3.802	5.327
Ertragsteuern	9	-736	-1.355
Konzernergebnis		3.066	3.971
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		166	196
davon Anteil der Aktionäre am Konzernergebnis		2.900	3.775
Ergebnis je Aktie¹ (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre	36		
Unverwässert und verwässert		3,64	4,62

1 Informationen zur durchschnittlichen Anzahl der ausstehenden Aktien, die der Berechnung des Ergebnisses je Aktie zu Grunde gelegt wurden, finden sich in Anmerkung 20. Eigenkapital.



Konzern-Gesamtergebnisrechnung¹

	2024	2023
in Millionen €		
Konzernergebnis	3.066	3.971
Währungsumrechnung	-237	-481
Fremdkapitalinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-1	2
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	-1	-
Fremdkapitalinstrumente (nach Steuern)	-2	2
Derivative Finanzinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-68	-118
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-14	1
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	22	31
Derivative Finanzinstrumente (nach Steuern)	-61	-87
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-300	-566
Eigenkapitalinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-6	-1
Umgliederung in die Gewinnrücklagen	-8	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	1	-3
Eigenkapitalinstrumente (nach Steuern)	-13	-4
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen		
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (vor Steuern)	190	-50
Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-50	-2
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (nach Steuern)	140	-52
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	127	-57
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-173	-622
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-9	-25
davon Anteil der Aktionäre am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-164	-597
Gesamtergebnis	2.893	3.349
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	157	171
davon Anteil der Aktionäre am Gesamtergebnis	2.736	3.178

¹ Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können Anmerkung 20. Eigenkapital entnommen werden.



Konzernbilanz

C.03

	Anmerkung	31. Dezember	
		2024	2023
in Millionen €			
Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	10	3.209	2.876
Sachanlagen	11	8.413	7.979
Vermietete Gegenstände	12	4.381	4.530
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	13	812	1.051
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	14.763	14.067
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	15	91	57
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	732	823
Aktive latente Steuern	9	2.557	1.873
Langfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	28	17
Übrige Vermögenswerte	17	414	385
Langfristige Vermögenswerte		35.399	33.658
Vorräte	18	9.012	9.155
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	4.298	5.245
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	14.130	12.147
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		6.553	7.067
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	15	2.185	1.751
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	688	678
Übrige Vermögenswerte	17	1.590	1.511
Kurzfristige Vermögenswerte		38.455	37.554
Bilanzsumme		73.854	71.212

	Anmerkung	31. Dezember	
		2024	2023
in Millionen €			
Eigenkapital und Schulden			
Gezeichnetes Kapital		792	823
Kapitalrücklagen		14.308	14.277
Gewinnrücklagen		9.211	8.501
Übrige Rücklagen		-2.105	-1.995
Den Aktionären zustehendes Eigenkapital		22.205	21.605
Nicht beherrschende Anteile		645	620
Eigenkapital	20	22.850	22.224
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	22	1.149	1.212
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	2.939	2.784
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	18.373	17.125
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	1.678	1.814
Passive latente Steuern	9	28	40
Passivischer Abgrenzungsposten	26	817	984
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	27	2.273	2.106
Übrige Verbindlichkeiten	28	144	107
Langfristige Schulden		27.401	26.171
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		4.629	5.059
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	2.580	2.520
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	10.293	8.602
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	2.727	2.870
Passivischer Abgrenzungsposten	26	454	522
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	27	2.053	2.169
Übrige Verbindlichkeiten	28	867	1.076
Kurzfristige Schulden		23.603	22.817
Bilanzsumme		73.854	71.212



Konzern-Kapitalflussrechnung¹

C.04

	2024	2023
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.802	5.327
Abschreibungen/Wertminderungen	1.153	1.133
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	657	101
Ergebnis aus dem Verkauf von Vermögenswerten	-20	-13
Veränderung betrieblicher Vermögenswerte und Schulden		
Vorräte	179	-550
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	870	-660
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-464	-112
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-2.770	-4.097
Vermietete Gegenstände	141	-160
Sonstige betriebliche Vermögenswerte und Schulden	-397	816
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	11	16
Gezahlte Ertragsteuern	-1.607	-1.415
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	1.555	386
Zugänge zu Sachanlagen	-1.417	-1.026
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-459	-280
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	117	70
Erlöse aus dem Verkauf von sonstigem Anteilsbesitz	64	-
Erwerb von sonstigem Anteilsbesitz	-388	-206
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-2.682	-3.077
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	2.374	2.459
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-160	-23
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.552	-2.082

	2024	2023
in Millionen €		
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	802	710
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	10.417	12.557
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-8.310	-8.613
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler Truck Holding AG	-1.528	-1.070
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-128	-97
Erwerb eigener Aktien	-850	-557
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	403	2.931
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	80	-113
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-514	1.123
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	7.067	5.944
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	6.553	7.067

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können der Anmerkung 29. Konzern-Kapitalflussrechnung entnommen werden.



Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals¹

C.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrück- lagen ²	Übrige Rücklagen				Den Aktionären zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
				Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente/ Fremdkapital- instrumente	Derivative Finanzinstrumente	Eigene Anteile			
in Millionen €										
Stand zum 1. Januar 2023	823	14.277	5.847	-1.020	3	122	-	20.052	554	20.606
Konzernergebnis	-	-	3.775	-	-	-	-	3.775	196	3.971
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-52	-456	-3	-86	-	-597	-25	-622
Gesamtergebnis	-	-	3.723	-456	-3	-86	-	3.178	171	3.349
Dividenden	-	-	-1.070	-	-	-	-	-1.070	-97	-1.167
Erwerb eigener Aktien	-	-	-103	-	-	-	-557	-660	-	-660
Sonstige Veränderungen	-	-	104	-	-	-	-	104	-8	96
Stand zum 31. Dezember 2023	823	14.277	8.501	-1.476	-	36	-557	21.605	620	22.224
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

¹ Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 20. Eigenkapital entnommen werden.

² Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.



Konzernanhang

1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Der vorliegende Konzernabschluss der Daimler Truck Holding AG (der „Konzernabschluss“) wurde unter Anwendung von § 315e Handelsgesetzbuch (HGB) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (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 34. 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 13. März 2025 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 2024 unter Beachtung der IFRS erstellt, die für Zeiträume gelten, die am oder nach dem 1. Januar 2024 beginnen. Die im Konzernabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen daher für alle dargestellten Zeiträume den zum 31. Dezember 2024 in der EU verpflichtend anzuwendenden IFRS.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und im Berichtszeitraum erstmals angewendete IFRS

Am 16. Mai 2024 veröffentlichte der IASB Änderungen an IAS 7 „Statement of Cash Flows“ und IFRS 7 „Financial Instruments: Disclosures“, die weitere Angabepflichten für Unternehmen bezüglich Lieferantenfinanzierungen vorsehen. Die Änderungen sind erstmals

verpflichtend für Berichtsperioden anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2024 beginnen. Daimler Truck ist von diesen Angabepflichten betroffen und wendet die neuen Anforderungen ebenfalls im Anhang an.

Darüber hinaus wurden keine neuen Standards oder weiteren Änderungen und Verbesserungen an Standards verabschiedet, die für Geschäftsjahre verpflichtend anzuwenden sind, die am 1. Januar 2024 beginnen, und von denen erwartet wird, dass sie einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben werden.

Veröffentlichte, aber noch nicht angewendete IFRS

Im April 2024 veröffentlichte der IASB den neuen Standard IFRS 18 "Darstellung und Angaben im Abschluss", welcher 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 unterliegt wesentlichen Änderungen in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anpassungen an IAS 7 in der Kapitalflussrechnung. 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. Daimler Truck ist von diesen Angabepflichten betroffen und wird die neuen Anforderungen in den Anhang aufnehmen.

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.

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 2024			31. Dezember 2023		
	USD	BRL	JPY	USD	BRL	JPY
	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =
1. Quartal	1,0858	5,3752	161,1500	1,0730	5,5750	141,9800
2. Quartal	1,0767	5,6092	167,7700	1,0887	5,3859	149,7200
3. Quartal	1,0983	6,0902	163,9500	1,0884	5,3109	157,2500
4. Quartal	1,0681	6,2198	162,5500	1,0751	5,3294	159,1200
Devisenkassakurs	1,0389	6,4253	163,0600	1,1050	5,3618	156,3300

Hochinflation

Zur Bestimmung, ob ein Land als Hochinflationsland einzustufen ist, bezieht sich der Daimler Truck-Konzern auf die Verlautbarungen der International Practices Task Force des Center For Audit Quality oder andere einschlägige internationale Verlautbarungen. Sofern ein Land als hochinflationär eingestuft wird, ist IAS 29 „Financial Reporting in Hyperinflationary Economies“ mit Beginn der relevanten Berichtsperiode, d.h. grundsätzlich ab dem 1. Januar des betreffenden Jahres, anzuwenden.

Argentinien und die Türkei sind als Hochinflationsland eingestuft. Die Aktivitäten des Daimler Truck-Konzerns in beiden Ländern werden gemäß IAS 29 bilanziert, wenn die funktionale Währung die lokale Währung ist. Die bilanziellen Effekte werden in der Gewinnrücklage als sonstige Veränderung in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals abgebildet.

Umsatzrealisierung

Bei Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit im Zusammenhang stehenden Produkten wird die Verfügungsgewalt regelmäßig mit Auslieferung auf den Kunden übertragen. Zu diesem Zeitpunkt erfolgt die Rechnungsstellung und Umsatzrealisierung. Die Entgelte aus den Verkäufen von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit im Zusammenhang stehenden Produkten sind üblicherweise sofort oder innerhalb eines kurzfristigen Zahlungsziels fällig.

Im Rahmen einer Händlerbestandsfinanzierung können die Händler die Finanzierung ihres Fahrzeugbestands über die Financial Services vornehmen, wie in [Anmerkung 34. Segmentberichterstattung](#) beschrieben. Zudem können Endkunden gegebenenfalls eine Finanzierung in Form eines Darlehens über Financial Services erhalten. Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden und Händlern werden in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen. Weitere Informationen dazu können [Anmerkung 14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen](#) entnommen werden.

Die Umsatzrealisierung aus dem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, richtet sich nach der Form der Rückkaufvereinbarung. Erläuterungen dazu finden sich unter „Daimler Truck-Konzern als Leasinggeber“.

Vereinbarungen, in denen der Daimler Truck-Konzern seinem Kunden einen Mindestverkaufswert garantiert, den dieser beim Verkauf erzielen wird (Restwertgarantie), schränken den Kunden nicht in seiner Fähigkeit ein, die Nutzung des Vermögenswerts zu bestimmen und im Wesentlichen den verbleibenden Nutzen aus ihm zu ziehen. Bei Vertragsabschluss eines Verkaufs mit einer Restwertgarantie ist daher Umsatz zu erfassen, der um die erforderliche Abgrenzung für die potenzielle Ausgleichszahlung an den Kunden zu mindern ist.

Bei Materialbestellungen verkauft der Daimler Truck-Konzern Vermögenswerte an einen Dienstleister und kauft im Anschluss die erstellten Produkte des Dienstleisters zurück. Sofern die Materialbestellung nicht mit dem Übergang der Verfügungsmacht auf

den Dienstleister verbunden ist, werden unter IFRS 15 „Revenue from Contracts with Customers“ keine Umsatzerlöse realisiert.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung sowie Service- und Wartungsverträge an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden, soweit der Kunde eine Vorauszahlung geleistet hat, abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam realisiert. Die Realisierung erfolgt grundsätzlich proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Ein Verlust aus diesen Verträgen wird im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die noch zu erwartenden Kosten für vertragliche Leistungen die noch zu realisierenden Umsatzerlöse übersteigen. Üblich für derartige Verträge ist eine Vorabzahlung oder die Zahlung von gleichbleibenden Raten über die Vertragslaufzeit.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z.B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder verbilligten Wartungsverträgen oder kostenfreien Online-Dienstleistungen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen grundsätzlich auf Grundlage ihrer geschätzten relativen Einzelveräußerungspreise. Für die Bestimmung der Einzelveräußerungspreise verwendet der Daimler Truck-Konzern insbesondere Preislisten unter Berücksichtigung von durchschnittlich gewährten Rabatten.

Fahrzeuge können zunächst an konzernunabhängige Händler verkauft werden. Anschließend entscheidet sich ein Endkunde, mit Financial Services einen Leasingvertrag über ein solches Fahrzeug abzuschließen. Das Fahrzeug wird daher vom konzernunabhängigen Händler an Financial Services verkauft und es wird ein Leasingvertrag mit dem Endkunden abgeschlossen. Wenn die Verfügungsgewalt an dem Fahrzeug auf den konzernunabhängigen Händler übergeht, realisiert der Daimler Truck-Konzern Umsatz aus diesem Fahrzeugverkauf.

Die zusätzlichen Kosten einer Vertragsanbahnung werden bei ihrem Entstehen sofort als Aufwand erfasst, wenn der Abschreibungszeitraum nicht mehr als ein Jahr betragen würde.

Der Daimler Truck-Konzern passt die Höhe der zugesagten Gegenleistung nicht um die Auswirkungen aus einer signifikanten Finanzierungskomponente an, wenn bei Vertragsbeginn erwartet



wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung eines zugesagten Guts oder einer zugesagten Dienstleistung auf den Kunden und deren Bezahlung durch den Kunden nicht mehr als ein Jahr beträgt.

Die Umsatzerlöse enthalten außerdem Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften sowie Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Financial Services. Die aus Operating Leases generierten Erlöse werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Zudem werden am Ende der Vertragslaufzeit Verwertungserlöse generiert. Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert. 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.

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 [7 C.07](#) entnommen werden.

C.07

Nutzungsdauer für Sachanlagen

Gebäude und Grundstückseinrichtungen ¹	10 bis 50 Jahre
Grundstücksgleiche Rechte	Dauer des Leasingverhältnisses
Technische Anlagen und Maschinen	5 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 30 Jahre

¹ Darin enthalten sind alle zugehörigen Einbauten.

Leasing

Der Daimler Truck-Konzern als Leasingnehmer

Leasingverträge mit Daimler Truck als Leasingnehmer umfassen insbesondere Leasingverhältnisse für Immobilien und für diese Leasingverhältnisse werden Nutzungsrechte (Right-of-Use-Asset) sowie Leasingverbindlichkeiten (Lease Liability) für die ausstehenden Leasingzahlungen bilanziert. Die Nutzungsrechte werden in den Sachanlagen und die Leasingverbindlichkeiten in den Finanzierungsverbindlichkeiten ausgewiesen. IFRS 16 „Leases“ räumt jedoch ein Wahlrecht ein, für Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten (kurzfristige Leasingverhältnisse) sowie für Leasingverträge über geringwertige Vermögenswerte (Low Value Assets) auf eine Erfassung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zu verzichten. Der Daimler Truck-Konzern nimmt diese Wahlrechte in Anspruch. Die mit diesen Leasingverhältnissen verbundenen Leasingzahlungen werden überwiegend linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst.

Bei Verträgen, die neben Leasingkomponenten auch Nichtleasingkomponenten enthalten, wird hinsichtlich der relevanten Leasingzahlungen grundsätzlich von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, auf eine Trennung dieser Komponenten zu verzichten.

Zur Abzinsung der Leasingzahlungen wendet der Daimler Truck-Konzern grundsätzlich den Grenzfremdkapitalzinssatz an. Dieser Grenzfremdkapitalzinssatz als risikoadjustierter Zinssatz wird laufzeit- und währungsspezifisch abgeleitet. Die Differenz hinsichtlich unterschiedlicher Zahlungsverläufe der Referenzzinssätze (endfällig) und der Leasingverträge (annuitär) wird anhand einer Durationsanpassung berücksichtigt.

Die Abschreibung des Nutzungsrechts ist gemäß IFRS 16 den Funktionskosten zugeordnet. Die Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit erfolgt in den Zinsaufwendungen.

Eine Reihe von Leasingverträgen, insbesondere von Immobilien, enthalten Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Bei der Bestimmung der Laufzeit des Leasingvertrags werden sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungs- oder Nicht-Ausübung von

Kündigungsoptionen bieten. Bei der Festlegung der Laufzeit werden solche Optionen nur berücksichtigt, wenn sie hinreichend sicher sind.

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 2024 betragen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Financial Services 746 Mio. € (2023: 484 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 2024 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, Trucks Asia, Daimler Buses und Financial Services. Das Segment Trucks Asia besteht aus der ZGE Trucks Asia und der Beteiligung an der Beijing Foton Automotive Co., Ltd. (BFDA), welche nicht Bestandteil der ZGE Trucks Asia ist, siehe [Anmerkung 13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen](#).



TORC Robotics, Inc. (TORC) wird als weitere ZGE in der Segmentberichterstattung in der Überleitung dargestellt.

Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (Cash Flows) aus der fortgeführten Nutzung der ZGEs mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Management verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. In der Regel umfasst der für den Werthaltigkeitstest herangezogene Detailplanungszeitraum fünf Jahre. Um der Skalierung des innovativen Produkts von TORC Rechnung zu tragen, wurde für diese ZGE ein um drei Jahre verlängerter Detailplanungszeitraum festgelegt. Der Ableitung der ewigen Rente liegt ein eingeschwungener Zustand zugrunde. Die Planung basiert auf den Erwartungen im Hinblick auf zukünftige Marktanteile, die allgemeine Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie die Profitabilität der Produkte unter Berücksichtigung der Transformation des Nutzfahrzeuggeschäftes.

Die Verlagerung von Entwicklungsprojekten für Verbrennermotoren hin zu emissionsfreien Fahrzeugen werden neben dem sich ändernden Kundenverhalten stark von Technologie- und Infrastrukturentwicklungen sowie Emissionsvorschriften beeinflusst. Die für die Planung herangezogenen Prämissen werden sowohl mit der historischen Entwicklung als auch mit externen Informationsquellen (u.a. Marktstudien) auf Plausibilität sichergestellt. Die IFRS 16-Effekte (Leasingnehmerbilanzierung) werden konsistent in der Berechnung des Nutzungswertes sowie bei der Bewertung des operativen Nettovermögens (Net Assets) berücksichtigt.

Die Ermittlung der Diskontierungssätze erfolgt auf Basis des Capital-Asset-Pricing-Modells (CAPM) unter Berücksichtigung der aktuellen Markterwartungen. Zur Ermittlung des 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 33. 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 24. Finanzierungsverbindlichkeiten](#)), das Recht hat, ihren Anteil gegen eine Abfindung zu kündigen und zurückzugeben. Daher werden die nicht beherrschenden Anteile gemäß IAS 32 „Financial Instruments: Presentation“ als finanzielle Verbindlichkeiten bilanziert. Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die Bewertung der kündbaren Anteile an den Grundstücksverwaltungsgesellschaften entspricht dem Barwert des Rückzahlungsbetrags im Falle der Beendigung der Beteiligung.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden:

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen derivative finanzielle Verbindlichkeiten.

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet.



Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2024 und 31. Dezember 2023 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 abgezinsten, zukünftig erwarteter Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet.
- Für unbedingte Devisentermingeschäfte basiert die Bewertung auf am Markt quotierten Forward-Kurven.
- Für Power Purchase Agreements basiert die Bewertung auf dem Discounted Cash Flow Modell, wobei soweit beobachtbar, Börsenpreise und darüber hinaus Fundamentaldaten verwendet werden.

Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

Derivative Finanzinstrumente werden im Konzern ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei werden Sicherungsbeziehungen für Währungs- und Zinsrisiken gebildet.

Absicherungen, bei denen sich die Bewertungseffekte aus Grund- und Sicherungsgeschäft in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung weitestgehend ausgleichen, werden größtenteils nicht in ein Hedge Accounting einbezogen.

Derivate, die nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen werden, dienen unverändert der Absicherung eines finanzwirtschaftlichen Risikos aus dem operativen Geschäft. Das Sicherungsinstrument wird glattgestellt, wenn das operative Grundgeschäft nicht mehr besteht oder nicht mehr erwartet wird.

Wenn die Vorgaben des IFRS 9 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert der Daimler Truck-Konzern die

Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt als Fair Value Hedge oder als Cash Flow Hedge.

Cash Flow Hedges werden im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs- und Zinsrisiken designiert. Die gesicherten Grundgeschäfte stellen bei Währungsrisiken hochwahrscheinlich erwartete Transaktionen und bei Zinsrisiken variabel verzinsliche finanzielle Verbindlichkeiten dar.

Fair Value Hedges werden im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken designiert. Die gesicherten Grundgeschäfte sind festverzinsliche finanzielle Verbindlichkeiten.

Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Zur prospektiven Effektivitätsmessung wird für die Absicherung von Währungsrisiken die Methode des Critical Terms Match und für die Absicherung von Zinsrisiken die Regressionsanalyse angewandt.

Sofern die Möglichkeit in Anspruch genommen wird, die Komponente Terminelement oder Cross Currency Basis Spread von der Sicherungsbeziehung auszuschließen, werden sie als Hedgekosten im sonstigen Ergebnis abgegrenzt.

Weitere Erläuterungen zur Absicherung von Währungs- und Zinsänderungsrisiken finden sich in [Anmerkung 33. Management von Finanzrisiken](#).

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Der Saldo aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen sowie Planvermögen (Netto-Pensionsverpflichtung oder Netto-Pensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der Brutto-Pensionsverpflichtung zugrundeliegenden Diskontierungszinssatz verzinst. Die daraus resultierenden Netto-Zinsaufwendungen bzw. -erträge werden erfolgswirksam in den Zinsaufwendungen bzw. den Zinserträgen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die übrigen Aufwendungen infolge der Gewährung von Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen, die sich im Wesentlichen aus verdienten Ansprüchen des Geschäftsjahres ergeben, sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.



Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungs-basierten 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 Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieraufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Restrukturierungsrückstellungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen gebildet, die den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten. Angesetzt werden Restrukturierungsrückstellungen, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen oder dieser bereits kommuniziert wurde.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Vertragsverbindlichkeiten:

Der Daimler Truck-Konzern bilanziert eine Vertragsverbindlichkeit für die Verpflichtung, Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden zu übertragen, für die der Daimler Truck-Konzern von diesem Kunden eine Gegenleistung erhalten hat (bzw. noch zu erhalten hat). Vertragsverbindlichkeiten ergeben sich beim Daimler Truck-Konzern insbesondere aus im Voraus bezahlten Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien.

Rückerstattungsverbindlichkeiten:

Eine Rückerstattungsverbindlichkeit ergibt sich, wenn der Daimler Truck-Konzern von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurückerstattet wird. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der Gegenleistung bewertet, die dem Daimler Truck-Konzern

voraussichtlich nicht zusteht und somit nicht im Transaktionspreis berücksichtigt wird.

Rückerstattungsverbindlichkeiten ergeben sich im Daimler Truck-Konzern insbesondere aus folgenden Sachverhalten:

- Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften (insbesondere Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe), die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind, und
- Verkäufe mit Rückgaberecht und Restwertgarantien.

Aktienorientierte Vergütung

Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen, soweit die Ansprüche erdient sind. Das in der Berichtsperiode zu berücksichtigende Ergebnis entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Bilanzstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents und wird in den Funktionskosten ausgewiesen.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung

Im Daimler Truck-Konzern wird die indirekte Methode zur Ermittlung des Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit angewendet. Gezahlte Zinsen sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Die Zahlungsströme aus kurzfristig verzinslichen Wertpapieren mit hoher Umschlaghäufigkeit und wesentlichen Beträgen werden saldiert im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit abgebildet.

Berücksichtigung klimabezogener Aspekte beim Ansatz und der Bewertung von Vermögenswerten und Schulden

Nachhaltigkeit ist ein wichtiger Bestandteil der langfristigen Ziele und damit vieler strategischer Projekte des Daimler Truck-Konzerns. Mit nachhaltigen Lösungen und technischen Innovationen verfolgt Daimler Truck das Ziel, den Transport lokal CO₂e-frei zu gestalten und Strategien zu entwickeln, um den Folgen des Klimawandels entgegenzuwirken. Dazu tragen nicht nur batterieelektrische und wasserstoffbasierte Fahrzeuge bei, sondern auch verschiedene

Services und neue digitale Lösungen. Dieser Anspruch wird in allen Bereichen entlang der Wertschöpfungskette verfolgt. Eines der langfristigen Unternehmensziele ist es, die Technologie-Transformation anzuführen, um bis 2050 einen CO₂e-freien Transport auf den Straßen zu ermöglichen. Dafür setzt Daimler Truck batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Lkw und Busse ein, die im Fahrbetrieb („Tank-to-Wheel“) CO₂e-frei sind. Von 2039 an sollen in Europa, Japan und USA ausschließlich Fahrzeuge angeboten werden, die im Fahrbetrieb CO₂e-frei unterwegs sind. Des Weiteren setzt Daimler Truck auf die vorübergehende Nutzung von CO₂e-Kompensationszertifikaten. Diese stellen handelbare Einheiten dar (carbon credits), die das Recht repräsentieren, eine Tonne Kohlendioxid oder eine äquivalente Menge eines anderen Treibhausgases zu emittieren. Ein Carbon Credit entspricht dabei einer Tonne CO₂-äquivalenten Emissionen. Im weiteren Verlauf stellt CO₂e die Vereinheitlichung verschiedener Treibhausgase zu einer Einheit dar.

Daimler Truck hat früh begonnen, alternative Antriebstechnologien zu entwickeln und es wird bereits eine umfangreiche Flotte von im Fahrbetrieb CO₂e-freien Fahrzeugen auf verschiedenen Märkten der Welt angeboten. Im Berichtsjahr 2024 befanden sich bereits elf serienreife, im Fahrbetrieb CO₂e-freie Lkw- und Bus-Modelle in den Kernmärkten Europa, Nordamerika und Japan im Vertrieb (weitere Informationen finden sich im zusammengefassten Lagebericht unter [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck](#)).

Der Daimler Truck-Konzern hat bereits in Europa, Nordamerika und Asien batterieelektrische Truck- und Bus-Modelle in Serienproduktion gebracht (weitere Informationen finden sich im Abschnitt [Nachhaltigkeit bei Daimler Truck im zusammengefassten Lagebericht unter Verantwortungsvolle Unternehmenskultur](#)). Die Konzernnachhaltigkeitserklärung als Teil des zusammengefassten Lageberichts unterlag einer betriebswirtschaftlichen Prüfung mit begrenzter Sicherheit (limited assurance) durch den Abschlussprüfer.

In den kommenden Jahren sollen nicht nur weitere Fahrzeuge mit Batterieantrieb, sondern auch Fahrzeuge auf Wasserstoffbasis folgen. Zusätzlich plant der Konzern den Ausbau seiner Technologien zukünftig zu erweitern sowie das Potenzial weiterer Batterie- und Lademöglichkeiten zu erforschen. Da es wichtig ist, die richtige Infrastruktur für den Einsatz dieser elektrisch angetriebenen Brennstoffzellen-Fahrzeuge auf der Straße sicherzustellen, plant der



Daimler Truck-Konzern mit ausgewählten Partnern den Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur.

Die mit der Transformation des Nutzfahrzeuggeschäftes verbundenen klimabedingten Auswirkungen werden beim Ansatz und der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden des Konzerns berücksichtigt. Insbesondere bei der Bilanzierung der nachfolgend beschriebenen Vermögenswerte und Schulden sind Schätzungen und Ermessensentscheidungen im Zusammenhang mit nachhaltigkeitsbezogenen Aspekten von Relevanz:

Die angestrebte Verlagerung von Verbrennungsmotoren hin zu batterieelektrischen Fahrzeugen sowie die sich ändernde Kundennachfrage zu nachhaltigeren Produkten spiegeln sich darin wider, dass in allen Fahrzeugsegmenten der Fokus in den folgenden Jahren auf Entwicklungsprojekten im Zusammenhang mit E-Fahrzeugen liegen wird. Diese Entwicklungsprojekte werden neben dem sich ändernden Kundenverhalten stark von Technologie- und Infrastrukturentwicklungen sowie Emissionsvorschriften beeinflusst. Es ist davon auszugehen, dass sich der Anteil an Entwicklungskosten für Verbrennerfahrzeuge reduzieren und der Anteil für Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb weiter erhöhen wird. Bei der Ermittlung und der Überprüfung der Nutzungsdauern von aktivierten Entwicklungskosten wird auf den erwarteten Produktlebenszyklus abgestellt. Die Transformation des Nutzfahrzeuggeschäftes zu batterieelektrischen Fahrzeugen kann sich auf die ursprünglich erwarteten Produktlebenszyklen auswirken. Zum Bilanzstichtag wurden keine Anpassungen der Nutzungsdauern für aktivierte Entwicklungskosten aufgrund von Veränderungen an den erwarteten Produktlebenszyklen durch die Transformation im Daimler Truck-Konzern vorgenommen.

Aufgrund der Transformation zu 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 auch schon an den großen Produktionsstandorten in Deutschland und den USA. Hierdurch kann auch zukünftig flexibel auf die Kundennachfrage reagiert werden. Zum Stichtag ergab die Überprüfung der Nutzungsdauern des Sachanlagevermögens keinen Anpassungsbedarf aufgrund des flexiblen Einsatzes der Produktionsanlagen innerhalb des Konzerns. Darüber hinaus sind alle

erforderlichen Sachinvestitionen in Bezug auf die Transformation in der zugrundeliegenden Planung berücksichtigt.

Der Werthaltigkeitstest der ZGEs reflektiert diese Transformationsziele sowohl in den prognostizierten Planungsperioden als auch in der Berechnung des Terminal Values. Der Ableitung der ewigen Rente liegt ein eingeschwungener Zustand zugrunde. Da die wesentlichen Transformationsziele erst außerhalb des Detailplanungszeitraums liegen, sind auch Annahmen über die Verlagerung von Erlösen, Kosten (inkl. Entwicklungskosten) und entsprechenden Investitionen im Terminal Value reflektiert. Diese Parameter spiegeln sich im jährlichen Wertminderungstest unserer fahrzeugbezogenen ZGEs wider.

Die zunehmenden regulatorischen Vorgaben zu CO₂e-Emissionen befördern die Transformation des Daimler Truck-Konzerns zu CO₂e-freien Nutzfahrzeugen. Werden die regulatorischen Vorgaben nicht erfüllt bzw. die Emissionsgrenzwerte überschritten, sind Strafzahlungen an die Behörden zu leisten. Die Rückstellungen zu den potenziellen Strafzahlungen beruhen auf Schätzungen und können künftig aufgrund strengerer oder neuer regulatorischer Vorgaben weiter steigen. Bereits heute sind neue regulatorische Vorgaben zu CO₂e-Emissionen aus Fahrzeugverkäufen, die ab dem Jahr 2025 Inkrafttreten, bekannt. Zum Stichtag sind keine Rückstellungen für Zahlungen an Behörden aufgrund der Überschreitung der Emissionsgrenzwerte im Daimler Truck-Konzern zu bilanzieren.

Der Daimler Truck-Konzern hat Power Purchase Agreements mit Laufzeiten bis 2044 abgeschlossen. Diese sind entweder als Leasingverhältnis gem. IFRS 16, Derivat gem. IFRS 9 oder schwebendes Geschäft gem. IAS 37 bilanziert. Insgesamt sind diese Verträge im Verhältnis zum Gesamtstrombedarf und hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage derzeit für den Konzern von untergeordneter Bedeutung.



2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Ermessensentscheidungen vorgenommen werden. Diese können Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Bilanzstichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements betroffen sind, werden im Folgenden erläutert. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen und Ermessensentscheidungen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben.

Werthaltigkeit von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Im Rahmen der Werthaltigkeitstests für nichtfinanzielle Vermögenswerte sind Einschätzungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu bestimmen. Dabei sind insbesondere Annahmen bezüglich der zukünftigen Zahlungsmittelzu- und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschätzungen beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung oder Wertaufholung vorliegen, sind ebenfalls Schätzungen und Beurteilungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen. In diesem Zusammenhang sind Annahmen über die künftige Geschäftsentwicklung zu treffen, um die erwarteten zukünftigen Cash Flows dieser Finanzinvestition abzuleiten. Die Buchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können [Anmerkung 13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen](#) entnommen werden.

Werthaltigkeit von vermieteten Gegenständen

Der Daimler Truck-Konzern überprüft regelmäßig die wertbestimmenden Faktoren seiner vermieteten Fahrzeuge. Dabei sind vor allem die Restwerte der Fahrzeuge nach Ablauf der Leasinglaufzeit einzuschätzen, die einen wesentlichen Teil der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse aus vermieteten Gegenständen darstellen. Im Rahmen dessen werden Annahmen zu wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rückläufer, der aktuellen Vermarktungsergebnisse sowie zukünftiger Fahrzeug-Modellwechsel getroffen. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie z.B. historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt. Sofern sich die Restwerterwartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteinschätzung nicht unmittelbar aus, sondern verteilt sich gleichmäßig über die Restlaufzeiten des Leasingvertrags.

Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Der Daimler Truck-Konzern schätzt regelmäßig das Ausfallrisiko seiner Forderungen aus Finanzdienstleistungen ein. In diesem Zusammenhang werden viele Faktoren berücksichtigt. Diese umfassen Erfahrungswerte hinsichtlich eingetretener Kreditausfälle, die Größe und Zusammensetzung einzelner Portfolios, aktuelle wirtschaftliche Ereignisse und Rahmenbedingungen sowie die aktuellen Marktwerte bzw. die Angemessenheit der Kreditsicherheiten. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen über Faktoren einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z.B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, 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 14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen](#) und [Anmerkung 33. 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 23. Rückstellungen für sonstige Risiken](#) entnommen werden.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren

Der Daimler Truck-Konzern ist mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil des Daimler Truck-Konzerns ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtsstreitigkeiten oder behördlichen Untersuchungen liegen häufig komplexe rechtliche Fragestellungen zugrunde und sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Entsprechend ist die Beurteilung, ob zum Stichtag eine gegenwärtige Verpflichtung als Ergebnis eines Ereignisses in der Vergangenheit besteht, ob ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich und die



Verpflichtung verlässlich schätzbar ist, in einem erheblichen Maß mit Einschätzungen durch das Management verbunden. Der Daimler Truck-Konzern beurteilt den jeweiligen Stand eines Verfahrens regelmäßig, auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Es ist auch möglich, dass sich gebildete Rückstellungen nach Abschluss einiger dieser Verfahren als der Höhe nach als unzureichend erweisen oder der Daimler Truck-Konzern zu Zahlungen aus rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben. Es ist auch möglich, dass sich die für bestimmte Gerichtsverfahren gebildeten Rückstellungen nach Abschluss eines solchen Verfahrens als unzureichend erweisen. Der Daimler Truck-Konzern kann auch für Zahlungen in Gerichtsverfahren haftbar gemacht werden, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow des Daimler Truck-Konzerns in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Managements keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben. Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren können [☞ Anmerkung 30. 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 22. 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.08](#). Eine Zusammensetzung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und des Anteilsbesitzes des Daimler Truck-Konzerns gemäß § 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste dargestellt. Weitere Informationen hierzu sind in [Anmerkung 4.1. 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 vier nicht beherrschten strukturierten Unternehmen.

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Zum 31. Dezember 2024 gibt es keine wesentlichen zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden (nähere Informationen finden sich im Abschnitt Grundlagen des Konzerns im zusammengefassten Lagebericht unter [Wichtige Ereignisse](#)).

C.08

Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember	
	2024	2023
Konsolidierte Tochterunternehmen	133	128
Inland	18	17
Ausland	115	111
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	22	22
Inland	8	7
Ausland	14	15
At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	1
Inland	-	-
Ausland	1	1
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	6	5
Inland	1	1
Ausland	5	4
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	6	6
Inland	1	1
Ausland	5	5
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen	11	11
Inland	5	6
Ausland	6	5
Zu Fair Value bilanzierte wesentliche sonstige Beteiligungen	4	5
Inland	2	3
Ausland	2	2
Gesamt	183	178



4. 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.09** dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten, wie in **6 Anmerkung 34. Segmentberichterstattung** dargestellt.

Die sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften von 1.208 Mio. € (2023: 1.184 Mio. €), Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Financial Services von 2.573 Mio. € (2023: 2.027 Mio. €) sowie Effekte aus der Währungssicherung. Die Zinsen aus den Finanzdienstleistungen enthalten Finanzerträge auf die Nettoinvestitionen in Leasingverhältnisse von 393 Mio. € (2023: 283 Mio. €).

Die Umsatzerlöse gemäß IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse, die zum 31. Dezember 2023 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, und sich im Laufe des Jahres 2024 auf 989 Mio. € beliefen (Umsatzerlöse in 2023, die zum 1. Januar 2023 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren: 865 Mio. €) sowie Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen von 113 Mio. € (2023: 93 Mio. €), die in früheren Perioden erfüllt oder teilweise erfüllt worden sind.

C.09

Umsatzerlöse

	Trucks North America	Mercedes- Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
2024								
Umsatzerlöse nach IFRS 15	23.710	18.455	6.095	5.055	236	53.550	-3.212	50.339
Europa	68	11.939	378	3.538	96	16.018	-1.230	14.789
Nordamerika	23.401	1.193	46	551	66	25.255	-1.228	24.027
Asien	5	1.276	5.097	66	15	6.459	-492	5.967
Lateinamerika ¹	73	2.981	185	809	17	4.065	-259	3.806
Übrige Märkte	164	1.067	389	91	43	1.753	-3	1.750
Sonstige Umsatzerlöse	71	640	16	192	3.098	4.018	-280	3.738
Umsatzerlöse gesamt	23.781	19.095	6.111	5.247	3.334	57.568	-3.491	54.077

	Trucks North America	Mercedes- Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
2023								
Umsatzerlöse nach IFRS 15	23.463	20.986	7.014	4.374	216	56.054	-3.342	52.712
Europa	180	14.397	480	3.039	104	18.201	-1.046	17.154
Nordamerika	22.964	1.197	108	440	37	24.746	-1.288	23.459
Asien	6	1.953	5.721	94	15	7.790	-716	7.074
Lateinamerika ¹	122	2.281	171	700	21	3.295	-249	3.046
Übrige Märkte	190	1.157	533	102	39	2.021	-42	1.979
Sonstige Umsatzerlöse	29	652	47	192	2.458	3.377	-199	3.178
Umsatzerlöse gesamt	23.492	21.638	7.060	4.566	2.674	59.431	-3.541	55.890

¹ Ohne Mexiko.



Zum 31. Dezember 2024 wird erwartet, dass zukünftig Umsatzerlöse von 4.162 Mio. € (2023: 3.706 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.86](#) und nach Regionen in Tabelle [7 C.88](#) in [Anmerkung 34. Segmentberichterstattung](#) dargestellt.

5. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle [7 C.10](#) dargestellt.

C.10

Umsatzkosten	2024	2023
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-38.598	-40.273
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-821	-804
Refinanzierungskosten bei Financial Services	-1.822	-1.424
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-298	-88
Übrige Umsatzkosten	-1.340	-1.379
	-42.879	-43.968

Der Rückgang der Umsatzkosten des Konzerns ist hauptsächlich auf die Absatzveränderung im Jahr 2024 im Vergleich zum Jahr 2023 zurückzuführen. Gegenläufig in den Umsatzkosten wirkten im Jahr 2024 die Refinanzierungskosten im Segment Financial Services aufgrund eines angestiegenen Portfolios.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 79 Mio. € (2023: 94 Mio. €) sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Im Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse sind unter anderem Kostenverbesserungsmaßnahmen zur Reduktion der Fixkosten enthalten (siehe Tabelle [7 C.11](#)).

Vertriebskosten

Im Jahr 2024 beliefen sich die Vertriebskosten auf 3.009 Mio. € (2023: 2.890 Mio. €). Sie umfassen die angefallenen Vertriebsseiner- und -gemeinkosten wie etwa Personal-, Material- und übrige Vertriebskosten. Daneben enthalten die Vertriebskosten einen Sondereffekt i.H.v. 169 Mio. € aus der Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aus 2024, der sich aufgrund der andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft ergab.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2024 betragen die allgemeinen Verwaltungskosten 2.582 Mio. € (2023: 2.413 Mio. €). Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb und der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, wie etwa Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten betragen im Jahr 2024 1.671 Mio. € (2023: 1.757 Mio. €) und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

Kostenverbesserungsmaßnahmen

Im Jahr 2024 ergaben sich Aufwendungen aus Kostenverbesserungsmaßnahmen in den Umsatz-, Vertriebs- und Verwaltungskosten, die den Segmenten Trucks North America, Financial Services und Mercedes-Benz Trucks zuzuordnen sind. Im Vorjahr wirkten Aufwendungen aus Kostenverbesserungsmaßnahmen in den Umsatz- und Vertriebskosten im Segment Mercedes-Benz Trucks.

Tabelle [7 C.11](#) gibt einen Überblick über die Zusammensetzung des Gesamtaufwands der Kostenoptimierungsprogramme.

C.11

Aufwendungen aus Kostenverbesserungsmaßnahmen

	2024	2023
in Millionen €		
Umsatzkosten	2	7
Vertriebskosten	15	9
Allgemeine Verwaltungskosten	39	-
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-	-
	55	16

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl der Beschäftigten

Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltene Personalaufwand betrug 8.227 Mio. € im Jahr 2024 (2023: 8.154 Mio. €). Darin sind Löhne und Gehälter von 6.264 Mio. € (2023: 6.325 Mio. €), Kosten der sozialen Sicherheit von 1.666 Mio. € (2023: 1.557 Mio. €) sowie Kosten der Altersversorgung von 297 Mio. € (2023: 272 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.12](#) entnommen werden.

C.12

Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

	2024	2023
Trucks North America	28.790	29.291
Mercedes-Benz Trucks	41.487	42.146
Trucks Asia	16.806	16.904
Daimler Buses	17.197	16.756
Financial Services	1.930	1.903
Zentrale Funktionen & Services ¹	2.831	2.933
	109.041	109.933

¹ Einschließlich Unternehmen, die keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind und Teil der Überleitung in der Segmentberichterstattung sind.

Informationen über die Gesamtbezüge der aktiven Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen sind in [Anmerkung 38. Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats](#) angegeben.



6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge kann Tabelle [7 C.13](#) entnommen werden.

C.13

Sonstige betriebliche Erträge

	2024	2023
in Millionen €		
Erträge im Zusammenhang mit dem Erwerb der Phase 2 Gesellschaften	-	4
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	260	301
Fördergelder und Subventionen	110	55
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	26	24
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	47	43
Übrige sonstige Erträge	252	238
	696	664

Die Erträge aus weiterverrechneten Kosten beinhalten Erträge aus Lizenzen und Patenten, weiterverrechnete Frachtkosten und andere weiterverrechnete Erträge, denen Aufwendungen vor allem in den Funktionskosten gegenüberstehen.

Die Fördergelder und Subventionen enthalten überwiegend Erstattungen im Zusammenhang mit laufenden Altersteilzeitverträgen und Fördermittel für alternative Antriebe.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist in Tabelle [7 C.14](#) dargestellt.

C.14

Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2024	2023
in Millionen €		
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-20	-41
Übrige sonstige Aufwendungen	-397	-60
	-417	-101

In den übrigen sonstigen Aufwendungen waren neben Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken Aufwendungen aus der Geldwertkorrektur bei Gesellschaften in Hochinflationländern enthalten, sowie ein Sondereffekt aus 2024 aus der Wertberichtigung auf sonstige finanzielle Vermögenswerte i.H.v. 32 Mio. € aufgrund der andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft.

7. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [7 C.15](#) entnommen werden.

C.15

Übriges Finanzergebnis

	2024	2023
in Millionen €		
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-128	-128
Sonstiges übriges Finanzergebnis	108	-4
	-19	-132

Im sonstigen übrigen Finanzergebnis wirkten sich im Jahr 2024 Währungskursgewinne aus Devisenbestandsbewertung, sowie weniger Aufwendungen aus Eigenkapitalinstrumenten im Vergleich zu 2023 positiv aus.

8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle [7 C.16](#) entnommen werden.

C.16

Zinserträge und Zinsaufwendungen

	2024	2023
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinsenertrag auf das Nettovermögen aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	1	-
Zinsen und ähnliche Erträge	429	384
	430	384
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-65	-55
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-154	-186
	-220	-241



9. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung der Ertragsteuern kann Tabelle [↗ C.17](#) entnommen werden.

C.17

Aufteilung des Steueraufwands

	2024	2023
in Millionen €		
Tatsächliche Steuern	-1.441	-1.620
Latente Steuern	704	264
	-736	-1.355

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steueraufwendungen von 17 Mio. € enthalten (2023: Ertrag von 38 Mio. €).

Die latenten Ertragsteuern setzen sich aus den in der Tabelle [↗ C.18](#) aufgeführten Komponenten zusammen.

C.18

Zusammensetzung des latenten Steuerertrags (+) oder -aufwands (-)

	2024	2023
in Millionen €		
Latente Steuern aus temporären Differenzen	527	147
Latente Steuern aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	177	117
	704	264

Die Daimler Truck Holding AG hat ihren Sitz in Deutschland mit einem anwendbaren Ertragsteuersatz von 29,8 % im Jahr 2024 bzw. 2023. 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 [↗ C.19](#) zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten Steueraufwand des Geschäftsjahres zum ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von unverändert 29,8 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

C.19

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2024	2023
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-1.134	-1.589
Abweichende ausländische Steuersätze	125	136
Effekt aus Steuergesetzänderungen	5	38
Veränderung der nicht bilanzierten aktiven latenten Steuern	417	184
Steuerfreie Erträge und nicht abzugsfähige Aufwendungen	-174	-107
Sonstiges	25	-18
	-736	-1.355

In den Effekten aus steuerfreien Erträgen und nicht abzugsfähigen Aufwendungen sind Steuereffekte aus in- und ausländischen Gesellschaften enthalten, z.B. aufgrund von steuerfreien Dividenden und nicht abzugsfähigen Aufwendungen, die im Zusammenhang mit steuerfreien Dividenden angefallen sind.

Die sonstigen Veränderungen beinhalten im Wesentlichen Währungs- und Inflationseffekte sowie Effekte aus Quellensteuern.

In der Konzernbilanz werden die in Tabelle [↗ C.20](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern ausgewiesen.

C.20

Aktive und passive latente Steuern

	2024	2023
in Millionen €		
Aktive latente Steuern	2.557	1.873
Passive latente Steuern	-28	-40
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	2.528	1.833

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergeben sich vor Saldierung die in Tabelle [↗ C.21](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

**C.21****Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern**

	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	90	80
Sachanlagen	215	89
Vermietete Gegenstände	144	117
Vorräte	297	280
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	162	160
Sonstige Vermögenswerte, i.W. übrige finanzielle Vermögenswerte	1.409	1.266
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	445	562
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	195	181
Sonstige Rückstellungen	989	1.032
Verbindlichkeiten	1.127	999
Passivischer Abgrenzungsposten	578	780
Sonstige Schulden	-	-
	5.652	5.546
Nicht bilanzierte aktive latente Steuern	-174	-666
davon auf temporäre Differenzen	-70	-267
davon auf steuerliche Verlustvorträge	-104	-399
Aktive latente Steuern, unsaldiert	5.478	4.880
Entwicklungskosten	-265	-192
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-43	-45
Sachanlagen	-585	-621
Vermietete Gegenstände	-674	-785
Vorräte	-34	-60
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-86	-248
Sonstige Vermögenswerte	-145	-148
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-911	-863
Sonstige Rückstellungen	-14	-18
Sonstige Schulden	-192	-68
Passive latente Steuern, unsaldiert	-2.949	-3.047
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern	2.528	1.833

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle [7 C.22](#) dargestellt.

C.22**Veränderung des Netto-Betrags der aktiven latenten Steuern**

	2024	2023
in Millionen €		
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar	1.833	1.578
Latenter Steuerertrag/ -aufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	704	264
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Eigenkapitalinstrumente/Fremdkapitalinstrumente	-	-3
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	22	31
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungs-mathematische Gewinne/Verluste aus leistungs-basierten Pensionsplänen	-50	-2
Sonstige Veränderungen ¹	19	-35
Netto-Betrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember	2.528	1.833

¹ Die sonstige Veränderung betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Der im Gesamtergebnis erfasste Steueraufwand ist in der Tabelle [7 C.23](#) dargestellt.

C.23**Gesamtergebnis**

	2024	2023
in Millionen €		
Steueraufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-736	-1.355
Steueraufwand oder -ertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzerneigenkapital	-28	25
	-765	-1.330

Für die in Tabelle [7 C.24](#) 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.24**Posten ohne Ansatz aktiver latenter Steuern**

	2024	2023
in Millionen €		
Abzugsfähige temporäre Differenzen	249	815
Steuerliche Verlustvorträge	554	1.435
	803	2.250

Die Verfallbarkeiten der steuerlichen Verlustvorträge, für die keine aktiven latenten Steuern angesetzt wurden, sind in Tabelle [7 C.25](#) dargestellt.

C.25**Steuerliche Verlustvorträge ohne Ansatz aktiver latenter Steuern**

	2024	2023
in Millionen €		
Zeitlich unbegrenzt vortragsfähig	238	1.063
Zeitlich begrenzt vortragsfähig		
innerhalb von eins bis fünf Jahren	173	196
innerhalb von sechs bis neun Jahren	24	39
über neun Jahre	119	137
	554	1.435

Der Daimler Truck-Konzern hat im Jahr 2024 bzw. 2023 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 2024 netto 248 Mio. € (31. Dezember 2023: 372 Mio. €). Davon entfallen 181 Mio. € (31. Dezember 2023: 328 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. 7.846 Mio. € bilanziert (31. Dezember 2023: 5.248 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 2024 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.



10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in der Tabelle [7 C.28](#) 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.26](#) zeigt die Geschäfts- oder Firmenwerte nach Segmenten und innerhalb der Überleitung in der Segmentberichterstattung. Die immateriellen Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer, mit Ausnahme des Geschäfts- oder Firmenwerts, betragen 1.071 Mio. € zum 31. Dezember 2024 (31. Dezember 2023: 1.074 Mio. €). Aktivierte Entwicklungskosten im Zusammenhang mit noch nicht abgeschlossenen Projekten belaufen sich auf 444 Mio. € zum 31. Dezember 2024 (31. Dezember 2023: 384 Mio. €).

C.26

Geschäfts- oder Firmenwerte nach Segment

	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Trucks North America	295	284
Mercedes-Benz Trucks	167	167
Trucks Asia	81	82
Daimler Buses	4	4
Financial Services	7	7
Überleitung ¹	128	121
	684	666

¹ Der Geschäfts- oder Firmenwert in der Überleitung bezieht sich auf die zahlungsmittelgenerierende Einheit TORC Robotics, Inc.

In den übrigen immateriellen Vermögenswerten ist der Lizenzvertrag über das Nutzungsrecht der Marke Mercedes-Benz mit einem Buchwert von 932 Mio. € (31. Dezember 2023: 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.

Für die jährliche Wertminderungsüberprüfung der Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, wurden auf der Ebene der ZGEs zur Ermittlung der Nutzungswerte die folgenden risikoangepassten Zinssätze verwendet:

- Für die fahrzeugbezogenen ZGEs betragen die gerundeten zur Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoadäquaten Zinssätze 9,0 % nach Steuern/ 13,0 % vor Steuern (31. Dezember 2023: 9,0 % nach Steuern/ 12,0 % vor Steuern). Die wesentlichen Annahmen hinsichtlich der Zahlungsströme sind weiterhin die Umsatzentwicklung, die sich im Detailplanungszeitraum in allen betrachteten ZGEs durchschnittlich leicht steigend entwickeln wird und die Umsatzrendite, die sich grundsätzlich ebenso leicht steigend entwickeln wird.
- Für die ZGE Financial Services wird ein risikoadäquater Zinssatz von 10,0 % nach Steuern/ 14,0 % vor Steuern verwendet (31. Dezember 2023: 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 24,6 % nach Steuern/ 32,8 % vor Steuern (31. Dezember 2023: 20,0 % nach Steuern/ 26,0 % 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 Geschäfts- und Firmenwerte zum 31. Dezember 2024 hat keinen Wertminderungsbedarf ergeben.

Die Tabelle [7 C.27](#) zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern- Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

C.27

Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2024	2023
in Millionen €		
Umsatzkosten	103	124
Vertriebskosten	5	5
Allgemeine Verwaltungskosten	19	19
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	10	10
	138	157

**C.28****Immaterielle Vermögenswerte**

	Geschäfts- oder Firmenwerte	Entwicklungskosten (selbst geschaffen)	Übrige immaterielle Vermögenswerte ²	Gesamt
in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2023	868	1.924	2.036	4.828
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	6	-	13	19
Übrige Zugänge	-	209	71	280
Umbuchungen	-	7	-7	-
Abgänge	-3	-437	-47	-488
Sonstige Veränderungen ¹	-16	-13	-62	-91
Stand 31. Dezember 2023	855	1.690	2.004	4.548
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-
Übrige 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
Abschreibungen				
Stand 1. Januar 2023	194	1.164	691	2.049
Zugänge	-	94	64	157
Abgänge	-	-437	-39	-476
Sonstige Veränderungen ¹	-5	-11	-41	-58
Stand 31. Dezember 2023	189	809	673	1.672
Zugänge	-	79	59	138
Abgänge	-	-386	-24	-410
Sonstige Veränderungen ¹	8	-6	-8	-7
Stand 31. Dezember 2024	197	496	700	1.393
Buchwert zum 31. Dezember 2023	666	880	1.330	2.876
Buchwert zum 31. Dezember 2024	684	1.210	1.315	3.209

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 2024 beträgt 932 Mio. € (31. Dezember 2023: 932 Mio. €).



11. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2024 von 8.413 Mio. € (31. Dezember 2023: 7.979 Mio. €) enthalten auch Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Die Entwicklung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte kann Tabelle [C.29](#) entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 21 Mio. € (2023: 10 Mio. €) von den übrigen Zugängen innerhalb der Sachanlagen abgesetzt.

C.29

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 2023	5.199	6.866	7.330	652	20.047
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	9	1	1	1	12
Übrige Zugänge	66	123	200	629	1.018
Umbuchungen	86	135	240	-462	-
Abgänge	-35	-119	-120	-27	-300
Sonstige Veränderungen ¹	-144	-106	-114	-12	-376
Stand 31. Dezember 2023	5.182	6.900	7.538	780	20.400
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige 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
Abschreibungen					
Stand 1. Januar 2023	2.550	5.018	5.629	9	13.206
Zugänge	108	283	366	-	757
Umbuchungen	-9	3	6	-	-
Abgänge	-16	-101	-94	-2	-214
Sonstige Veränderungen ¹	-55	-72	-84	-	-212
Stand 31. Dezember 2023	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
Buchwert zum 31. Dezember 2023	2.605	1.770	1.715	773	6.863
Buchwert zum 31. Dezember 2024	2.663	1.855	1.828	1.080	7.425

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.



Tabelle [↗ C.30](#) zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

C.30**Nutzungsrechte**

	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	937	1.063
Technische Anlagen und Maschinen	13	10
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	38	44
	988	1.117

Die Tabellen [↗ C.31](#) und [↗ C.32](#) beinhalten ergänzende Angaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung.

C.31**Zugänge und Abschreibungen für Nutzungsrechte**

	2024	2023
in Millionen €		
Zugänge zu Nutzungsrechten	145	285
Abschreibungen für		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	199	196
Technische Anlagen und Maschinen	8	5
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	19	18
	227	219

C.32**Aufwendungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung**

	2024	2023
in Millionen €		
Zinsaufwand aus Leasingverhältnissen	30	28
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	66	60
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte	14	10
Aufwendungen für variable Leasingzahlungen	13	17

Die Tabelle [↗ C.33](#) 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.32](#) 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.33**Zahlungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung**

	2024	2023
in Millionen €		
Gesamter Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen	340	330
Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht in der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	931	809



12. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle [7 C.34](#) entnommen werden.

C.34

Vermietete Gegenstände

	2024	2023
in Millionen €		
Anschaffungs-/Herstellungskosten		
Stand 1. Januar	6.447	6.273
Zugänge	1.616	1.798
Umbuchungen	-10	-
Abgänge	-1.691	-1.606
Sonstige Veränderungen ¹	26	-17
Stand 31. Dezember	6.388	6.447
Abschreibungen/Wertminderungen		
Stand 1. Januar	1.917	1.840
Zugänge	821	804
Abgänge	-747	-767
Sonstige Veränderungen ¹	16	41
Stand 31. Dezember	2.007	1.917
Buchwert zum 1. Januar	4.530	4.433
Buchwert zum 31. Dezember	4.381	4.530

¹ Betrifft 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.35](#) entnommen werden.

C.35

Fälligkeiten der undiskontierten Leasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Fällig		
Innerhalb eines Jahres	853	811
Zwischen einem und zwei Jahren	663	590
Zwischen zwei und drei Jahren	535	478
Zwischen drei und vier Jahren	407	396
Zwischen vier und fünf Jahren	203	186
Nach mehr als fünf Jahren	110	115
	2.771	2.576



13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [7 C.36](#) zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle [7 C.37](#) zeigt die Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss des Daimler Truck-Konzerns einbezogen werden.

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 Trucks Asia zugeordnet.

Die Verluste aus der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung an der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) enthalten im Jahr 2024 einen Wertminderungsaufwand aus dem zweiten Quartal 2024 i.H.v. 120 Mio. € (2023: 0 Mio. €), der durch die negativen Auswirkungen der aktuellen Markt- und Wirtschaftslage in China ausgelöst wurde.

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 2024 haben der Daimler Truck-Konzern und die Volvo Group Kapitaleinlagen i.H.v. insgesamt 230 Mio. € in die cellcentric GmbH & Co. KG eingebracht (2023: 140 Mio. €), was zu einer Erhöhung der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen des Daimler Truck-Konzerns um 115 Mio. € (2023: 70 Mio. €) führte.

Aufgrund der verzögerten Entwicklung der Infrastruktur für grünen Wasserstoff in den Kernregionen Europa und USA, sowie der aktuellen Unsicherheit hinsichtlich der Rahmenbedingungen in den USA, wurde der At-equity-Buchwert unseres Brennstoffzellen-Gemeinschaftsunternehmens cellcentric GmbH & Co. KG um 281 Mio. € zum 31. Dezember 2024 wertberichtigt. Daimler Truck ist weiterhin davon überzeugt, dass wasserstoffbasierte Fahrzeuge ein wesentlicher Bestandteil für den CO₂e-neutralen Transport der Zukunft sind, um die europäischen Flottenziele zu erreichen.

**C.36****Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen**

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
31. Dezember 2024				
At-equity-Buchwert ¹	117	679	16	812
At-equity-Ergebnis ¹	8	-614	3	-603
31. Dezember 2023				
At-equity-Buchwert ¹	112	922	17	1.051
At-equity-Ergebnis ¹	9	-124	6	-109

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

C.37**Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen**

	cellcentric ^{1,2,3}	BFDA ^{1,4,5}	Amplify ^{1,6}	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
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
31. Dezember 2023					
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0	30,0		
At-equity-Buchwert	706	162	-	54	922
At-equity-Ergebnis	-50	-66	-	-8	-124

1 Es wurden keine Dividenden an den Daimler Truck-Konzern in einer der dargestellten Perioden gezahlt.

2 cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric).

3 Einschließlich einer Anpassung des Konzerns aus Sicht als Investor aus dem vierten Quartal 2024 von -281 Mio. € im At-equity-Ergebnis zum 31. Dezember 2024.

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 aus dem zweiten Quartal 2024 von -120 Mio. €. Zusätzliche Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor ergaben sich aufgrund der Technologie Vereinbarung mit der BFDA aus dem dritten und vierten Quartal 2024.

6 Amplify Cell Technologies LLC (Amplify).

**Amplify Cell Technologies LLC**

Im zweiten Quartal 2024 gründete der Daimler Truck-Konzern gemeinsam mit Accelerera by Cummins, PACCAR (jeweils 30 % der Anteile) und EVE Energy (10 % der Anteile) das Gemeinschaftsunternehmen Amplify Cell Technologies LLC für die 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 2024 haben der Daimler Truck-Konzern, Accelerera by Cummins, PACCAR und EVE Energy Kapitaleinlagen i.H.v. 647 Mio. € (2023: 0 Mio. €) in die Amplify Cell Technologies LLC eingebracht, was zu einer Erhöhung der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen des Daimler Truck-Konzerns um 194 Mio. € (2023: 0 Mio. €) führte.

In Tabelle [7 C.38](#) sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der nach der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen nach Kaufpreisallokation dargestellt, die die Basis für die At-equity-Bewertung im Daimler Truck-Konzern waren.

C.38**Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen**

	cellcentric		BFDA		Amplify	
	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
in Millionen €						
Angaben zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung¹						
Umsatzerlöse	10	18	2.355	2.999	-	-
Planmäßige Abschreibung	-61	-58	-146	-77	-	-
Zinserträge	1	-	2	2	8	-
Zinsaufwendungen	-	-	-21	-16	-	-
Aufwendungen/Erträge aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	-	-	15	21	-	-
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	-245	-100	-295	-126	-45	-
Gesamtergebnis	-245	-100	-295	-126	-45	-
Angaben zur Konzernbilanz¹						
Langfristige Vermögenswerte	1.383	1.362	1.661	1.675	183	-
Kurzfristige Vermögenswerte	120	119	1.082	1.411	479	-
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	49	61	34	264	476	-
Langfristige Schulden	72	32	599	773	12	-
Kurzfristige Schulden	59	57	1.883	1.626	52	-
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	1.372	1.392	261	686	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	686	696	130	343	179	-
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen	-	-	-10	-7	-	-
Sonstige Überleitungseffekte inkl. Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor ² wie z.B. Geschäfts- oder Firmenwerte aus at-equity-Bewertung und Wertminderungen sowie Wertaufholungen auf die Beteiligung	-268	10	-121	-173	-	-
At-equity-Buchwert	417	706	-	162	179	-

1 Ohne die Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Eliminierung aufgrund der Technologie-Vereinbarung mit der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. zum 31. Dezember 2023.



Tabelle [7 C.39](#) 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 37. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen](#) enthalten.

C.39**Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen**

	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2024	2023	2024	2023
in Millionen €				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	8	9	-19	-8
Gesamtergebnis	8	9	-19	-8



14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Tabelle [7 C.41](#) zeigt die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen.

Forderungstypen

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden enthalten Forderungen aus Kreditfinanzierungen gegenüber Kunden, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt vom Daimler Truck-Konzern bezogen haben.

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern umfassen Darlehensforderungen, die aus der Bestandsfinanzierung der durch das Industriegeschäft verkauften Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung anderer Vermögenswerte, welche die Händler von Dritten kauften, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (zum Beispiel Verkaufsräume).

Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen umfassen Forderungen aus Leasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

Tabelle [7 C.40](#) zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen zukünftigen Leasingzahlungen sowie die Entwicklung der Leasingzahlungen zum Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen.

Im Jahr 2024 realisierte Daimler Truck einen Ertrag in Höhe von 290 Mio. € (2023: 249 Mio. €) aus der Differenz zwischen den Zugängen zu Finanzierungsleasingverträgen und den Buchwerten der zugrunde liegenden Vermögenswerte (insbesondere aus Fahrzeuglieferungen an konsolidierte Gesellschaften).

C.40

Entwicklung der Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen

in Millionen €	31. Dezember	
	2024	2023
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	6.855	5.572
davon fällig		
innerhalb eines Jahres	2.190	1.751
zwischen einem und zwei Jahren	1.598	1.202
zwischen zwei und drei Jahren	1.253	1.064
zwischen drei und vier Jahren	931	784
zwischen vier und fünf Jahren	483	520
nach mehr als fünf Jahren	399	250
Nicht garantierte Restbuchwerte	329	248
Brutto-Investition	7.184	5.820
Nicht realisierter Finanzertrag	-956	-711
Brutto-Buchwert	6.227	5.109
Wertberichtigungen	-100	-86
Netto-Buchwert	6.127	5.023

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste ist in Tabelle [7 C.42](#) dargestellt.

In 2024 wurden im Segment Financial Services Wertminderungen i.H.v. 298 Mio. € ergebniswirksam erfasst (2023: 88 Mio. €).

Der Anstieg der Wertberichtigungen war auf ein höheres Portfolio zurückzuführen sowie die Erwartung höherer Kreditverluste, hauptsächlich bedingt durch Kreditausfälle einzelner Kunden sowie die Rezession im Transportsektor in Amerika. Gegenläufig wirkten Inanspruchnahmen. Die zukünftigen Erwartungen werden regelmäßig aktualisiert, um die aktuellen makroökonomische Aussichten in den Wertberichtigungen zu reflektieren.

C.41

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

in Millionen €	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Brutto-Buchwert	14.356	15.136	29.492	12.339	14.400	26.738
Absatzfinanzierung mit Endkunden	5.582	9.775	15.357	5.225	9.850	15.075
Absatzfinanzierung mit Händlern	6.823	1.086	7.908	5.528	1.027	6.555
Finanzierungsleasingverträge	1.952	4.275	6.227	1.586	3.523	5.109
Wertberichtigungen	-226	-373	-599	-192	-333	-524
Netto-Buchwert	14.130	14.763	28.893	12.147	14.067	26.214



Die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die in Stufe 2 bzw. 3 ausgewiesen wurden und deren Vertrag angepasst wurde, beliefen sich zum 31. Dezember 2024 auf 625 Mio. € (31. Dezember 2023: 605 Mio. €). Darüber hinaus wurden zum 31. Dezember 2024 aufgrund von Vertragsanpassungen Buchwerte von 167 Mio. € von den Stufen 2 und 3 in Stufe 1 umgegliedert (31. Dezember 2023: 39 Mio. €).

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [7 C.43](#) enthalten.

Ein Anstieg der Überfälligkeit führt regelmäßig zu einer Erhöhung der gebildeten Wertberichtigung.

Zum 31. Dezember 2024 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 1.973 Mio. € (31. Dezember 2023: 2.298 Mio. €) als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch [Anmerkung 24. Finanzierungsverbindlichkeiten](#)).

Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [Anmerkung 33. Management von Finanzrisiken](#) enthalten.

C.42

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 2023	171	74	301	546
Zuführungen	70	43	138	251
Bewertungsänderungen	-59	14	66	21
Inanspruchnahmen	-8	-10	-49	-66
Auflösungen	-87	-36	-113	-236
Übertragung nach Stufe 1	52	-17	-34	-
Übertragung nach Stufe 2	-11	46	-34	-
Übertragung nach Stufe 3	-3	-8	11	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-2	1	11	9
Stand zum 31. Dezember 2023	123	107	295	524
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

**C.43****Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

	12-Monatsverluste	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	(Stufe 1)	nicht bonitäts- beeinträchtigt (Stufe 2)	bonitäts- beeinträchtigt (Stufe 3)	
in Millionen €				
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
31. Dezember 2023				
Brutto-Buchwert	24.293	1.656	789	26.738
davon				
nicht überfällig	23.992	888	378	25.258
30 Tage und weniger überfällig	301	234	46	581
31 bis 60 Tage überfällig	-	357	39	396
61 bis 90 Tage überfällig	-	177	50	228
91 bis 180 Tage überfällig	-	-	158	158
mehr als 180 Tage überfällig	-	-	118	118

15. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen mit einem Buchwert von 2.276 Mio. € zum 31. Dezember 2024 (31. Dezember 2023: 1.808 Mio. €) sind Teil des Liquiditätsmanagements des Daimler Truck-Konzerns. Der Posten beinhaltet erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Wertpapiere i.H.v. 1.693 Mio. € (2023: 1.365 Mio. €), erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Wertpapiere i.H.v. 433 Mio. € (2023: 443 Mio. €) sowie zu Anschaffungskosten bewertete Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen i.H.v. 150 Mio. € (2023: 0 Mio. €).

Soweit ein kurzfristiger Liquiditätsbedarf durch börsennotierte Wertpapiere gedeckt wird, werden diese als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

Der Anstieg der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen ist im Wesentlichen auf die Zunahme von Geldmarktfonds, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sowie der zu Anschaffungskosten bewerteten Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen zurückzuführen.

Weitere Informationen zu verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen sind in [Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) und [Anmerkung 32. Finanzinstrumente](#) enthalten.



16. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in Tabelle [7 C.44](#) dargestellt zusammen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Die sonstigen finanziellen Forderungen und übrigen finanziellen Vermögenswerte enthalten Forderungen gegenüber nicht konsolidierten Tochterunternehmen.

Zum 31. Dezember 2024 waren Vermögenswerte mit einem Buchwert von 155 Mio. € (31. Dezember 2023: 145 Mio. €) als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt (siehe auch [Anmerkung 24. Finanzierungsverbindlichkeiten](#)).

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in [Anmerkung 32. Finanzinstrumente](#).

C.44

Übrige finanzielle Vermögenswerte

in Millionen €	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Eigen- und Fremdkapitalanteile	-	416	416	-	429	429
erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	97	97	-	118	118
erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	164	164	-	158	158
Zu Anschaffungskosten bewertet	-	154	154	-	154	154
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	70	97	168	49	130	179
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	20	-	20	22	-	22
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	598	218	816	607	264	871
	688	732	1.420	678	823	1.501



17. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle [7 C.45](#) 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.45

Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	262	20	282	144	18	162
Erstattungsansprüche aus verkaufsbezogenen und sonstigen Steuern	713	21	734	828	18	846
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	150	60	210	101	59	160
Aktivischer Abgrenzungsposten	230	11	241	187	22	209
Sonstige übrige Vermögenswerte	235	302	537	251	268	519
	1.590	414	2.004	1.511	385	1.896



18. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle [7 C.46](#) entnommen werden.

C.46

Vorräte

	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.930	1.946
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.382	2.475
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	4.669	4.723
Geleistete Anzahlungen	31	11
	9.012	9.155

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung der Vorräte auf den Netto-Veräußerungswert betrug im Jahr 2024 63 Mio. € (2023: 91 Mio. €). Die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, betragen zum 31. Dezember 2024 245 Mio. € (31. Dezember 2023: 252 Mio. €). Hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Die Vorräte sind im Jahr 2024 um 143 Mio. € gesunken und lagen damit nahezu auf Vorjahresniveau.

Zur Sicherung bestimmter Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten in Deutschland ist dem Daimler Truck Pension Trust e.V. zum 31. Dezember 2024 ein in den Vorräten i.H.v. 190 Mio. € (31. Dezember 2023: 45 Mio. €) und dem Anlagevermögen (vermietete Gegenstände) i.H.v. 318 Mio. € (31. Dezember 2023: 390 Mio. €) enthaltener Bestand an Fahrzeugen und Ersatzteilen sicherungsübereignet worden.

19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (lang- und kurzfristig) kann Tabelle [7 C.47](#) entnommen werden.

C.47

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Buchwert (brutto) - langfristig und kurzfristig	4.648	5.409
Wertberichtigungen	-323	-147
Buchwert (netto)	4.325	5.262

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind Forderungen aus Verträgen mit Kunden im Anwendungsbereich des IFRS 15.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind im Jahr 2024 um 937 Mio. € gesunken. Der Rückgang resultierte aufgrund des Zeitpunkts der Kundenzahlungen in 2024 sowie höheren Factoring-Aktivitäten zum Jahresende.

Der Daimler Truck-Konzern hat Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 160 Mio. € (2023: 25 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.48](#) dargestellt.

Darin enthalten ist ein Sondereffekt i.H.v. 169 Mio. € aus der Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

aus dem dritten und vierten Quartal 2024, der sich aufgrund der andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft ergab.

C.48

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste

	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	nicht bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 2)	bonitätsbeeinträchtigt (Stufe 3)	
in Millionen €			
Stand zum 1. Januar 2023	36	119	155
Zuführungen	4	1	4
Bewertungsänderungen	4	-	3
Inanspruchnahmen	-1	-	-1
Auflösungen	-2	-1	-2
Übertragung nach Stufe 2	-	-	-
Übertragung nach Stufe 3	-	-	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-4	-9	-12
Stand zum 31. Dezember 2023	37	110	147
Zuführungen	9	1	10
Bewertungsänderungen	5	169	174
Inanspruchnahmen	-2	-	-2
Auflösungen	-1	-	-1
Übertragung nach Stufe 2	-	-	-
Übertragung nach Stufe 3	-	-	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	2	-7	-5
Stand zum 31. Dezember 2024	50	273	323

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [7 C.49](#) enthalten.



Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [Anmerkung 33. Management von Finanzrisiken](#) enthalten.

C.49

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	nicht bonitäts-beein-trächtigt (Stufe 2)	bonitäts-beein-trächtigt (Stufe 3)	
in Millionen €			
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
31. Dezember 2023			
Brutto-Buchwert	5.244	165	5.409
davon			
nicht überfällig	3.987	57	4.044
30 Tage und weniger überfällig	704	–	704
31 bis 60 Tage überfällig	162	–	162
61 bis 90 Tage überfällig	63	–	63
91 bis 180 Tage überfällig	168	1	169
mehr als 180 Tage überfällig	160	106	266

20. Eigenkapital

Die einzelnen Bestandteile des Eigenkapitals und ihre Entwicklung in den Jahren 2024 und 2023 sind in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals des Daimler Truck-Konzerns dargestellt, siehe hierzu [7 C.05](#).

Gezeichnetes Kapital

Zum 31. Dezember 2024 beträgt das gezeichnete Kapital der Daimler Truck Holding AG 791.868.289 € (31. Dezember 2023: 822.951.882 €). Das Grundkapital ist eingeteilt in 791.868.289 auf den Namen lautende Stückaktien (Aktien ohne Nennbetrag). Gemäß § 67 Abs. 2 S. 1 Aktiengesetz (AktG) bestehen im Verhältnis zur Gesellschaft Rechte und Pflichten aus Aktien nur für und gegen die im Aktienregister eingetragenen Aktionäre. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn. Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere aus den §§ 12, 53a ff., 118 ff. und 186 AktG.

Eigene Aktien

Am 10. Juli 2023 hatte der Vorstand der Daimler Truck Holding AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Durchführung eines Aktienrückkaufprogramms im Wert von bis zu 2 Mrd. € (ohne Erwerbsnebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu 24 Monaten beschlossen.

Der Erwerb der Aktien erfolgt über die Börse in zwei Tranchen. Im Rahmen der ersten Tranche wurden im Zeitraum vom 2. August 2023 bis zum 30. August 2024 31.083.593 eigene Aktien für einen Gesamtbetrag von 1.047 Mio. € erworben.

Im Rahmen der zweiten Tranche sollen vom 17. September 2024 bis zum 1. August 2025 eigene Aktien für einen Gesamtbetrag von bis zu 968 Mio. €, maximal jedoch 51.211.595 Daimler-Truck-Aktien erworben werden. Der Erwerb der Daimler Truck-Aktien im Rahmen der zweiten Tranche beruht auf der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 15. Mai 2024. Die zurückgekauften Aktien

sollen eingezogen und das Grundkapital entsprechend herabgesetzt werden.

Der Vorstand der Daimler Truck Holding AG hat am 5. November 2024 beschlossen, 31.083.593 Stück eigene Aktien einzuziehen und das Grundkapital der Gesellschaft entsprechend um 31.083.593 € herabzusetzen. Daher beträgt das Grundkapital der Daimler Truck Holding AG nach der Einziehung nunmehr 791.868.289 € (2023: 822.951.882 €).

Im Berichtszeitraum wurden 23.509.721 eigene Aktien zu einem Erwerbspreis von insgesamt 850 Mio. € (inklusive Aufwendungen für die Durchführung des Aktienrückkaufprogramms) zurückerworben, die in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals in der Spalte „Eigene Anteile“ ausgewiesen wurden. In dem Zusammenhang wird eine kurzfristige finanzielle Verbindlichkeit i.H.v. 30 Mio. € (2023: 103 Mio. €) aus der maximalen Abnahmeverpflichtung des aktuellen Aktienrückkaufprogramms bilanziert, die vom Posten Konzerngewinnrücklage offen abgesetzt wird.

Das Aktienrückkaufprogramm basiert auf der Ermächtigung der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG vom 5. November 2021, wonach der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. Oktober 2026 eigene Aktien in einem Umfang von bis zu zehn Prozent des Grundkapitals erwerben darf.

Zur Darstellung des Ergebnisses je Aktie in Übereinstimmung mit IAS 33 „Earnings per Share“ siehe [Anmerkung 36. Ergebnis je Aktie](#).

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält 14.308 Mio. € aus den Spaltungs- und Einbringungsvorgängen aus 2021 auf die Kapitalrücklage gemäß § 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB. Im Geschäftsjahr verringerte sich die Kapitalrücklage um 31 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 2024 der Daimler Truck Holding AG insgesamt 1.486 Mio. € (1,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten und den nach der Ausschüttung verbleibenden Bilanzgewinn in Höhe von 852 Mio. € auf neue Rechnung vorzutragen.

Bei der angegebenen Ausschüttungssumme sind die am 31. Dezember 2024 vorhandenen 781.773.636 dividendenberechtigten Stückaktien berücksichtigt. Die Gesellschaft hielt zu diesem Zeitpunkt 10.094.653 eigene Aktien, aus denen ihr gemäß § 71b AktG 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.

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.

21. Aktienbasierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2024 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2021 und 2022 und die Virtual Share-based Equity Pläne (VSEP) 2023 und 2024. Die 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 2020 wurde im ersten Quartal 2024 ausbezahlt.

Darüber hinaus werden nach dem bis 2022 gültigen Vergütungssystem 50 % des Jahresbonus des Vorstands (Deferral) erst nach Ablauf eines weiteren Geschäftsjahres ausbezahlt. Der tatsächliche Auszahlungsbetrag bestimmt sich hierbei nach der Entwicklung der Aktie der Daimler Truck Holding AG im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (STOXX Europe Auto Index). Hierbei entspricht der beizulegende Zeitwert des von dieser weiteren Entwicklung abhängigen mittelfristigen Anteils des Jahresbonus dem inneren Wert der Zusage zum Abschlussstichtag. Mit Einführung des Vergütungssystems 2023 entfällt das Deferral, der Jahresbonus wird im jeweiligen Folgejahr des Geschäftsjahres vollständig ausbezahlt.

Die Auswirkungen der aktienbasierten Vergütung auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und die Konzern-Bilanz vor Steuern sind in der Tabelle [7 C.50](#) dargestellt.

C.50

Effekte aus aktienbasierter Vergütung

	Aufwand		Rückstellung 31. Dezember	
	2024	2023	2024	2023
in Millionen €				
PPSP	-83	-136	205	295
Mittelfristige Komponente des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder	-	-	-	6
	-83	-136	205	301

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 nachhaltigen Geschäftsstrategie des Daimler Truck-Konzerns ab und reflektieren damit das Bewusstsein für die Umwelt und die Gesellschaft.

Bei den laufenden PPSP basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Kursentwicklung eines Aktienindex zuzüglich Dividenden (Total Shareholder Return) auf



Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich Daimler Truck Holding AG im Vergleich zur Entwicklung der Aktie der Daimler Truck Holding AG misst. Zudem wird der Return on Sales (ROS) des Daimler Truck-Konzerns im Vergleich zum ROS einer Wettbewerbergruppe (umsatzgewichteter Durchschnitt) einbezogen.

Für den PPSP 2021 wurde die Aktienperformance und der ROS für die Zeiträume bis zur Abspaltung auf Basis der Performance der Mercedes-Benz Group AG (ehemalige Daimler AG) und für die Zeiträume nach der Abspaltung auf Basis der Performance der Daimler Truck Holding AG ermittelt. Im Zeitraum vom ersten Handelstag der Daimler Truck Holding AG Aktie am 10. Dezember 2021 bis zum 31. Dezember 2021 wurde für die relative Aktienperformance der Durchschnitt der Kurse der Aktien der Mercedes-Benz Group AG (ehemalige Daimler AG) und der Daimler Truck Holding AG berücksichtigt. Die ROS-Performance wurde bis zum Jahresende 2021 auf Basis der Mercedes-Benz Group AG (ehemalige Daimler AG) ermittelt.

Für die Vorstandsmitglieder der Daimler Truck Holding AG, die zuvor dem Vorstand der Mercedes-Benz Group AG (ehemalige Daimler AG) angehört haben, gelten für den PPSP 2021 besondere Regelungen: Bei gleichem durchschnittlichen ROS der Wettbewerber muss ein höherer ROS des Daimler Truck-Konzerns erreicht werden, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die übrigen Planteilnehmer. Die Abweichung des durchschnittlichen ROS des Daimler Truck-Konzerns von dem mit 1,05 multiplizierten durchschnittlichen ROS der Wettbewerbergruppe bestimmt hierbei die Höhe des Erfolgsfaktors. Darüber hinaus wurde eine Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter ROS vereinbart. Im Falle einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % erfolgt ein zusätzlicher Vergleich auf Basis des absolut erzielten ROS. Liegt demnach im dritten Jahr des Leistungszeitraums der tatsächliche ROS des Daimler Truck-Nutzfahrzeuggeschäfts unter dem strategischen Rendite-Zielwert von 9 %, ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP und 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 den PPSP und

den VSEP richtete sich nach dem Kurs der Aktie der Daimler Truck Holding AG und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades.

22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle [7 C.51](#) 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.51

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	610	651
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	538	561
	1.149	1.212

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 Einmalzahlung.

Darüber hinaus bestehen bereits geschlossene reine Leistungszusagen, die größtenteils von der tariflichen Einstufung der Mitarbeiter bei Übergang in die Leistungsphase abhängen und die eine lebenslange Rentenzahlung vorsehen.

Neben den von den inländischen Unternehmen gewährten arbeitgeberfinanzierten Zusagen werden den Beschäftigten von einigen Gesellschaften auch verschiedene Entgeltumwandlungsmodelle angeboten.

Die inländischen Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionszusagen sind zum überwiegenden Teil durch Fondsvermögen gedeckt. Das Vermögen wird im Rahmen von Contractual Trust Arrangements (CTA) zwischen dem Daimler Truck Pension Trust e.V. und der Daimler Truck AG, Daimler Buses GmbH (ehem. EvoBus GmbH) sowie der Daimler Truck Financial Services GmbH in Deutschland gehalten.

US-Pensionspläne und Planvermögen

In den USA gibt es mehrere leistungsorientierte Pensionszusagen, die Alters- und Invaliditätsleistungen abdecken und ein Guthaben im Rentenalter oder monatliche Leistungen versprechen. Bei der Mehrheit der Pläne handelt es sich um beitragsorientierte Leistungszusagen, deren Höhe vom Gehalt des Arbeitnehmers, von den anrechenbaren Dienstjahren oder von beidem abhängen. Die meisten arbeitnehmerfinanzierten Pläne sind für Neueintritte offen, während die meisten arbeitgeberfinanzierten Pläne für Neueintritte geschlossen sind oder keine weiteren Leistungsansprüche mehr erworben werden können. Die Beiträge werden direkt vom Gehalt des



Arbeitnehmers abgezogen und teilweise vom Arbeitgeber aufgestockt. Die zugesagten Leistungen haben eine implizite Rendite auf das Planvermögen. Die meisten US-Pensionspläne werden durch Beiträge finanziert, die in einen Trust eingezahlt werden.

Pensionspläne und Planvermögen anderer Länder

Andere wesentliche Pläne existieren vor allem in Japan, wo die meisten Pläne eingefroren sind und keine signifikanten neuen Ansprüche erworben werden können. Die Pläne beziehen sich sowohl auf das Endgehalt als auch auf gehaltsabhängige Komponenten. Der Großteil der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen außerhalb Deutschlands wird durch Investmentfonds finanziert.

Risiken aus leistungsbasierten Pensionsplänen und Planvermögen

Die allgemeinen Anforderungen an die Altersversorgungsmodelle sind in konzernweit gültigen Richtlinien festgehalten. Danach sollen die zugesagten Leistungen zu einer zusätzlichen Absicherung im Ruhestand und im Todes- oder Invaliditätsfall beitragen, für das jeweilige Konzernunternehmen plan-, erfüllbar und risikoarm ausgestaltet sein. Darüber hinaus existiert ein Gremium, das neue Pensionspläne bzw. Änderungen an bestehenden Pensionsplänen genehmigt sowie die Richtlinien im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung freigibt.

Sowohl die Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen als auch die Planvermögen können im Zeitablauf Schwankungen unterliegen. Dadurch kann der Finanzierungsstatus negativ oder positiv beeinflusst werden. Die Schwankungen bei den leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen resultieren im Daimler Truck-Konzern insbesondere aus der Änderung von finanziellen Annahmen wie den Abzinsungsfaktoren und dem Anstieg der Lebenshaltungskosten, aber auch aus der Änderung demografischer Annahmen wie einer veränderten Lebenserwartung. Beim überwiegenden Anteil der Pläne haben erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten keinen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich durch die Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Die breite Streuung der Vermögensanlagen,

die Auswahl von Vermögensverwaltern auf Basis quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Der Konzern führt den Planvermögen regelmäßig zusätzliches Vermögen zu, um die künftigen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionsplänen zu decken.

Grundsätzlich ist der Konzern bestrebt, bei der Neueinführung von betrieblichen Altersversorgungszusagen diese als leistungsorientierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragszusagen auszugestalten.

**Überleitung der Nettoschuld aus leistungsbasierten Verpflichtungen**

Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle [7 C.52](#) dargestellt.

C.52**Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen**

	2024				2023			
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige
in Millionen €								
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 1. Januar	6.251	4.179	1.642	430	5.903	3.834	1.608	461
Laufender Dienstzeitaufwand	155	99	42	14	156	99	40	17
Zinsaufwand	223	126	78	20	228	132	84	13
Beiträge der Teilnehmer des Plans	1	-	-	1	1	-	-	1
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	-81	-99	9	9	278	194	69	15
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	-2	-2	-	-	-6	-9	-	3
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	-104	-88	-10	-6	296	228	64	4
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	26	-9	19	15	-12	-25	5	8
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	19	1	18	-	-	-	-	-
Geleistete Pensionszahlungen	-243	-119	-100	-25	-230	-103	-97	-30
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	126	36	109	-19	-84	23	-60	-47
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	6.452	4.222	1.799	432	6.251	4.179	1.642	430
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	5.654	3.907	1.495	253	5.360	3.654	1.463	243
Tatsächliches Ergebnis der Planvermögen	276	222	38	15	450	289	143	18
Verzinsung der Planvermögen	191	119	69	4	207	127	76	4
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste (-)	85	104	-31	12	244	161	68	14
Beiträge des Arbeitgebers	77	24	34	19	90	40	29	20
Beiträge der Teilnehmer des Plans	1	-	-	1	1	-	-	1
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-220	-119	-88	-13	-207	-102	-86	-20
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	100	9	97	-5	-40	25	-54	-10
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	5.889	4.043	1.576	270	5.654	3.907	1.495	253
Finanzierungsstatus zum 31. Dezember	-563	-179	-223	-161	-597	-272	-147	-178
versicherungsmathematische Verluste aus Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	-	-	-	-	-	-	-	-
Bilanzbetrag	-563	-179	-223	-161	-597	-272	-147	-178
davon in: Übrige Vermögenswerte	48	9	36	3	55	3	49	3
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-610	-187	-259	-164	-651	-275	-196	-181



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 [C.53](#) dargestellt.

Für Eigenkapitalinstrumente und Anleihen stehen infolge ihrer jeweiligen Notierung an einem aktiven Markt in der Regel Marktpreise zur Verfügung. Die Anleihen haben zum weitaus überwiegenden Teil ein Investment-Grade-Rating. Darin enthalten sind Staatsanleihen sehr guter Bonität.

Die Investmentstrategie wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Verabschiedung der Investmentstrategie erfolgt durch Investment Komitees, die in der Regel aus Vertretern der Finanz- und Personalabteilungen der Daimler Truck AG, Daimler Truck Financial Services GmbH und Daimler Buses GmbH zusammengesetzt sind. Grundsätzlich orientiert sich die Vermögensanlage an der Struktur der Pensionsverpflichtungen.

Pensionsaufwendungen

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Netto-Pensionsaufwendungen kann Tabelle [C.54](#) entnommen werden.

C.53

Zusammensetzung der Planvermögen

	31. Dezember 2024				31. Dezember 2023			
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige
in Millionen €								
Eigenkapitalinstrumente	1.507	1.207	223	77	1.425	1.102	254	69
Anleihen	3.008	1.838	1.023	147	2.932	1.798	996	138
Staatsanleihen	727	373	271	82	625	420	131	74
Unternehmensanleihen	2.281	1.465	751	65	2.306	1.378	865	63
Forderungsbesicherte Anleihen	1	-	-	1	1	-	-	1
Sonstige börsennotierte Anlagen	32	31	-	-	21	20	-	1
Börsennotierte Anlagen	4.547	3.076	1.246	225	4.377	2.920	1.249	208
Alternative Investments	188	34	132	22	199	4	175	20
Immobilien	42	-	29	13	47	-	34	13
Sonstige nicht börsennotierte Anlagen	453	448	-	5	473	468	-	5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	660	485	169	6	558	514	37	7
Nicht börsennotierte Anlagen	1.342	967	330	46	1.277	986	246	45
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	5.889	4.043	1.576	270	5.654	3.907	1.495	252

C.54

Pensionsaufwendungen

	2024				2023			
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige
in Millionen €								
Laufender Dienstzeitaufwand	-155	-99	-42	-14	-156	-99	-40	-17
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-19	-1	-18	-	-	-	-	-
Netto-Zinsaufwand	-32	-7	-9	-16	-22	-5	-8	-9
	-207	-107	-69	-31	-177	-104	-47	-26



Bewertungsprämissen

Der Stichtag für die Bewertung der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bemessungsstichtag für die laufenden Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen unterstellten Prämissen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem die Pensionspläne aufgestellt wurden. Bei der Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht die Lebenserwartung bei den inländischen Plänen auf den Heubeck-Richttafeln 2018 G. Die Tabellen geben die neuesten Statistiken der gesetzlichen Rentenversicherung und des deutschen Statistischen Bundesamtes wieder. Für die ausländischen Pensionspläne werden vergleichbare landesübliche Bewertungsgrundlagen herangezogen.

Tabelle [7 C.55](#) 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.56](#) dargestellten Auswirkungen.

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestufteten Bewertungsparameter isoliert vorgenommen, d.h. bei einer gleichzeitigen Änderung mehrerer Parameter können die einzelnen Auswirkungen aufgrund von Korrelationseffekten nicht aufsummiert werden. Aus den angegebenen Sensitivitäten kann bei einer Änderung der Parameter keine lineare Entwicklung für die leistungsorientierte Verpflichtung abgeleitet werden.

Bei der Berechnung der Sensitivität für die Lebenserwartung wird durch pauschale (altersunabhängige) Faktoren für eine Referenzperson eine um ein Jahr höhere bzw. um ein Jahr niedrigere Lebenserwartung erreicht.

C.55

Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen

	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
	Inländische Pensionspläne	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Übrige
in %						
Abzinsungsfaktoren	3,4	3,3	5,7	5,1	6,0	5,0
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ¹	2,0	2,2	-	-	-	-

¹ Die erwarteten Lebenshaltungskostensteigerungen können sich bei den inländischen Pensionsplänen – abhängig von der einzelnen Planausgestaltung – sowohl auf die Verpflichtung der aktiven als auch der ehemaligen Mitarbeiter des Konzerns sowie deren Hinterbliebene auswirken. Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne haben erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

C.56

Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen

		31. Dezember 2024			31. Dezember 2023				
		Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige	Gesamt	Inländische Pensionspläne	US-Pensionspläne	Übrige
in Millionen €									
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	0,25 %	-186	-124	-50	-12	-188	-130	-47	-12
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	-0,25 %	192	131	52	8	193	137	49	7
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	0,10 %	5	5	-	-	6	6	-	-
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	-0,10 %	-8	-5	-	-3	-9	-6	-	-3
Sensitivität für Lebenserwartung	+1 Jahr	71	24	48	-	102	23	79	-1
Sensitivität für Lebenserwartung	-1 Jahr	-76	-21	-50	-5	-108	-21	-82	-4



Auswirkungen auf zukünftige Zahlungsströme

Für das Jahr 2025 plant der Daimler Truck-Konzern derzeit Zuwendungen an die Planvermögen i.H.v. 146 Mio. €. Die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Geschäftsjahres. Im Geschäftsjahr 2024 gab es Dotierungen in das Planvermögen in Höhe von 77 Mio. € (2023: 90 Mio. €).

Der Daimler Truck-Konzern erwartet Pensionszahlungen i.H.v. 248 Mio. € im Jahr 2025.

Die gewichteten durchschnittlichen Laufzeiten der leistungsbasieren Verpflichtungen können Tabelle [7 C.57](#) entnommen werden.

C.57

Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasieren Verpflichtungen

in Jahren	31. Dezember	
	2024	2023
Inländische Pensionspläne	14	14
US-Pensionspläne	13	13
Übrige Pensionspläne	10	9

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 2024 betragen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 641 Mio. € (2023: 607 Mio. €). Von diesen Zahlungen entfielen 519 Mio. € (2023: 495 Mio. €) auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger und 121 Mio. € (2023: 111 Mio. €) auf beitragsorientierte Pensionspläne.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

Bestimmte ausländische Tochterunternehmen, insbesondere in den USA, gewähren ihren Mitarbeitern für den Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsbasierte Pläne zu

bilanzieren sind. Da die Pläne nicht durch Planvermögen gedeckt sind, entspricht die Rückstellung in der Bilanz dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen von 538 Mio. € (31. Dezember 2023: 561 Mio. €). Der Netto-Aufwand beträgt 35 Mio. € (2023: 39 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 leistungsorientierte Zusagen üblichen Risiken, insbesondere dem Risiko aus der Veränderung von Abzinsungsfaktoren, ausgesetzt.

23. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7 C.58](#) entnommen werden.

Produktgarantien

Der Daimler Truck-Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen und Rückrufaktionen. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken. Die Zahlungsmittelabflüsse der Rückstellungen für Produktgarantien werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2026 erwartet.

Personal- und Sozialbereich

Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Daimler Truck-Konzerns für Jubiläumsgelder, Mitarbeiter- und Managementprämien sowie Frühpensionierungsmodelle. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Ergebnisbeteiligungen und Managementprämien führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen. Die Zahlungsmittelabflüsse der Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2029 erwartet.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren

In den Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren werden Aufwendungen für verschiedene Gerichtsverfahren, Ansprüche und behördliche Untersuchungen abgebildet, die insbesondere zu Schadens- und Strafschadensersatzzahlungen, Bußgeldern oder sonstigen kostenintensiven Maßnahmen führen können. Die Zahlungsmittelabflüsse der Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2027 erwartet.

Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördlichen Verfahren können [Anmerkung 30. 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.58****Rückstellungen für sonstige Risiken**

	Produktgarantien	Personal- und Sozialbereich	Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2023	1.952	1.569	997	431	4.949
Zuführungen	1.484	1.051	56	227	2.819
Inanspruchnahmen	-1.030	-766	-79	-223	-2.097
Auflösungen	-172	-131	-72	-68	-442
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	52	41	32	4	129
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-56	25	-11	-12	-54
Stand zum 31. Dezember 2023	2.231	1.790	923	360	5.303
davon kurzfristig	983	1.124	153	260	2.520
davon langfristig	1.248	666	770	100	2.784
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
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



24. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle [7 C.59](#) entnommen werden. Informationen über die Fälligkeiten sind in [Anmerkung 33. Management von Finanzrisiken](#) enthalten.

Im Geschäftsjahr 2024 erhöhten sich die Finanzierungsverbindlichkeiten im Wesentlichen durch die Emission von Anleihen in Höhe von 5.299 Mio. €. Gegenläufig wirkt die Rückzahlung von Anleihen in Höhe von 2.751 Mio. €.

In 2024 hat Daimler Truck, neben dem bestehenden Commercial-Paper-Programm in den USA, erstmals ein Commercial-Paper-Programm in Euro und kanadischen Dollar aufgelegt, wovon zum 31. Dezember 2024 Finanzierungsverbindlichkeiten in Höhe von 696 Mio. € ausgewiesen werden.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten enthalten eine kurzfristige finanzielle Verbindlichkeit i.H.v. 30 Mio. € aus der maximalen Abnahmeverpflichtung des laufenden Aktienrückkaufprogramms.

Die in den Finanzierungsverbindlichkeiten enthaltenen nicht beherrschende Anteile werden von der Mercedes-Benz Grund Services GmbH an den Gamma (1-4) Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHGs sowie der Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG gehalten und gemäß IAS 32 als finanzielle Verbindlichkeiten bilanziert.

C.59

Finanzierungsverbindlichkeiten

in Millionen €	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Anleihen/Bonds	3.995	13.166	17.161	2.678	11.527	14.205
Geldmarktpapiere	696	-	696	90	-	90
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.167	3.332	7.499	4.388	2.882	7.269
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	1.008	638	1.646	905	1.085	1.990
Leasingverbindlichkeiten	205	815	1.020	189	960	1.149
Darlehen und übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	223	192	415	352	458	810
Nicht-beherrschende Anteile (kündbare Instrumente gemäß IAS 32)	-	229	229	-	213	213
	10.293	18.373	28.666	8.602	17.125	25.727



25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten ist in Tabelle [7 C.60](#) 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 32. Finanzinstrumente](#).

26. Passivischer Abgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des passivischen Abgrenzungspostens ist in Tabelle [7 C.61](#) dargestellt.

Der Rückgang im Jahr 2024 ist im Wesentlichen auf die Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien bei Gesellschaften des Industriegeschäfts zurückzuführen.

C.60

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	62	423	485	50	399	449
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	6	22	28	25	14	39
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.659	1.233	3.892	2.795	1.401	4.197
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	477	1.109	1.586	636	1.271	1.907
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	550	–	550	563	–	563
Zinsabgrenzungen	719	–	719	645	–	645
Erhaltene Kautionen	288	19	306	319	21	340
Übrige	625	105	730	633	109	742
	2.727	1.678	4.405	2.870	1.814	4.684

C.61

Passivischer Abgrenzungsposten

	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien	370	778	1.148	466	960	1.426
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	45	13	58	24	5	30
Übrige passivische Abgrenzungen	39	26	65	32	19	51
	454	817	1.271	522	984	1.506



27. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Tabelle [↗ C.62](#) zeigt die Zusammensetzung der Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten.

Die sonstigen Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten umfassen in erster Linie Vorauszahlungen bzw. Verkäufe mit Rückgaberecht.

C.62

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2024	2023
in Millionen €		
Vertragsverbindlichkeiten	3.648	3.505
Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantien	3.054	2.795
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	594	710
Rückerstattungsverbindlichkeiten	678	771
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	491	530
Sonstige Rückerstattungsverbindlichkeiten	187	241
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	4.326	4.275
davon langfristig	2.273	2.106
davon kurzfristig	2.053	2.169

28. Übrige Verbindlichkeiten

Tabelle [↗ C.63](#) zeigt die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten.

C.63

Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	184	132	316	287	95	382
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	590	1	591	581	-	581
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	93	11	104	208	12	220
	867	144	1.011	1.076	107	1.183



29. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung

Zum 31. Dezember 2024 beinhalten die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente verfügbarsbeschränkte Finanzmittel von 45 Mio. € (31. Dezember 2023: 151 Mio. €). Die verfügbarsbeschränkten Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Daimler Truck-Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

In 2024 verringerte sich der Finanzmittelbestand wechsellkursbereinigt 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.

In 2023 erhöhte sich der Finanzmittelbestand wechsellkursbereinigt um 1.123 Mio. €. Dies spiegelt die Mittelzuflüsse aus der Aufnahme von Krediten an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie die Mittelzuflüsse aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus Geldmarktfonds und aus der Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten wider. Die gezahlten Dividenden und das Aktienrückkaufprogramm führten zu weiteren Mittelabflüssen.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

In 2024 und 2023 führte der Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, der vor allem auf das Neugeschäft im Segment Finanzdienstleistungen zurückzuführen ist, zu einem negativen Effekt auf den Cashflow aus der Geschäftstätigkeit.

Darüber hinaus umfassten die sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge den Ergebnisanteil des Konzerns aus At-equity-Gesellschaften sowie die Wertminderung des At-equity-Buchwertes des Joint Ventures Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) und Brennstoffzellen-Joint-Ventures cellcentric GmbH & Co. KG. Diese sind in [Anmerkung 13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen](#) erläutert.

Der Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit wurde in 2024 auch durch verkaufte Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an externe Banken und Finanzinstitute i.H.v. 160 Mio. € (2023: 25 Mio. €) positiv beeinflusst. Diese sind in [Anmerkung 19. 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 32. Finanzinstrumente](#) dargestellt.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden ist in Tabelle [7 C.64](#) dargestellt.

C.64

Sonstigen betrieblichen Vermögenswerte und Schulden

	2024	2023
in Millionen €		
Rückstellungen	256	463
Finanzinstrumente	16	57
Sonstige übrige Vermögenswerte und Schulden	-669	296
	-397	816

Tabelle [7 C.65](#) zeigt zusätzliche Zahlungsströme, die im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthalten sind.

C.65

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

	2024	2023
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-163	-62
Erhaltene Zinsen	456	351
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	11	16
Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz	25	9

Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

In 2024 sind die Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit i.H.v. 1.876 Mio. € auf Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten zurückzuführen (2023: 1.305 Mio. €). Die Mittelabflüsse resultierten zusätzlich aus dem Erwerb von Anteilsbesitz i.H.v. 325 Mio. € (2023: 206 Mio. €).

Darüber hinaus spiegeln sich, wie in [Anmerkung 32. 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), ausgeglichen durch Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG in Höhe von 1.528 Mio. € und des Aktienrückkaufprogramms (inklusive Aufwendungen für die Durchführung des Aktienrückkaufprogramms) in Höhe von 850 Mio. € im Jahr 2024.

Tabelle [7 C.66](#) 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 232 Mio. € (2023: 217 Mio. €) enthalten.

C.66

Veränderungen der Finanzierungsverbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten

	2024	2023
in Millionen €		
Stand 1. Januar ¹	25.747	20.838
Cash Flows Finanzierungsverbindlichkeiten	2.909	4.654
Zahlungsunwirksamer Effekt:		
Wechselkursänderungen	-91	-400
Veränderungen Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	66	235
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten aufgrund des Aktienrückkaufprogramms	-70	103
Marktwertänderungen aus Derivaten	-18	12
Sonstige Änderungen	113	304
Stand 31. Dezember ¹	28.655	25.747

¹ Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten beinhalten Sicherungsgeschäfte im Zusammenhang mit Finanzierungsmaßnahmen i.H.v. -10 Mio. € zum 31. Dezember 2024 (31. Dezember 2023: +20 Mio. €, 1. Januar 2023: -1 Mio. €).

30. 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.

31. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Eventualverbindlichkeiten

Zum 31. Dezember 2024 betrug der bestmögliche Schätzwert der Eventualverbindlichkeiten 605 Mio. € (31. Dezember 2023: 575 Mio. €). Die Eventualverbindlichkeiten umfassen hauptsächlich rechtliche Verfahren.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2024 bestehen vertragliche Verpflichtungen aus dem Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen von 537 Mio. € (31. Dezember 2023: 640 Mio. €) 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 960 Mio. € (31. Dezember 2023: 388 Mio. €).

Darüber hinaus hat der Daimler Truck-Konzern zum 31. Dezember 2024 und 2023 unwiderrufliche Kreditzusagen gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Weitere Informationen über die unwiderruflichen Kreditzusagen können [☞ Anmerkung 33. Management von Finanzrisiken](#) entnommen werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen nach der Ausgliederung 2019

2019 gliederte die Mercedes-Benz Group AG Teile ihres Geschäftsbetriebs in die Daimler Truck AG und die Mercedes-Benz AG aus. Gemäß § 133 Umwandlungsgesetz (UmwG) haften alle drei Rechtsträger gesamtschuldnerisch für alle Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG, die zum Zeitpunkt der Eintragung der damaligen Ausgliederung in das Handelsregister bestanden.

Für diese Verbindlichkeiten, die zum Zeitpunkt der Bekanntgabe der Eintragung bestanden, haftete die Daimler Truck AG für einen Zeitraum von fünf Jahren, beginnend mit der Bekanntmachung der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG beim Amtsgericht Stuttgart. Für Pensionsverpflichtungen nach dem Betriebsrentengesetz beträgt der Haftungszeitraum zehn Jahre.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen nach der Spaltung 2021

Im Dezember 2021 hat die Mercedes-Benz Group AG die von ihr gehaltenen Anteile an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG abgespalten und ausgegliedert. Die Daimler Truck Holding AG haftet mit der Mercedes-Benz Group AG gemäß § 133 UmwG als Gesamtschuldnerin für alle Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG, die zum Zeitpunkt der Eintragung der Abspaltung in das Handelsregister bestehen, einschließlich jener der Ausgliederung 2019.

Die Daimler Truck Holding AG haftet für diese Verbindlichkeiten, die vor dem Inkrafttreten der Abspaltung bzw. Ausgliederung bestanden, für einen Zeitraum von fünf Jahren, beginnend mit der Bekanntgabe der Eintragung der Abspaltung bzw. Ausgliederung im Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG. Für Pensionsverpflichtungen nach dem Betriebsrentengesetz beträgt der Haftungszeitraum zehn Jahre.

Pensionszusagen sind durch Planvermögen gedeckt (siehe [☞ Anmerkung 22. 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.



32. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle [C.67](#) 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 [C.67](#) angegeben und umfassen mehrere Investitionen, die einzeln betrachtet nicht wesentlich sind. Für die zum 31. Dezember 2024 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.67

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2024		31. Dezember 2023	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	28.893	28.635	26.214	26.066
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.325	4.325	5.262	5.262
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.553	6.553	7.067	7.067
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.276	2.276	1.808	1.808
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	433	433	443	443
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.693	1.693	1.365	1.365
Zu Anschaffungskosten bewertet	150	150	-	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	262	262	275	275
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	97	97	118	118
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	164	164	158	158
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	20	20	22	22
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	168	168	179	179
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	816	816	871	871
	43.312	43.054	41.697	41.549
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	27.646	27.816	24.578	24.561
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.629	4.629	5.059	5.059
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	28	28	39	39
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	485	485	449	449
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	3.892	3.892	4.197	4.197
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	491	491	530	530
	37.171	37.341	34.850	34.833



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 [↗ C.68](#) 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.

C.68

Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen

	31. Dezember 2024	1. Januar 2024
in Millionen €		
Buchwert von finanziellen Verbindlichkeiten		
Ausgewiesen unter Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	221	302
- von denen die Lieferanten Zahlungen erhalten haben	210	- ¹
Bandbreite der Fälligkeitstermine		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die Teil der Vereinbarung sind (Tage nach Rechnungsdatum)	30-90	- ¹
Vergleichbare Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die nicht Teil einer Vereinbarung sind (Tage nach Rechnungsdatum)	7-90	- ¹

¹ Der Daimler Truck-Konzern hat von den Übergangserleichterungen Gebrauch gemacht, die im Rahmen der Änderungen an IAS 7 und IFRS 7 für Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen zur Verfügung stehen. Für die Anwendung im ersten Jahr werden keine Vergleichsinformationen vorgelegt.

**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.69](#) 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.69**Angaben zu bilanzierten derivativen Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Global-Netting-Vereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen**

	31. Dezember 2024			31. Dezember 2023		
	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	187	-71	116	201	-124	77
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ²	513	-71	442	487	-124	363

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 16. 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 25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten).

**Bemessungshierarchie**

Die Tabelle [7 C.70](#) 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.70**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	31. Dezember 2024				31. Dezember 2023			
	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	2.126	1.620	507	-	1.808	1.292	516	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	433	40	393	-	443	44	399	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.693	1.580	114	-	1.365	1.249	116	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	262	94	48	120	275	158	22	95
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	97	92	-	5	118	112	-	5
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	164	1	48	115	158	46	22	90
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	20	-	20	-	22	-	22	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	168	-	168	-	179	-	179	-
	2.576	1.714	742	120	2.284	1.450	738	95
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	28	-	10	18	39	-	13	25
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	485	-	485	-	449	-	449	-
	513	-	495	18	487	-	462	25

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 **C.71** 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.71**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	31. Dezember 2024				31. Dezember 2023			
	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	28.635	-	28.635	-	26.066	-	26.066	-
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten								
Finanzierungsverbindlichkeiten	27.587	14.978	12.609	-	24.347	12.791	11.556	-
davon Anleihen	17.305	14.978	2.327	-	14.205	12.791	1.414	-
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	1.664	-	1.664	-	2.009	-	2.009	-
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	8.618	-	8.618	-	8.133	-	8.133	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	3.892	-	3.811	82	4.197	-	4.126	71

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 [C.72](#) dargestellt.

Die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der Tabelle [C.72](#) nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

C.72**Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien**

	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Vermögenswerte		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	34.609	34.391
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	22.765	21.191
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.325	5.262
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.553	7.067
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	150	-
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	816	871
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	530	561
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	433	443
Eigen- und Fremdkapitalanteile	97	118
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	1.878	1.544
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.693	1.365
Eigen- und Fremdkapitalanteile	164	158
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte ²	20	22
Schulden		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	36.648	34.352
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.629	5.059
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	27.646	24.578
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	3.882	4.186
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	491	530
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	28	39

¹ Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen von 6.128 Mio. € (31. Dezember 2023: 5.023 Mio. €), da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

² Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

³ Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen von 1.020 Mio. € (31. Dezember 2023: 1.149 Mio. €), da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

⁴ Hierin nicht enthalten sind Finanzgarantien von 11 Mio. € (31. Dezember 2023: 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.73](#) 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 310 Mio. € (2023: 101 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.73**Nettogewinne/-verluste**

	2024	2023
in Millionen €		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigen- und Fremdkapitalinstrumente	19	-53
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	59	44
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	3	6
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	-	-2
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	-470	-128
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	19	15

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.74](#) 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.74**Gesamtzinserträge und -aufwendungen**

	2024	2023
in Millionen €		
Gesamtzinserträge	2.884	2.349
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	2.732	2.209
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	153	139
Gesamtzinsaufwendungen	-1.907	-1.522
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	-1.907	-1.522



Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten Einsatz von Derivaten

Derivative Finanzinstrumente werden im Daimler Truck-Konzern ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft, aus Refinanzierungsaktivitäten oder aus dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich um Zinsrisiken und Währungsrisiken, die als Risikokategorien definiert wurden. Zur Absicherung setzt der Daimler Truck-Konzern vor allem Devisentermingeschäfte, Zins-Währungsswaps und Zinsswaps ein.

Tabelle [7 C.75](#) zeigt die Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte.

C.75

Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte

in Millionen €	Währungsrisiko		Zinsrisiko
	Cash Flow Hedges ¹	Cash Flow Hedges ²	Fair Value Hedges ²
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 Zeitwerts³	-39	-6	40
31. Dezember 2023			
Buchwert der Sicherungsinstrumente			
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	34	15	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	33	43	53
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	40	3	7
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	2	37	359
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts³	18	-117	195

1 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Devisentermingeschäfte

2 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Zinsswaps, Zins-Währungsswaps.

3 Sicherungsgewinne/-verluste, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.



Fair Value Hedges

Der Daimler Truck-Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken.

Die Beträge der mit Fair Value Hedges gesicherten Grundgeschäfte können Tabelle [7 C.76](#) entnommen werden.

C.76

Fair Value Hedges

	Zinsrisiko	
	31. Dezember	
	2024	2023
in Millionen €		
Buchwerte der gesicherten Grundgeschäfte		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	2.275	539
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	9.092	7.313
davon sicherungsbedingte Anpassungen		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	2	-7
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	-288	-306
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	-40	-199
Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus inaktiven Sicherungen, der in der Konzernbilanz verbleibt	-1	-3

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.77](#) entnommen werden.

C.77

Ineffektivität von Fair Value Hedges

	Zinsrisiko	
	2024	
	2024	2023
in Millionen €		
Zinsaufwendungen	-	-4

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.78](#) aufgeführt.

C.78

Cash Flow Hedges

	31. Dezember 2024		31. Dezember 2023	
	Währungsrisiko	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zinsrisiko
in Millionen €				
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	39	6	-18	104
Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern)				
Laufende Absicherungen	-19	3	94	20
Abgebrochene/abgelaufene Absicherungen	-	-	-27	-

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.79](#) aufgeführt.

C.79**Gewinne und Verluste von Cash Flow Hedges¹**

in Millionen €	Währungsrisiko			Zinsrisiko	
	Umsatzerlöse	Umsatzkosten	Übriges Finanzergebnis	Umsatzkosten	Zinsaufwendungen
Posten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, in dem die Ineffektivität und die Umbuchungen enthalten sind					
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
2023					
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	22	-4	-	-11	-93
Aus dem Eigenkapital in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste					
Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	-2	-	-	-	-
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	-15	-9	-	-4	1

¹ In 2024 und 2023 wurden keine Ineffektivitäten von Sicherungsgeschäften in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Tabelle [7 C.80](#) zeigt die Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente.

C.80**Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente**

in Millionen €	2024	2023
Stand 1. Januar	35	122
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-69	-117
Währungsrisiko	-64	-14
Zinsrisiko	-5	-103
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-10	2
Währungsrisiko	1	5
Zinsrisiko	-11	-3
Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte (vor Steuern)	-4	-1
Währungsrisiko – Beschaffungsvorgänge	-4	-1
Rohstoffpreisisiko – Anschaffung von Vorräten	-	-
Sonstige Veränderungen	-	-1
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	22	31
Stand 31. Dezember	-26	35

Die Rücklagen für derivative Finanzinstrumente enthalten Rücklagen für Hedgekosten.



Die Fälligkeiten der derivativen Finanzinstrumente entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Die Realisierung der Grundgeschäfte wird korrespondierend zu den in Tabelle [7 C.81](#) ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Zum 31. Dezember 2024 hatte der Daimler Truck-Konzern derivative Finanzinstrumente mit einer maximalen Laufzeit von 114 Monaten (31. Dezember 2023: 117 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.81](#) zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern im Rahmen des Hedge Accountings eingesetzt hat, um Währungs- und Zinsrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

C.81

Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind

	31. Dezember 2024				31. Dezember 2023			
	Fälligkeiten der Nominalbeträge				Fälligkeiten der Nominalbeträge			
in Millionen €	<1 Jahr	1-5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt	<1 Jahr	1-5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt
Währungsrisiko	2.560	1.145	-	3.706	2.294	995	-	3.289
Zinsrisiko	5.245	11.132	2.766	19.143	1.966	11.420	1.631	15.017
Fair Value Hedges	1.724	6.386	2.766	10.875	324	6.244	1.631	8.199
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind								
in der Währung CAD	-	-	-	-	256	649	-	905
Cash Flow Hedges	3.522	4.746	-	8.268	1.642	5.176	-	6.818
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind								
in der Währung CAD	-	-	-	-	68	376	-	444

Tabelle [7 C.82](#) zeigt die Durchschnittspreise der Sicherungsinstrumente nach Risikokategorie für die wesentlichen Risiken.

Erläuterungen zur Absicherung von Währungs- und Zinsänderungsrisiken finden sich in [Anmerkung 33. Management von Finanzrisiken](#).

C.82

Durchschnittspreise Sicherungsinstrumente für wesentliche Risiken

	31. Dezember	
	2024	2023
Währungsrisiko		
USD je €	1,09	1,08
AUD je €	1,67	1,63
GBP je €	0,88	0,89
Zinsrisiko		
Fair Value Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz – USD	-2,66 %	-3,09 %
Durchschnittlicher Zinssatz – CAD	-3,62 %	-2,31 %
Durchschnittlicher Zinssatz – EUR	-0,87 %	-1,89 %
Cash Flow Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz – USD	0,95 %	1,49 %
Durchschnittlicher Zinssatz – CAD	1,56 %	1,92 %
Durchschnittlicher Zinssatz – EUR	-0,36 %	0,10 %
Durchschnittlicher Zinssatz – BRL	2,11 %	0,44 %
Durchschnittlicher Zinssatz – MXN	-0,27 %	1,35 %
Durchschnittlicher Zinssatz – AUD	0,09 %	-0,14 %



33. 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 32. Finanzinstrumente](#) enthalten. Der Daimler Truck-Konzern bewertet regelmäßig seine Finanzrisiken unter Berücksichtigung von Veränderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren und aktuellen Marktinformationen.

Die von den Planvermögen zur Abdeckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgepflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, die auch Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere umfassen, sind nicht Bestandteil der nachfolgenden quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen des Konzerns enthält [Anmerkung 22. 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.83](#) sind die maximalen Risikopositionen zum Bilanzstichtag ersichtlich.

C.83

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten, unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien

Anmerkung	Maximale Risikoposition	
	2024	2023
in Millionen €		
Liquide Mittel	8.829	8.875
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	26.214
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	5.262
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	179
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	22
Sonstige finanzielle Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	16	871
Unwiderrufliche Kreditzusagen	331	370
Finanzgarantien	310	271

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 2024 betrug die Kreditposition der 15 größten Kunden 19 % des Gesamtportfolios (31. Dezember 2023: 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 Anstieg der Wertberichtigungen war auf ein höheres Portfolio zurückzuführen sowie die Erwartung höherer Kreditverluste, hauptsächlich bedingt durch Kreditausfälle einzelner Kunden sowie die Rezession im Transportsektor in Amerika. Gegenläufig wirkten Inanspruchnahmen. 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 14](#).

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 19. 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 2024 und 2023 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 2024 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 331 Mio. € (31. Dezember 2023: 370 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 2024 auf 310 Mio. € (31. Dezember 2023: 271 Mio. €) und beinhalten zum 31. Dezember 2024 Verbindlichkeiten i.H.v. 11 Mio. € (31. Dezember 2023: 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 2024 beliefen sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente auf 6.553 Mio. € (31. Dezember 2023:

7.067 Mio. €). Im Jahr 2024 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse aus dem operativen Geschäft des Industriegeschäfts sowie Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit den Barmitteln aus Finanzierungstätigkeit. Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus den getätigten Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, den Erwerb und Verkauf von Publikumsfonds, den gezahlten Ertragsteuern, einem gestiegenen Portfolio aus Leasing- und Finanzierungstätigkeiten bei Financial Services, einer Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG sowie dem Anfang August 2023 gestarteten 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.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Pooling-Prozess, durch den täglich die liquiden Mittel zusammengeführt werden. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Daimler Truck-Konzerns gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt der Daimler Truck-Konzern grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit vom Finanzmittelbedarf und den 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.



Die Daimler Truck AG und weitere Konzerngesellschaften unterzeichneten am 26. März 2024 eine neue revolvingende Kreditlinie über 5,0 Mrd. €, die von einem internationalen Bankenkonsortium bereitgestellt wird. Die Kreditlinie hat eine Laufzeit von fünf Jahren mit zwei Verlängerungsoptionen um jeweils ein Jahr. Gleichzeitig wurde die seit August 2021 bestehende revolvingende Kreditlinie über 5,0 Mrd. € gekündigt. Daimler Truck beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

Die in Tabelle [7 C.84](#) dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien per 31. Dezember 2024 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen können.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Daimler Truck-Konzerns enthält auch [Anmerkung 24. Finanzierungsverbindlichkeiten](#).

C.84**Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹**

	Gesamt	2025	2026	2027	2028	2029	≥ 2030
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	31.390	11.343	6.776	5.133	3.206	1.632	3.301
davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	1.117	228	185	149	128	101	326
Derivative Finanzinstrumente ³	590	96	137	87	95	-	175
davon mit Brutto-Ausgleich	147	78	49	20	-	-	-
Zahlungsmittelabflüsse	3.271	2.142	830	298	-	-	-
Zahlungsmittelzuflüsse	-3.124	-2.064	-781	-278	-	-	-
davon mit Netto-Ausgleich	444	18	88	67	95	-	175
Zahlungsmittelabflüsse	444	18	88	67	95	-	175
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	4.629	4.619	5	-	-	-	5
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung und Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien	3.162	1.939	409	266	221	140	187
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	491	491	-	-	-	-	-
Unwiderrufliche Kreditzusagen ⁵	331	331	-	-	-	-	-
Finanzgarantien ⁶	310	310	-	-	-	-	-
	40.903	19.129	7.326	5.486	3.522	1.773	3.667

1 Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

(a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen.

(b) Die Zinszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.

2 Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinszahlungen zusammen.

3 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Zahlungen der derivativen finanziellen Verbindlichkeiten dargestellt.

4 Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

5 Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

6 Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.



Länderrisiko

Das Länderrisiko ist das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der aus der Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, z.B. aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot.

Der Daimler Truck-Konzern ist einem Länderrisiko ausgesetzt, das hauptsächlich aus Beteiligungen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie aus grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultiert. Länderrisiken entstehen auch durch grenzüberschreitende Geldanlagen bei Finanzinstituten.

Der Daimler Truck-Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimits (z.B. für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsunternehmen). Grundlage des risikoorientierten Länderexposurmanagements bei dem Daimler Truck-Konzern ist ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder in Risikoklassen eingeteilt werden, wobei sowohl externe Ratings als auch Kapitalmarktinformationen zu Länderrisiken berücksichtigt werden.

Finanzmarktrisiken

Der Daimler Truck-Konzern ist aufgrund seiner weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen sowie Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen.

Der Daimler Truck-Konzern ermittelt sein Risikovolumen (Netto-Exposure) in Bezug auf diese Marktpreisrisiken als Grundlage für Hedge-Entscheidungen, die die Auswahl der Sicherungsinstrumente sowie die Festlegung der Sicherungsvolumina und der entsprechenden Zeiträume umfassen. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen und Rohstoffe sowie für das Asset-Liability-Management (Zinsen). Netto-Exposures bilden die Grundlage der Sicherungsstrategien und werden regelmäßig aktualisiert.

Bestimmte Benchmark-Zinssätze, darunter diejenigen der London Interbank Offered Rate (für US-Dollar, britisches Pfund, schweizer Franken und japanischen Yen), wurden bis Ende 2022 umfassend

international reformiert. Infolgedessen werden diese Zinssätze schrittweise abgeschafft und durch alternative risikofreie Referenzsätze ersetzt. Alternative Zinssätze werden in den jeweiligen Rechtsordnungen bzw. Währungen auf nationaler Ebene entwickelt; sie können sich in ihrer Struktur, Methodik und Veröffentlichungszeiträumen unterscheiden.

In 2023 wurde ein Teil der von der Benchmark-Reform betroffenen Derivate im CAD auf die risikofreie Zinskurve CORRA umgestellt, die originären Grundgeschäfte waren davon nicht betroffen. In 2024 sind die restlichen betroffenen Geschäfte entweder ausgelaufen, wurden vorzeitig beendet oder auf den risikofreien Referenzsatz umgestellt. Der Daimler Truck-Konzern sieht den wirtschaftlichen Zusammenhang und damit die Fortführung der Bilanzierung als Sicherungsbeziehung weiterhin als gegeben an.

Die Nominalwerte der betroffenen derivativen Finanzinstrumente sind in der Tabelle [7 C.81](#) enthalten.

Der Daimler Truck-Konzern setzt im Rahmen seines Risikomanagementsystems Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig das Risiko aus Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen, Zinssätzen und bestimmten Rohstoffpreisen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein potenzieller Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value-at-Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und
- das Konfidenzniveau beträgt 99 % bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Der Daimler Truck-Konzern ermittelt den Value-at-Risk für Wechselkurse nach dem Varianz-Kovarianz-Ansatz.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder

laufzeitspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem RiskMetrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

Wechselkursrisiko

Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken. Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows Risiken Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem Euro, dem US-Dollar, dem britischen Pfund, dem australischen Dollar, 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.85](#) zeigt den Value-at-Risk am Ende des Berichtszeitraums für das Wechselkursrisiko für die Portfolios 2024 und 2023 von derivativen Finanzinstrumenten, die hauptsächlich im Zusammenhang mit dem operativen Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten, da es sich im Wesentlichen um vorhergesagte Cash Flows handelt. Siehe auch Tabelle [7 C.81](#).

C.85

Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko und das Zinsänderungsrisiko

	2024	2023
	Jahresende	Jahresende
in Millionen €		
Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	53	28
Zinsänderungsrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	20	28

Hedge Accounting. Bei der Designation von derivativen Finanzinstrumenten wird eine Sicherungsquote von 1 zugrunde gelegt. Darüber hinaus stimmen die jeweiligen Volumina, Zinssatzkurven und Währungen des Sicherungsgeschäfts und des Grundgeschäfts sowie die Fälligkeitstermine überein. Der Daimler Truck-Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Währung, Volumen und Fälligkeiten sicher. Forward-Komponenten werden nicht in eine Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und bei Fälligkeit des Grundgeschäfts in der Gewinn- und Verlustrechnung oder als Anpassung der Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte berücksichtigt. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Wechselkursrisikos entsprechen.
- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen im Jahr 2024 wurde im Wesentlichen durch einen starken Anstieg von Wechselkursvolatilitäten 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 zinsensitiven 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 Konzernrichtlinien werden die zinstragenden Vermögenswerte grundsätzlich kongruent hinsichtlich Zins- und Liquiditätsbindung



refinanziert, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In ausgewählten, entwickelten Märkten verzichtet Financial Services im Rahmen der Refinanzierung in eng begrenztem Umfang auf eine Fristenkongruenz in der Zinsbindung, um Marktchancen zu nutzen. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko.

Die Messung des Zinsänderungsrisikos des Daimler Truck-Konzerns erfolgte mittels einer Value-at-Risk-Analyse.

Eine Expertengruppe des Daimler Truck-Konzerns, bestehend aus Mitgliedern der Konzern-Treasury, des Financial Services-Controlling und des Konzern-Controllings, steuert das Zinsänderungsrisiko durch die Vorgabe von Zielen für die Zinsrisikoposition. Für die Erreichung dieser Ziele sind das Corporate Treasury und die lokalen Tochterunternehmen gemeinsam verantwortlich. Das Treasury-Controlling des Konzerns und die Abteilung Financial Services-Controlling & Reporting überwachen die Zielerreichung auf regelmäßiger Basis als separate Funktionen. Um die festgelegten Zielvorgaben in Bezug auf Fälligkeiten und Zinsbindung zu erreichen, setzt der Konzern auch derivative Finanzinstrumente (z.B. Zinsswaps) ein. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristengerechten Gegenüberstellung der Vermögenswerte und Schulden unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung der fahrzeugbezogenen Segmente sowie dem Liquiditätsmanagement eingesetzt. Der Daimler Truck-Konzern steuert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für die fahrzeugbezogenen Segmente und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Tabelle [↗ C.85](#) zeigt den Value-at-Risk am Ende des Berichtszeitraums für das Zinsänderungsrisiko der Jahre 2024 und 2023 für die derivativen Finanzinstrumente. Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen sind im Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko nicht berücksichtigt. Da diese Verbindlichkeiten eine fixe Verzinsung aufweisen, ergibt sich bei Zinsänderungen keine Auswirkung auf das Konzernergebnis.

Hedge Accounting. Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen die Volumina, Zinskurven und Währungen von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem

Sicherungsgeschäft sowie Laufzeiten von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument überein. Im Falle von kombinierten derivativen Instrumenten zur Zins-Währungssicherung wird der Basisaufschlag aus der Währungssicherung nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Der Daimler Truck-Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Zinsen, Laufzeiten und Nennbeträgen sicher. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung unter Anwendung der Methode der hypothetischen Derivate beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Zinsrisikos entsprechen.
- Änderungen einzelner Parameter der gesicherten Grundgeschäfte.

Commodity-Preis-Risiko

Der Daimler Truck-Konzern ist Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Das Risiko wird durch langfristige Lieferverträge begrenzt. Die zuständigen Gremien des Daimler Truck-Konzerns überprüfen das Risiko und ergreifen gegebenenfalls Maßnahmen, um dieses Risiko aus der Schwankung der Rohstoffpreise zu reduzieren. Darüber hinaus werden zur Absicherung von Strompreisen und dem Bezug grüner Energie langfristige Stromlieferverträge aus erneuerbaren Energien, sogenannte Power Purchase Agreements, abgeschlossen. Der beizulegende Zeitwert dieser Verträge entspricht der Differenz aus dem Marktpreis und dem vertraglich fixierten Preis multipliziert mit der vereinbarten Menge.

Hedge Accounting. Bei Warenderivaten gibt es zum 31. Dezember 2024 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 2024 für die Absicherung von Wechselkursrisiken 1.909 Mio. € (31. Dezember 2023: 1.709 Mio. €), für die Absicherung von Zinsänderungsrisiken 19 Mio. € (31. Dezember 2023: 97 Mio. €) und für die Absicherung von Rohstoffpreisrisiken 57 Mio. € (31. Dezember 2023: 78 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 Marktrisikoaanalyse des Konzerns berücksichtigt.



34. Segmentberichterstattung

Berichtspflichtige Segmente

Der Vorstand der Daimler Truck Holding AG als verantwortliche Unternehmensinstanz (Chief Operating Decision Maker) verteilt die Ressourcen auf die Geschäftssegmente des Konzerns und beurteilt regelmäßig deren Ertragskraft. Die Berichterstattung nach Geschäftssegmenten spiegelt somit rückwirkend die interne Berichts- und Steuerungsstruktur des Daimler Truck-Konzerns wider.

Die Segmente werden weitgehend getrennt nach geografischen Gebieten, Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen, Marken, Vertriebskanälen und Kundenprofilen organisiert und geführt. Die Aktivitäten des Daimler Truck-Konzerns sind in die Segmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, Trucks Asia, Daimler Buses und Financial Services aufgeteilt.

Das Segment Trucks North America entwickelt, produziert und vertreibt Lkw unter den Marken Freightliner und Western Star. 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).

Das Segment Trucks Asia entwickelt, produziert und vertreibt Lkw und Busse unter den Marken FUSO, BharatBenz sowie RIZON und vertreibt Lkw und Busse der Marke Mercedes-Benz. Darüber hinaus ist Trucks Asia über Daimler Truck China und dessen Tochterunternehmen Daimler Trucks and Buses China, über das Mercedes-Benz Lkw nach China importiert werden, auch in China aktiv. Außerdem werden im Rahmen des Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd.-Gemeinschaftsunternehmens mit Foton Lkw unter den Marken Mercedes-Benz und Auman produziert und vertrieben.

Das Segment Daimler Buses entwickelt, produziert und vertreibt Busse unter den Marken Mercedes-Benz und Setra. Zur

Produktpalette des Segments gehören ebenso Busfahrgestelle der Marke Mercedes-Benz.

Die Segmente Trucks North America, Mercedes-Benz Trucks, 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 in der internen Steuerung und Berichterstattung verwendete Konzernergebnisgröße stellt das EBIT dar. Geschäftsbeziehungen zwischen Gesellschaften innerhalb desselben Segments werden im Allgemeinen in dem entsprechenden Segment eliminiert. Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert. Die Eliminierung von Effekten im Zusammenhang mit konzerninternen Übertragungen von Beteiligungen erfolgt in den betroffenen Segmenten. Hinsichtlich der Bilanzierung von Leasingverträgen im Zusammenhang mit konzerninternen Transaktionen werden in der Segmentberichterstattung teilweise Vereinfachungen vorgenommen. So werden beispielsweise konzerninterne Leasingverhältnisse als Operating-Lease-Verhältnisse bilanziert.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte, die mit dem operativen Geschäft zusammenhängen. Die Vermögenswerte der Fahrzeugsegmente schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im

Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus. Die Schulden der Segmente beinhalten grundsätzlich alle Schulden im Zusammenhang mit dem operativen Geschäft. Die Schulden der Fahrzeugsegmente beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die mit den Operating-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden 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.86](#) zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2024 und 2023.

**C.86****Segmentinformationen**

	Trucks North America	Mercedes- Benz Trucks ²	Trucks Asia ^{1,2}	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung ³	Daimler Truck- Konzern
in Millionen €								
2024								
Außenumsatzerlöse	23.695	16.417	5.691	5.039	3.234	54.077	-	54.077
Konzerninterne Umsatzerlöse	85	2.678	419	208	101	3.491	-3.491	-
Umsatzerlöse gesamt	23.781	19.095	6.111	5.247	3.334	57.568	-3.491	54.077
Segmentergebnis (EBIT)	3.008	1.082	53	427	106	4.676	-1.084	3.592
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-14	-17	-164	2	1	-193	-410	-603
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-37	-45	-2	-11	-3	-97	-30	-128
31. Dez. 2024								
Segmentvermögenswerte	7.832	14.049	4.988	3.960	33.543	64.372	750	65.122
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	214	55	116	9	1	395	417	812
Segmentschulden	7.015	8.627	1.779	2.906	30.516	50.843	-1.412	49.431
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	524	2.051	220	329	770	3.895	-255	3.640
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	103	216	17	23	13	371	87	459
davon Sachinvestitionen	363	779	139	125	10	1.417	-	1.417
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	299	960	262	192	250	1.964	10	1.974
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	4	58	43	19	10	133	5	138
davon Abschreibungen auf Sachanlagen (einschl. Nutzungsrechte)	267	460	192	77	14	1.009	6	1.015

1 Das Segmentergebnis wurde durch einen 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 wesentlich beeinflusst.

2 Das Ergebnis der Segmente Mercedes-Benz Trucks (-169 Mio. €) und Trucks Asia (-32 Mio. €) wurde in 2024 wesentlich durch einen Sondereffekt aus der Wertberichtigung auf Forderungen aus den andauernden Gesprächen mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft beeinflusst.

3 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.



	Trucks North America	Mercedes-Benz Trucks	Trucks Asia	Daimler Buses	Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler Truck-Konzern
in Millionen €								
2023								
Außenumsatzerlöse	23.375	19.121	6.432	4.362	2.600	55.890	-	55.890
Konzerninterne Umsatzerlöse	118	2.517	629	204	74	3.541	-3.541	-
Umsatzerlöse gesamt	23.492	21.638	7.060	4.566	2.674	59.431	-3.541	55.890
Segmentergebnis (EBIT)	2.887	2.038	330	214	186	5.655	-471	5.183
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	4	-8	-57	2	-	-59	-50	-109
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-43	-51	2	-9	-4	-106	-23	-128
31. Dez. 2023								
Segmentvermögenswerte	7.240	15.170	5.605	3.922	29.815	61.752	784	62.536
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	25	34	272	11	-	343	708	1.051
Segmentsschulden	6.468	9.395	1.970	2.890	27.353	48.076	-747	47.329
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	347	1.768	347	354	513	3.329	84	3.413
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	41	123	32	8	15	219	61	280
davon Sachinvestitionen	235	533	128	115	12	1.023	2	1.026
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte ¹	294	977	257	183	218	1.928	8	1.936
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	4	91	31	19	7	152	5	157
davon Abschreibungen auf Sachanlagen (einschl. Nutzungsrechte)	256	438	193	72	11	971	5	976

1 Die Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte zum 31. Dezember 2023 wurden aufgrund eines unwesentlichen Fehlers im Segment Financial Services angepasst.

Überleitung

Die Überleitung der Segmentgrößen auf die für den Daimler Truck-Konzern relevanten Beträge ist in Tabelle [7 C.87](#) dargestellt.

C.87

Überleitung der Segmente zum Konzernabschluss

	2024	2023
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	4.676	5.655
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-405	-50
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	-598	-399
Eliminierungen	-81	-23
Konzern EBIT	3.592	5.183
Summe Segmentvermögenswerte	64.372	61.752
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	417	708
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ¹	2.571	1.776
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	661	541
Eliminierungen	-2.900	-2.241
Konzern-Segmentvermögenswerte	65.122	62.536
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ¹	8.732	8.676
Summe Konzern-Vermögenswerte	73.854	71.212
Summe Segmentsschulden	50.843	48.076
Schulden aus Ertragsteuern ¹	2	152
Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten	1.177	1.111
Eliminierungen	-2.591	-2.010
Konzern-Segmentsschulden	49.431	47.329
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ¹	1.572	1.659
Summe Konzern-Eigenkapital	22.850	22.224
Summe Konzern-Eigenkapital und Konzern-Schulden	73.854	71.212

1 Ausgenommen Zuordnungen zum Financial Services Segment.



Der Posten „Sonstige Geschäftstätigkeiten und zentrale Posten“ umfasst im Wesentlichen operative Aufwendungen i.H.v. 244 Mio. €, die im Zusammenhang mit den Geschäftsaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns im Bereich autonomes Fahren stehen (2023: 172 Mio. €), sowie Aufwendungen aus erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Eigenkapitalinstrumenten i.H.v. 7 Mio. € (2023: 39 Mio. €).

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswertes angegeben.

Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in Tabelle [C.88](#) dargestellt.

C.88

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

	Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte ¹	
	2024	2023	31. Dez. 2024	31. Dez. 2023
in Millionen €				
Europa	16.237	18.426	9.316	8.948
davon Deutschland	6.116	6.845	7.115	6.815
Nordamerika	25.566	24.613	3.716	3.296
davon USA	20.419	20.056	3.047	2.735
Asien	6.050	7.172	2.134	2.266
davon Japan	3.291	3.400	1.870	2.012
Lateinamerika ²	4.249	3.521	585	637
Übrige Märkte	1.975	2.158	253	239
	54.077	55.890	16.003	15.386

1 Die langfristigen Vermögenswerte enthalten Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Gegenstände.

2 Ohne Mexiko.

35. Kapitalmanagement

Grundlage für das Kapitalmanagement des Daimler Truck-Konzerns ist das operative Nettovermögen als Kapitalbasis für das Industriegeschäft sowie das Eigenkapital als Kapitalbasis für Financial Services. Die Ermittlung des operativen Nettovermögens des Industriegeschäfts erfolgt über die operativen Vermögenswerte und Schulden der Segmente nach IFRS. Den Segmenten des Industriegeschäfts sind sämtliche Vermögenswerte und Schulden zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Das operative Nettovermögen des Industriegeschäfts enthält zusätzlich noch Überleitungsposten des Konzerns, die nicht den Segmenten zugeordnet sind. Liquidität sowie Umfänge zu Ertragsteuern und Pensionen sind nicht Bestandteil des operativen Nettovermögens. Die Steuerung des Segments Financial Services erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im 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. Die Kapitalkostensätze innerhalb des Daimler Truck-Konzerns leiten sich aus den Mindestrenditen ab, die Investoren auf ihr investiertes Kapital erwarten. Die Kapitalkostensätze des Industriegeschäfts berechnen sich aus den gewichteten Eigen- sowie Fremdkapitalkostensätzen. Der Kapitalkostensatz für Financial Services ist branchenüblich der Eigenkapitalkostensatz. Die Ermittlung des Eigenkapitalkostensatzes basiert auf der CAPM-Methode. Im Berichtsjahr 2024 lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung des Industriegeschäfts verwendet wurde, bei 12 % vor Steuern. Für Financial Services wurde der Eigenkapitalkostensatz vor Steuern in Höhe von 14 % herangezogen.

Das Ziel des Kapitalmanagements ist die Optimierung der Kapitalkosten. Dies wird zum einen durch die in der operativen Verantwortung der Segmente liegende Optimierung des operativen Nettovermögens, unter anderem des Working Capital, gewährleistet. Darüber hinaus strebt der Daimler Truck-Konzern, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften, eine Optimierung der Kosten und Risiken der Kapitalstruktur und damit der Kapitalkosten an. Beispiele hierfür sind ein ausgewogenes Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital sowie ein angemessener, an den betrieblichen Erfordernissen orientierter Bestand an Liquidität.

36. Ergebnis je Aktie

Die Berechnung des unverwässerten und verwässerten Ergebnisses je Aktie basiert auf dem Ergebnisanteil der Aktionäre des Daimler Truck-Konzerns. In 2024 und 2023 gab es keine Verwässerungseffekte bei den Aktien. Der Ergebnisanteil der Aktionäre des Daimler Truck-Konzerns (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 2.900 Mio. € (2023: 3.775 Mio. €).

Die für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie verwendete gewogene durchschnittliche Anzahl der ausstehenden Aktien wird nach Abzug der zum 31. Dezember 2024 erworbenen eigenen Aktien berechnet.

Im Geschäftsjahr 2024 beträgt die gewogene durchschnittliche Anzahl der ausstehenden Aktien 796 Mio. und für das vierte Quartal 2024 784 Mio.

Tabelle [C.89](#) zeigt den Zähler und den Nenner für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie.

**C.89****Ergebnis je Aktie**

	2024	2023
in Millionen €		
Ergebnisanteil der Aktionäre	2.900	3.775
in Millionen Aktien		
Gewogene durchschnittliche Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien – unverwässert und verwässert	796	818
Ergebnis je Aktie – unverwässert und verwässert	3,64	4,62

37. 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.90](#) aufgeführt.

Geschäftsbeziehungen mit der Mercedes-Benz Group

Der Daimler Truck-Konzern erzielte Umsätze mit Unternehmen der Mercedes-Benz Group vor allem aus dem Verkauf von Lkw, Bauteilen und Ersatzteilen sowie der Erbringung von Dienstleistungen. Des Weiteren bezog der Daimler Truck-Konzern Waren und Dienstleistungen von Gesellschaften der Mercedes-Benz Group. 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 2024 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 229 Mio. € (31. Dezember 2023: 213 Mio. €). Für weitere Informationen siehe [Anmerkung 1. Allgemeine Angaben und wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze](#) und [Anmerkung 24. Finanzierungsverbindlichkeiten](#).

Leasingverträge mit der Mercedes-Benz Group

Der Daimler Truck-Konzern verkauft Fahrzeuge mit Rückgaberecht an Gesellschaften der Mercedes-Benz Group, welche aufgrund der Verpflichtung zum Rückkauf als Leasingverhältnis bilanziert werden. Die entsprechenden Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien betragen zum 31. Dezember 2024 731 Mio. € (31. Dezember 2023: 1.051 Mio. €). Die zugehörigen passivischen Abgrenzungsposten betragen zum 31. Dezember 2024 383 Mio. € (31. Dezember 2023: 640 Mio. €).

Für Leasingverhältnisse, in denen Financial Services Gesellschaften Personenfahrzeuge an Endkunden vermieten, welche zuvor von konzernunabhängigen Händlern erworben wurden, hat die Mercedes-Benz Group Restwertgarantien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2024 betragen die von der Mercedes-Benz Group gegenüber Financial Services ausgegebenen Restwertgarantien für Personenfahrzeuge im Vermietvermögen, welche im Rahmen eines Operating Leases an Endkunden vermietet werden, 25 Mio. € (31. Dezember 2023:

47 Mio. €). Von der Mercedes-Benz Group ausgegebene Restwertgarantien für Personenkraftwagen, die Financial Services Gesellschaften im Rahmen eines Finanzierungsleasings an Endkunden vermieten, betragen zum 31. Dezember 2024 9 Mio. € (31. Dezember 2023: 26 Mio. €).

Darüber hinaus gewährte das Daimler Truck-Business bis zum Zeitpunkt der Abspaltung den Financial Services-Gesellschaften, welche noch Teil der Mercedes-Benz Group sind, Kreditrisikogarantien für das Ausfallrisiko von Kunden. Diese verpflichten den Daimler Truck-Konzern zu Ausgleichszahlungen an die Gesellschaften der Mercedes-Benz Group im Fall eines Zahlungsausfalls der Kunden. Die finanziellen Verbindlichkeiten gegenüber den Gesellschaften der Mercedes-Benz Group belaufen sich zum 31. Dezember 2024 auf 1 Mio. € (31. Dezember 2023: 1 Mio. €). Die nicht in der Bilanz zu erfassenden Kreditrisikogarantien gegenüber Gesellschaften der Mercedes-Benz Group belaufen sich zum 31. Dezember 2024 auf 11 Mio. € (31. Dezember 2023: 20 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 2024 65 Mio. € (31. Dezember 2023: 78 Mio. €). Der Buchwert der zugehörigen Leasingverbindlichkeiten beträgt zum 31. Dezember 2024 63 Mio. € (31. Dezember 2023: 77 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 32. Finanzinstrumente](#) und [Anmerkung 33. Management von Finanzrisiken](#).

**Assoziierte Unternehmen**

Im Rahmen der Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen wurden wesentliche Umsätze aus dem Verkauf von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen mit den assoziierten Unternehmen von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) erzielt.

Gemeinschaftsunternehmen

Im Rahmen der Geschäftsbeziehungen mit Gemeinschaftsunternehmen wurden wesentliche Umsätze aus dem Verkauf von Waren und der Erbringung von Dienstleistungen mit der National Automobile Industry Company Ltd. (NAI) und der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) erzielt.

Aufgrund der verzögerten Entwicklung der Infrastruktur für grünen Wasserstoff in den Kernregionen Europa und USA, sowie der aktuellen Unsicherheit hinsichtlich der Rahmenbedingungen in den USA, wurde der At-equity-Buchwert unseres Brennstoffzellen-Gemeinschaftsunternehmen cellcentric GmbH & Co. KG um 281 Mio. € zum 31. Dezember 2024 wertberichtigt. Daimler Truck ist weiterhin davon überzeugt, dass wasserstoffbasierte Fahrzeuge ein wesentlicher Bestandteil für den CO₂e-neutralen Transport der Zukunft sind, um die europäischen Flottenziele zu erreichen.

Weitere Informationen zu geleisteten Kapitaleinlagen sowie weitere Einzelheiten zu den wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen finden sich in [Anmerkung 13. 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 31. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen](#) enthalten.

Gesamtschuldnerische Haftung der Mercedes-Benz Group für Verbindlichkeiten der Daimler Truck AG aus der Ausgliederung 2019

2019 gliederte die Mercedes-Benz Group AG Teile ihres Geschäftsbetriebs in die Daimler Truck AG und in die Mercedes-Benz AG aus. Gemäß § 133 UmwG haften alle drei Rechtsträger gesamtschuldnerisch für alle Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz

Group AG, die zum Zeitpunkt der Bekanntmachung der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister bestanden.

Die Mercedes-Benz Group AG und die Mercedes-Benz AG hafteten daher auch für die der Daimler Truck AG zugewiesenen Verbindlichkeiten, die zum Zeitpunkt der Bekanntmachung der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister bestanden, für einen Zeitraum von fünf Jahren. Für Pensionsverpflichtungen nach dem Betriebsrentengesetz beträgt der vorgenannte Zeitraum zehn Jahre.

Die in diesem Zusammenhang bestehenden Bestimmungen, insbesondere die Vorgehensweise zur Regelung des Innenausgleiches zwischen den beteiligten Rechtsträgern, sind im Ausgliederungsvertrag vom 25. März 2019 geregelt.

Nach derzeitiger Einschätzung wird eine Inanspruchnahme aus dem Nachhaftungsverhältnis zwischen den Gesellschaften als unwahrscheinlich eingestuft.

Garantien

Vor der Abspaltung hat die Mercedes-Benz Group Garantien zugunsten des Daimler Truck-Konzerns und seiner Kunden ausgestellt.

Nach der Abspaltung wurden von der Mercedes-Benz Group AG oder anderen Gesellschaften der Mercedes-Benz Group keine neuen Akkreditive und Garantien zur Absicherung von Verpflichtungen der Gesellschaften des Daimler Truck-Konzerns mehr gewährt. Bestehende Garantien wurden, soweit möglich und administrativ sinnvoll, durch entsprechende Garantien des Daimler Truck-Konzerns ersetzt.

Zum 31. Dezember 2024 hat die Mercedes-Benz Group keine Garantien abgegeben (31. Dezember 2023: 108 Mio. €).

Die von dem Daimler Truck-Konzern zugunsten der assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen gewährten Garantien beliefen sich zum 31. Dezember 2024 auf 197 Mio. €. Gegenüber der Mercedes-Benz Group wurden im Jahr 2024 keine Garantien ausgegeben. Zum 31. Dezember 2023 beliefen sich die Garantien zugunsten der Mercedes-Benz Group, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen

und verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen gewährten Garantien auf 105 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 2024 gab es Dotierungen in den Daimler Truck Pension Trust e.V. von 24 Mio. € (2023: 40 Mio. €, davon erfolgten Dotierungen in Höhe von 250 Mio. € auf Grundlage des Spaltungsvertrags aus dem Jahr 2021).

Aktienorientierte Vergütungen

Für weitere Informationen siehe [Anmerkung 21. 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 38. Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats](#).

**C.90****Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen**

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	158	166	16	13	30	34	11	2
davon MFTBC-Beteiligungen ³	150	158	16	13	24	27	2	2
Gemeinschaftsunternehmen	249	481	242	41	67	343	24	7
davon NAI ⁴	127	318	-	-	60	88	-	-
davon BFDA ⁵	91	144	219	5	-	255	18	2
Mercedes-Benz Group ⁶	1.846	2.374	869	968	203	289	1.255	1.618

1 Die Forderungen umfassen Bilanzposten, welche zu Zahlungsmittelzuflüssen führen. Hierzu zählen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, gewährte Darlehen sowie sonstige Forderungen. Darin enthalten war 2024 ein Sondereffekt i.H.v. 201 Mio. € aus der Wertberichtigung auf Forderungen, der sich aufgrund der andauernden Gespräche mit unserem Partner zu unserem China-Geschäft ergab (31. Dezember 2023: 0 Mio. €).

2 Die Verbindlichkeiten umfassen Bilanzposten, welche zu potenziell zukünftigen Zahlungsmittelabflüssen führen. Hierzu zählen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Restwertgarantien, Ausfallrisiken aus Garantien, Finanzierungsverbindlichkeiten, Leasingverbindlichkeiten sowie sonstige Verbindlichkeiten.

3 Assoziierte Unternehmen von Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC).

4 National Automobile Industry Company Ltd. (NAI).

5 Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA).

6 Davon Aufwendungen für empfangene Dienstleistungen von der Mercedes-Benz Group i.H.v. 444 Mio. € (2023: 525 Mio. €).



38. Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die Vergütung der Mitglieder des Managements in Schlüsselpositionen ist in den Tabellen [7 C.91](#) 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.91](#) 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 21. 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.91

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats von DTHAG gemäß IAS 24.17

	2024	2023
in Millionen €		
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung)	8,3	7,0
Kurzfristig variable Vergütungskomponente (Jahresbonus)	6,0	10,4
Mittelfristig variable Vergütungskomponente (Deferral)	-	-
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP/VSEP)	11,2	9,7
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (u.a. Dienstreiseaufwand aus Versorgungsansprüchen)	1,8	2,1
Leistungen aufgrund der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	0,8	-
	28,1	29,2
Bezüge des Aufsichtsrats		
	3,7	3,7
	31,8	32,9

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 2024 aus der Summe

- der fixen Grundvergütung für 2024
- des in 2025 zur Auszahlung kommenden Jahresbonus für 2024
- des Zuteilungswerts der langfristigen aktienorientierten Vergütung (Virtual Share-based Equity Plan – VSEP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2024 (Auszahlung im Jahr 2028) und
- der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile und sonstigen Nebenleistungen in 2024.

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 2024 entfallen 8,8 Mio. € (2023: 7,7 Mio. €) auf fixe, d. h. erfolgsunabhängige Vergütungskomponenten und 6,0 Mio. € (2023: 10,4 Mio. €) auf kurzfristige erfolgsbezogene variable Vergütungskomponenten (Jahresbonus 2024). Die langfristige variable aktienorientierte Vergütung (PPSP/VSEP) wurde mit einem beizulegenden Zeitwert in Höhe von 10,8 Mio. € (2023: 9,5 Mio. €) bewertet. Dazu wurden 287.134 virtuelle Shares (2023: 291.953 Stück) ausgegeben. Das entspricht für 2024 einer Gesamtsumme von 25,6 Mio. € (2023: 27,6 Mio. €).

Die Bezüge ehemaliger Vorstände und deren Hinterbliebenen betragen 1,1 Mio. € (2023: 78 Tsd. €). Die Pensionsrückstellung für ehemalige Vorstände und deren Hinterbliebenen beträgt 6,4 Mio. € (2023: 4,7 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. € (2023: 3,7 Mio. €).



39. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Daimler Truck Holding AG haben auf der ordentlichen Hauptversammlung am 15. Mai 2024 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer bestellt. Gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB werden in Tabelle [7 C.92](#) die Honorare für Dienstleistungen gezeigt, welche die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und die Gesellschaften des weltweiten KPMG-Netzwerks für die Daimler Truck Holding AG und die konsolidierten Tochterunternehmen erbracht haben.

Die Abschlussprüfungsleistungen betreffen die Prüfung des Konzernabschlusses und der Jahresabschlüsse der konsolidierten Gesellschaften des Daimler Truck-Konzerns sowie alle für die Abschlussprüfung erforderlichen Leistungen einschließlich der prüferischen Durchsicht der Zwischenabschlüsse, der Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie der rechnungslegungsbezogenen prüferischen Durchsicht der Einführung von IT-Systemen und -Prozessen.

Andere Bestätigungsleistungen wurden vor allem für Prüfungen von IT-Systemen oder der Erteilung von Comfort Lettern erbracht.

Sonstige Leistungen wurden im Wesentlichen für nicht rechnungslegungsrelevante IT- und Prozessberatungen im Zusammenhang mit der Qualitätssicherung beauftragt.

C.92

Honorare des Abschlussprüfers

	2024	2023
in Millionen €		
Abschlussprüfungsleistungen	24,1	21,8
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	12,7	10,9
Andere Bestätigungsleistungen	2,2	1,9
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1,6	1,7
Sonstige Leistungen	1,7	1,7
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1,7	1,7
	28,0	25,4

40. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Anleiheemissionen

Im Januar 2025 hat der Daimler Truck-Konzern eine Anleihe in Höhe von 2,8 Mrd. € am US-Kapitalmarkt begeben.

Veränderung der Segmentzuordnung

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.

Weitere Informationen finden sich im Kapitel [6 Geschäftsmodell](#) des zusammengefassten Lageberichts.

Cost Down Europe

Das Segment Mercedes-Benz Trucks hat in den vergangenen Jahren daran gearbeitet, das Geschäft in Europa effizienter zu gestalten und die Kosten zu senken. Da die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichen, läuft der Evaluierungsprozess zur Umsetzung von Restrukturierungs- und Effizienzmaßnahmen weiter. Hierzu wurde das Programm „Cost Down Europe“ im Januar 2025 initiiert.

US-Importzölle

Angesichts der aktuellen Dynamik der Diskussionen und Entscheidungen zu Importzöllen, insbesondere US-Zöllen auf Importe aus Mexiko und Kanada, ist es derzeit nicht möglich, die Auswirkungen auf Daimler Truck verlässlich zu quantifizieren. Daimler Truck verfolgt die weiteren Entwicklungen sehr genau.

41. 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.93](#) wird der Anteilsbesitz des Daimler Truck-Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1–6 HGB dargestellt. Die Berechnung weist die direkte Kapitalbeteiligung nach HGB aus und schließt Kooperationen ohne Kapitalbeteiligung aus. Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die die Befreiung nach § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch nehmen. Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Daimler Truck Holding AG der befreiende Konzernabschluss.

**C.93**

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
I. Konsolidierte Tochterunternehmen			
Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.	Atlantis, Südafrika	100,00	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda.	Campinas, Brasilien	100,00	
CharterWay GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Daimler Buses Austria GmbH	Wiener Neudorf, Österreich	100,00	
Daimler Buses Belgium NV	Kobbelem-Asse, Belgien	100,00	
Daimler Buses Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Daimler Buses España, S.A.U.	Santander, Spanien	100,00	
Daimler Buses France S.A.S.U.	Sarcelles, Frankreich	100,00	
Daimler Buses GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	3
Daimler Buses Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	89,88	3, 4
Daimler Buses Italia S.p.A.	Bomporto, Italien	100,00	
Daimler Buses Nederland B.V.	Nijkerk, Niederlande	100,00	
Daimler Buses North America Inc.	Oriskany, USA	100,00	
Daimler Buses Polska Sp. z o.o.	Wolica, Polen	100,00	
Daimler Buses Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	100,00	
Daimler Buses Schweiz AG	Winterthur, Schweiz	100,00	
Daimler Buses Sverige AB	Vetlanda, Schweden	100,00	
Daimler Buses UK Ltd	Coventry, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler 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.	Bratislava, Slowakei	100,00	
Daimler Truck AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	3
Daimler Truck Australia Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Truck Austria GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	
Daimler Truck Belgium Luxembourg NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	
Daimler Truck Canada Ltd.	Mississauga, Kanada	100,00	
Daimler Truck 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	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	
Daimler Truck Financial Services Brasil Holding S.A.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Daimler Truck Financial Services Canada Corporation	Vancouver, Kanada	100,00	
Daimler Truck Financial Services 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.	Bratislava, 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 Insurance Agency LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Truck International Finance B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler Truck Italia s.r.l.	Rom, Italien	100,00	
Daimler Truck Locações e Serviços Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Daimler Truck Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler Truck North America LLC	Portland, USA	100,00	
Daimler Truck Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Daimler Truck Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	100,00	
Daimler Truck Remarketing Corporation	Portland, USA	100,00	
Daimler Truck Renting España, S.A.U.	Madrid, Spanien	100,00	
Daimler Truck Retail Italia S.r.l.	Rom, Italien	100,00	
Daimler Truck Retail Lyon S.A.S.	Genas, Frankreich	100,00	
Daimler Truck Retail Madrid, S.A.U.	Madrid, Spanien	100,00	
Daimler Truck Retail Paris S.A.S.	Wissous, Frankreich	100,00	
Daimler Truck Retail Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Daimler Truck Retail Portugal, Unipessoal Lda.	Sintra, Portugal	100,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Daimler Truck Retail Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Daimler Truck Retail Portugal, Unipessoal Lda.	Sintra, Portugal	100,00	
Daimler Truck Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
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 Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	
Daimler Trucks Retail Receivables LLC	Wilmington, USA	100,00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2022-1	Wilmington, USA	0,00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-1	Wilmington, USA	0,00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-A	Wilmington, USA	0,00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2023-B	Wilmington, USA	0,00	5
Daimler Trucks Retail Trust 2024-1	Wilmington, USA	0,00	5
Daimler Vehículos Comerciales Mexico, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Detroit Diesel Corporation	Detroit, USA	100,00	
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit, USA	100,00	
DTFC Holding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	3
DTFS Immobilien Holding GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney, USA	100,00	3,4
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	3,5
Gamma 6 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Kamyon Finansman A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Broker Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	99,00	
Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina S.A.U.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Servicios S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Molsheim S.A.S.U.	Molsheim, Frankreich	100,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	
Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Co., Ltd.	Toyama, Japan	100,00	
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	Kawasaki, Japan	89,29	
MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE - Sociedade Europeia de Automóveis, S.A.	Tramagal, Portugal	100,00	
PABCO Co., Ltd.	Ebina, Japan	100,00	
PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	
PT Daimler Commercial Vehicles Manufacturing Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Centurion, Südafrika	100,00	
SelecTrucks 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	Stuttgart, Deutschland	100,00	
TORC Robotics, Inc.	Blacksburg, USA	91,05	
Ukuvela Holdings Proprietary Limited	Atlantis, Südafrika	100,00	
Ukuvela Properties (Pty.) Ltd.	Atlantis, Südafrika	100,00	
Western Star Trucks Sales, Inc	Portland, USA	100,00	
II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen^{2,6}			
Chugoku Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Hiroshima, Japan	100,00	
CLOUDGEEKS, UNIPessoal LDA	Lissabon, Portugal	100,00	
Cúspide Daimler Trucks & Buses GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Daimler Automotive de Venezuela C.A.	Valencia, Venezuela	100,00	
Daimler Buses Solutions GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler Coaches North America LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Commercial Vehicles (Thailand) Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	
Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd.	Nairobi, Kenia	100,00	
Daimler Truck Gastronomie GmbH	Gaggenau, Deutschland	100,00	
Daimler Truck Innovation Center India Private Limited	Bangalore, Indien	100,00	
Daimler Truck International Assignment Services LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Truck MEA FZE	Dubai, Dubai V.A.E.	100,00	
Daimler Truck MENA Holding GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
DICV MOBILITY SOLUTIONS PRIVATE LIMITED	Chennai, Indien	99,99	
DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda	Tramagal, Portugal	100,00	
Mercedes ServiceCard Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinostheim, Deutschland	51,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes ServiceCard GmbH & Co. KG	Kleinostheim, Deutschland	51,00	
TASIAP GmbH	Stuttgart, Deutschland	60,00	
MFTA Canada, Inc.	Toronto, Kanada	100,00	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township, USA	100,00	
T.O.C (Schweiz) AG	Schlieren, Schweiz	51,00	
WTX Technologies GmbH	Stuttgart, Deutschland	85,00	
III. At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten			
North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, USA	50,00	
IV. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen			
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	
Greenlane Infrastructure, LLC	Wilmington, USA	33,33	
Polomex, S.A. de C.V.	Garcia, Mexiko	26,00	
V. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen			
FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd.	Kawasaki, Japan	21,67	
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japan	43,83	
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayama, Japan	50,00	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Jakarta, Indonesien	30,00	
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Jakarta, Indonesien	32,28	
Toll4Europe GmbH	München, Deutschland	15,00	
VI. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen^{2,6}			
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	
EIKONA Mobile Apps GmbH	Volkach, Deutschland	49,90	
EVNION Inc.	Kawasaki, Japan	35,00	
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	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japan	28,20	
WärmeWerk Wörth GmbH	Wörth am Rhein, Deutschland	45,00	



Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
VII. Zu Fair Value bilanzierte wesentliche sonstige Beteiligungen⁶			
Deutz AG	Köln, Deutschland	4,18	
G2VP I, LLC	Dover, USA	5,71	
Manz AG	Reutlingen, Deutschland	9,08	
Trucks Venture Fund I, 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	294
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers	295
Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf die Konzernnachhaltigkeitserklärung	301
Weitere Informationen	304



Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss nach bestem Wissen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Daimler Truck Holding AG zusammengefasst ist, nach bestem Wissen der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Leinfelden-Echterdingen, den 13. März 2025

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 2024, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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 2024 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 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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. Diese Querverweise sowie die Informationen, auf

die sich die Querverweise beziehen, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

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 Nichtprüfungleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.



Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 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 14 „Forderungen aus Finanzdienstleistungen“, Anmerkung 33 „Management von Finanzrisiken“ sowie auf den zusammengefassten Lagebericht Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ Abschnitt „Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen“.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten des Daimler Truck-Konzerns entstandenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen (EUR 28.893 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 599 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 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 23 „Rückstellungen für sonstige Risiken“, Anmerkung 30 „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 Konzernklärung, 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 unserer 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 Wiedergabe des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der bereitgestellten Datei „dtholdingag-2024-12-31-de.zip“ (SHA256-Hashwert: 037ac9729379fee1e85599fc50562d7ef6b0f519e93e8cda55af9817cef972e9) enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der bereitgestellten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Wir haben unsere Prüfung der in der bereitgestellten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist nachstehend weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat den IDW Qualitätsmanagementstandard: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch, sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende bereitgestellte Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir 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 15. Mai 2024 als Abschlussprüfer des Konzernabschlusses gewählt. Wir wurden am 10. Juli 2024 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 der zusammengefasste Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Marcus Rohrbach.

Stuttgart, den 13. März 2025

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

Wir haben die im Abschnitt „Nachhaltigkeit bei Daimler Truck“ des Lageberichts enthaltene Konzernnachhaltigkeitserklärung der Daimler Truck Holding AG, Stuttgart (im Folgenden die „Gesellschaft“ oder „Daimler Truck“ genannt) für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 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 sowie der §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernklärung 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 beigefügte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852, der §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernklärung aufgestellt 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 beigefügte 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 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 der 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“ - „Quellen für Schätzungen und Ergebnisunsicherheit“ der Konzernnachhaltigkeitserklärung dargelegt, unterliegt auch die Quantifizierung der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, vor allem in den Bereichen CO₂e-Emissionen,

Kreislaufwirtschaft, Abfall und Vergütung, 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



Außerkräftsetzen 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:

- 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 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 13. März 2025

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Rohrbach
Wirtschaftsprüfer

Beyer
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

Veröffentlichungen zum Geschäftsjahr 2024

Neben diesem Geschäftsbericht werden unter www.daimlertruck.com weitere Dokumente wie Factbook, Kapitalmarktpräsentation und Vergütungsbericht zum Geschäftsjahr 2024 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 AG
Freightliner
Western Star
Mercedes-Benz Trucks
FUSO
BharatBenz
RIZON
Thomas Built Buses
Daimler Truck Career



Daimler Truck AG
Freightliner
Western Star
FUSO
BharatBenz
RIZON
Daimler Buses



Daimler Truck AG
FUSO
BharatBenz
Thomas Built Buses



Daimler Truck AG



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, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens, oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von

Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift „Risiko- und Chancenbericht“ beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.