

# Finanzlage.

## Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

Das **Kapitalstrukturmanagement** gestaltet die Kapitalstruktur des Konzerns und seiner Tochtergesellschaften. Die Kapitalausstattung von Financial Services-, Produktions-, Vertriebs- oder Finanzierungsgesellschaften wird nach den Grundsätzen kosten- und risikooptimaler Finanz- und Kapitalausstattung vorgenommen. Zudem berücksichtigen wir, dass Kapitalverkehrsbeschränkungen und sonstige Kapital- sowie Devisentransferbeschränkungen eingehalten werden.

Das **Liquiditätsmanagement** stellt sicher, dass der Konzern jederzeit seine Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann. Hierzu erfassen wir die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft und aus Finanzgeschäften in einer rollierenden Planung. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung (zum Beispiel Bankkredite, Commercial Papers, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legen wir risiko- und renditeoptimal im Geld- oder Kapitalmarkt an. Unser Ziel ist es, eine als notwendig erachtete Liquidität kostenoptimal bereitzustellen. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt Daimler über weitere Liquiditätsreserven, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser zusätzlichen Absicherung sind am Kapitalmarkt verbriefbare Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft sowie eine vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinie im Volumen von 9 Mrd. €.

Im **Cash Management** werden Zahlungsmittelbedarfe und -überschüsse zentral ermittelt. Das konzerninterne Saldieren (Netting) dieser Bedarfe und Überschüsse reduziert die Anzahl externer Bankgeschäfte auf ein Mindestmaß. Das Netting erfolgt durch Cash-Concentration- oder Cash-Pooling-Verfahren. Daimler 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; auf dieser Basis treffen wir dann Sicherungsentscheidungen. Diese beinhalten das zu sichernde Volumen, den abzusichernden Zeitraum sowie die Wahl der Sicherungsinstrumente. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen, Commodities und das Asset-/Liability-Management (Liquidität und Zinsen).

Das **Management von Pensionsvermögen** beinhaltet die Anlage des Vermögens, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird. Das Vermögen ist in Pensionsfonds ausgelagert und steht damit für allgemeine Unternehmenszwecke nicht zur Verfügung. Die Fondsvermögen verteilen wir ausgehend von der erwarteten Entwicklung der Pensionsverpflichtungen mithilfe eines Prozesses zur Risiko-Rendite-Optimierung auf verschiedene Anlageklassen, beispielsweise Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, alternative Investments und Immobilien. Den Erfolg der Vermögensanlage messen wir mit festgelegten Referenz-Indizes. Das Risikomanagement der einzelnen Pensionsfonds obliegt den lokalen Treuhändern. Über eine konzernweite Richtlinie limitiert das »Global Pension Committee« diese Risiken, wobei die jeweils maßgeblichen Gesetze beachtet werden. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält  **Anmerkung 22** des Konzernanhangs.

Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit alle Gläubigerpositionen von Daimler 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 Finanz-

instrumente. 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 von Vertragshändlern und Generalvertretern, sonstigen Firmenkunden sowie Privatkunden. Im Rahmen des Exportgeschäfts werden bei Generalvertretungen, die – als Ergebnis unserer Bonitätsanalysen – über keine ausreichende Bonität verfügen, im Regelfall Kreditsicherheiten, beispielsweise erstklassige Bankgarantien, angefordert. Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft steuert Daimler 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 Analysemethoden und Bewertungsverfahren unterstützt wird, sowie eine strukturierte Portfolioanalyse und Portfolioüberwachung.

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. Ein »Credit Committee« legt für diese grenzüberschreitenden Finanzierungen Länderlimite fest. Daimler verfügt über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Eigenkapitalmaßnahmen in Risikoländern werden durch Investitionsschutzversicherungen, wie Investitionsgarantien der Bundesrepublik Deutschland, gegen politische Risiken abgesichert; grenzüberschreitende Forderungen gegenüber Kunden sichert der Konzern teilweise durch Exportkreditversicherungen, erstklassige Bankgarantien und Akkreditive. Ferner wird im Rahmen eines Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Financial Services-Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält  **Anmerkung 32** des Konzernanhangs.

### Cash Flow

Aus dem **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** **7 B.24** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 1,3 (i. V. Mittelzufluss 3,3) Mrd. €. Dieser Rückgang ist insbesondere auf die Umsetzung der Wachstumsstrategie zurückzuführen. Das Working Capital ist durch den vergleichsweise höheren Vorratsaufbau stärker gestiegen als im Vorjahreszeitraum. Das Wachstum im Neugeschäft aus der Leasing- und Absatzfinanzierung lag 2,6 Mrd. € über dem hohen Niveau des Vorjahreszeitraums. Zudem führte die positive Geschäftsentwicklung im Jahr 2014 zu höheren Ertragsteuerzahlungen. Weiterhin wirkten Zahlungsmittelabflüsse aus der außerordentlichen Dotierung der deutschen Pensionsvermögen von 2,5 Mrd. €. Teilweise kompensiert wurden diese Effekte durch ein höheres Ergebnis aus dem laufenden Geschäft, in dem die im Vergleich zum Vorjahr geringeren Bewertungseffekte nicht enthalten sind. Diese betrafen im Jahr 2014 RRPSH und Tesla mit insgesamt 0,4 Mrd. € sowie im Vorjahr EADS mit 3,4 Mrd. €.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** **7 B.24** ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 2,7 (i. V. 6,8) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren. In der Berichtsperiode ergaben sich insgesamt Mittelzuflüsse (netto), wohingegen im Vorjahreszeitraum die Käufe von Wertpapieren die Verkäufe deutlich überstiegen. Zudem wirkten sich die geringeren Investitionen in immaterielle Vermögenswerte positiv aus. Die Investitionen in Sachanlagen für das Anlaufen von neuen Produkten und für Kapazitätserweiterungen lagen leicht unter dem hohen Niveau der Vorjahre. Beide Jahre waren geprägt durch die Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz. Im August 2014 wurde die Veräußerung der Anteile an der RRPSH abgeschlossen und ein Veräußerungserlös in Höhe von 2,4 Mrd. € vereinnahmt. Im Oktober 2014 führte zudem der Verkauf der Anteile und die Ablösung des Kurssicherungsinstruments an Tesla zu einem Mittelzufluss in Höhe von 0,6 Mrd. €. Im Jahr 2013 war der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit stark beeinflusst durch den Verkauf der restlichen Anteile an EADS (2,3 Mrd. €); gegenläufig wirkten der Erwerb des 12%-Anteils an BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit 0,6 Mrd. € sowie die Kapitalerhöhung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) mit 0,2 Mrd. €.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** **7 B.24** resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 2,3 (i. V. 3,9) Mrd. €. Der Rückgang beruhte nahezu ausschließlich auf der Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Seit dem 31. Dezember 2013 verringerten sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 1,4 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, reduzierte sich um 1,8 Mrd. € auf 16,3 Mrd. €.

## B.24

### Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

	2014	2013	14/13
in Millionen €			Veränderung
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang</b>	<b>11.053</b>	10.996	+57
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-1.274	3.285	-4.559
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.709	-6.829	+4.120
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	2.274	3.855	-1.581
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	323	-254	+577
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende</b>	<b>9.667</b>	11.053	-1.386

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts**  $\nearrow$  **B.25**, dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist.

Die übrigen Anpassungen betreffen Zugänge an Sachanlagen, die dem Konzern aufgrund der Ausgestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge als wirtschaftlichem Eigentümer zuzuordnen sind. Weiterhin werden Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler herausgerechnet. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochtergesellschaften ohne Beherrschungsverlust im Free Cash Flow berücksichtigt.

## B.25

### Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2014	2013	14/13
in Millionen €			Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	<b>7.539</b>	10.313	-2.774
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	<b>-2.887</b>	-6.767	+3.880
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	<b>-195</b>	1.548	-1.743
Übrige Anpassungen <sup>1</sup>	<b>1.022</b>	-252	+1.274
<b>Free Cash Flow des Industriegeschäfts</b>	<b>5.479</b>	4.842	+637

<sup>1</sup> Die Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler, die sich im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit niederschlagen, werden in den übrigen Anpassungen herausgerechnet

## B.26

### Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

	31.12.2014	31.12.2013	14/13
in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	<b>8.341</b>	9.845	-1.504
Verzinsliche Wertpapiere	<b>5.156</b>	5.303	-147
<b>Liquidität</b>	<b>13.497</b>	15.148	-1.651
Finanzierungsverbindlichkeiten	<b>3.193</b>	-1.324	+4.517
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	<b>263</b>	10	+253
<b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>	<b>3.456</b>	-1.314	+4.770
<b>Netto-Liquidität</b>	<b>16.953</b>	13.834	+3.119

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts belief sich im Jahr 2014 auf 5,5 Mrd. €. Dabei hat sich die Veräußerung der Anteile an RRPSH sowie an Tesla mit 3,0 Mrd. € ausgewirkt. Die Zahlungsmittelabflüsse aus der außerordentlichen Dotierung der deutschen Pensionsvermögen von 2,5 Mrd. € sowie aus der Abgeltung eines Gesundheitsfürsorgeplans in den USA reduzierten dagegen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts. Bereinigt um diese Sondereffekte belief sich der Free Cash Flow des Industriegeschäfts auf 5,2 Mrd. €.

Den positiven Ergebnisbeiträgen der automobilen Geschäftsfelder stand ein Anstieg im Working Capital als Saldo aus der Veränderung der Vorräte, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 2,3 Mrd. € gegenüber. Darin wirkten positive Effekte aus dem Verkauf von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von Gesellschaften des Industriegeschäfts an Daimler Financial Services. Die positive Entwicklung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva stand im Zusammenhang mit der Geschäftsausweitung und ist insbesondere auf Zahlungseingänge aus Verkäufen mit Service- und Wartungsverträgen sowie aus Verkäufen mit Restwertgarantien zurückzuführen. Zudem wurden hohe Aufwendungen für Händlerboni und Rückstellungen berücksichtigt. Gegenläufig wirkten dagegen die weiterhin hohen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie Ertragsteuer- und Zinszahlungen.

Zu Beginn des Jahres 2014 haben wir einen Free Cash Flow erwartet, der deutlich unter dem Vorjahresniveau liegt. Beim Vergleich mit dem Vorjahreswert ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Free Cash Flow in beiden Jahren Effekte aus Beteiligungszu- und -abgängen enthält. Der Verkauf der Anteile an EADS führte im Jahr 2013 zu einem Mittelzufluss von 2,3 Mrd. €, gegenläufig wirkte der Erwerb der Beteiligung an BAIC Motor in Höhe von 0,6 Mrd. €. Der um Sondereinflüsse bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Jahr 2014 lag entsprechend unserer unterjährig angepassten Prognose mit 5,2 Mrd. € deutlich über dem bereinigten Vorjahreswert von 3,2 Mrd. €.

Der Anstieg des um Sondereffekte bereinigten Free Cash Flow um 2,0 Mrd. € auf 5,2 Mrd. € spiegelt die positive Geschäftsentwicklung wider und war im Wesentlichen auf die höheren Ergebnisbeiträge der automobilen Geschäftsfelder zurückzuführen. Der infolge der Umsetzung der Wachstumsstrategie vergleichsweise höhere Vorratsaufbau wurde über die Entwicklung der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nicht kompensiert. Weitere positive Effekte resultierten aus der Entwicklung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [↗ B.26](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Verschuldung des Industriegeschäfts abgezogen. Zum 31. Dezember 2014 hatte die konzerninterne Refinanzierung aufgrund der Verwendung von Eigenmitteln des Industriegeschäfts einen höheren Umfang als die originär im Industriegeschäft aufgenommenen Finanzierungsverbindlichkeiten. Hieraus ergab sich ein positiver, die Netto-Liquidität erhöhender Wert für die Finanzierungsverbindlichkeiten des Industriegeschäfts, sodass die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts die ausgewiesene Bruttoliquidität übersteigt.

Seit dem 31. Dezember 2013 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts von 13,8 Mrd. € auf 17,0 Mrd. €. Der Anstieg war im Wesentlichen auf den positiven Free Cash Flow zurückzuführen. Die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler AG sowie an die Minderheitsgesellschafter von Tochtergesellschaften hat die Netto-Liquidität um 2,6 Mrd. € reduziert. Die Übernahme der Refinanzierung konzerninterner Händler durch das Industriegeschäft wurde durch die positiven Währungseffekte ausgeglichen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2013 um 10,5 Mrd. € erhöht. [↗ B.27](#)

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Finanzgarantien sowie Eventualverbindlichkeiten

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern **sonstige finanzielle Verpflichtungen** eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2014 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Tabelle [↗ B.28](#) gibt einen Überblick über die Nominalwerte der sonstigen finanziellen Verpflichtungen. Zu den Fälligkeiten verweisen wir auf unsere Ausführungen in [🔍 Anmerkung 30](#) (Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen) beziehungsweise [🔍 Anmerkung 32](#) (Management von Finanzrisiken) im Konzernanhang.

Im Rahmen der **Finanzgarantien** sichert Daimler als Garantiegeber im Allgemeinen die Erfüllung der Zahlungsverpflichtung des Hauptschuldners gegenüber dem Garantienehmer zu. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus solchen Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2014 – unverändert zum Vorjahr – auf 0,8 Mrd. €; hierfür gebildete Verbindlichkeiten betragen ebenfalls unverändert 0,1 Mrd. €. Die Finanzgarantien, die der Konzern im Zusammenhang mit den Chrysler-Transaktionen der Jahre 2007 und 2009 zugunsten von Chrysler gewährt hat, beliefen sich zum 31. Dezember 2014 auf 0,3 Mrd. €, wobei als Sicherheit für die zugrunde liegenden Verpflichtungen eine Einlage von Chrysler von 0,2 Mrd. € auf einem Treuhandkonto zur Verfügung steht. Eine weitere Finanzgarantie entfällt mit 0,1 Mrd. € auf Bankverbindlichkeiten der

Toll Collect GmbH, der Betreibergesellschaft für das elektronische Lkw-Mauterhebungssystem in Deutschland. Weitere Risiken ergeben sich aus einer Garantie, die der Konzern für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland übernommen hat. Diese Garantie steht im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems; eine Inanspruchnahme dieser Garantie entsteht im Wesentlichen, falls technisch bedingt Mautgebühren ausfallen oder bestimmte vertraglich definierte Leistungsparameter nicht erfüllt werden, falls die Bundesrepublik Deutschland zusätzliche Aufrechnungen aufstellt oder die endgültige Betriebserlaubnis verweigert wird. Gegen den Konzern ist auch ein Schiedsgerichtsverfahren anhängig. Das maximale Verlustrisiko für den Konzern aus dieser Garantie ist beträchtlich, kann jedoch nicht mit ausreichender Sicherheit bestimmt werden.

Die **Eventualverbindlichkeiten** entfallen überwiegend auf Rückkaufverpflichtungen. Zum 31. Dezember 2014 betrug der bestmögliche Schätzwert der finanziellen Auswirkungen aus diesen Garantien 1,2 (i. V. 1,0) Mrd. €. Nicht unter die Eventualverbindlichkeiten fallen die Gewährleistungs- und Kulanzzusagen (Produktgarantien), die der Konzern im Rahmen seiner Fahrzeugverkäufe bereitstellt. Des Weiteren sind in den Eventualverbindlichkeiten sonstige Eventualverbindlichkeiten enthalten. Der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus den sonstigen Eventualverbindlichkeiten beläuft sich wie im Vorjahr auf 0,4 Mrd. €.

## B.27

### Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

	31.12. 2014	31.12. 2013	14/13
in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.667	11.053	-1.386
Verzinsliche Wertpapiere	6.634	7.066	-432
<b>Liquidität</b>	<b>16.301</b>	18.119	-1.818
Finanzierungsverbindlichkeiten	-86.689	-77.738	-8.951
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	270	-3	+273
<b>Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)</b>	<b>-86.419</b>	-77.741	-8.678
<b>Netto-Verschuldung</b>	<b>-70.118</b>	-59.622	-10.496

## B.28

### Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen (Nominalwerte)

	31.12. 2014	31.12. 2013
in Millionen €		
Verpflichtungen aus Einkaufskontrakten	9.769	9.771
Unkündbare Miet-, Pacht- und Leasingverträge	2.157	1.980
Unwiderrufliche Kreditzusagen	1.320	1.508
Übrige sonstige finanzielle Verpflichtungen	2.318	1.356
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	15.564	14.615

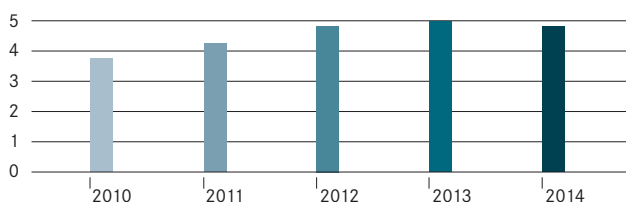
## Investitionen

**Investitionen weiter auf hohem Niveau.** Im Rahmen unserer Wachstumsstrategie wollen wir die Chancen, die die globalen Automobilmärkte bieten, konsequent nutzen. Dies erfordert umfangreiche Investitionen in neue Produkte und neue Technologien sowie in die Erweiterung unseres weltweiten Produktionsnetzwerks. Im Berichtsjahr haben wir deshalb mit 4,8 (i. V. 5,0) Mrd. € erneut einen sehr hohen Betrag in Sachanlagen investiert. Das noch im Vorjahr geplante und im Geschäftsbericht 2013 angekündigte Investitionsvolumen haben wir damit aber nicht ganz realisiert. Hierzu haben der sehr effiziente Umgang mit unseren finanziellen Ressourcen sowie die teilweise Verzögerung von Investitionsvorhaben beigetragen. Ende 2014 liegen keine wesentlichen finanziellen Verpflichtungen im Zusammenhang mit künftigen Sachinvestitionen vor.

### B.29

#### Sachinvestitionen

in Milliarden €




### B.30

#### Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern

	2014	2013	14/13 Veränd. in %
in Millionen €			
Daimler-Konzern	4.844	4.975	-3
in % vom Umsatz	3,7	4,2	
Mercedes-Benz Cars	3.621	3.710	-2
in % vom Umsatz	4,9	5,8	
Daimler Trucks	788	839	-6
in % vom Umsatz	2,4	2,7	
Mercedes-Benz Vans	304	288	+6
in % vom Umsatz	3,0	3,1	
Daimler Buses	105	76	+38
in % vom Umsatz	2,5	1,9	
Daimler Financial Services	23	19	+21
in % vom Umsatz	0,1	0,1	

Bei Mercedes-Benz Cars erreichten die Sachinvestitionen im Jahr 2014 mit 3,6 Mrd. € nahezu das Vorjahresniveau. Zu den wichtigsten Projekten zählten die Modelle der neuen C-Klasse, die seit 2014 in Bremen sowie in Tuscaloosa, Peking und East London gefertigt wird. Ein weiterer Schwerpunkt waren die Vorbereitungen für neue Geländewagenmodelle. Umfangreiche Mittel haben wir auch für die Modernisierung und Neuausrichtung unserer deutschen Produktionsstandorte als Kompetenzzentren sowie für die Erweiterung unserer Kapazitäten in den USA eingesetzt. Bei Daimler Trucks lagen die Schwerpunkte auf neuen Produkten wie dem Western Star 5700XE, dem neuen FUSO Super Great V und den neuen Actros und Arocs Schwerlastzugmaschinen (SLT). Darüber hinaus wurden verschiedene Projekte zur globalen Standardisierung von Motoren und Aggregaten vorangetrieben. Insgesamt betrug die Investitionen in Sachanlagen bei Daimler Trucks wie im Vorjahr 0,8 Mrd. €. Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans standen Investitionen für die neue Großraumlimousine V-Klasse und die Nachfolgegeneration des Vito im Vordergrund. Daimler Buses hat im Berichtsjahr vor allem in neue Produkte und in die Modernisierung der Produktionsstandorte investiert.

Über die Sachinvestitionen hinausgehend haben wir auch im Berichtsjahr Finanzinvestitionen in assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen vorgenommen.

Außerdem haben wir im Berichtsjahr Entwicklungskosten in Höhe von 1,1 (i. V. 1,3) Mrd. € aktiviert; diese sind unter den Immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen.  vgl. S. 103

## Refinanzierung

Die von Daimler im Jahr 2014 durchgeführten Finanzierungen dienten vor allem der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Daimler nutzte dafür ein breites Spektrum von unterschiedlichen Finanzierungsinstrumenten in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalten Bankkredite, kurzfristige Schuldverschreibungen im Geldmarktbereich (Commercial Papers), Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten im Kapitalmarkt, die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank sowie die Verbriefung von Kundenforderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset-Backed Securities, ABS).

Für längerfristige Mittelaufnahmen am Kapitalmarkt existieren verschiedene Emissionsprogramme. Dazu zählt beispielsweise das 35 Mrd. € umfassende Euro-Medium-Term-Note (EMTN)-Programm, unter dem die Daimler AG und mehrere Tochtergesellschaften Anleihen in verschiedenen Währungen emittieren können. Daneben bestehen weitere, im Vergleich zum EMTN-Programm jedoch deutlich kleinere, lokale Kapitalmarktprogramme in Mexiko, Argentinien, Südafrika, Thailand und Südkorea. Kapitalmarktprogramme ermöglichen eine flexible, wiederholte Inanspruchnahme der Kapitalmärkte.



Im Jahr 2014 deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen. Ein Großteil dieser Papiere wurde in Form von sogenannten Benchmark-Emissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) im US-Dollar- und im Euromarkt platziert. [↗ B.32](#)

Als erstes internationales Unternehmen konnte die Daimler AG am heimischen Kapitalmarkt der Volksrepublik China Anleihen, sogenannte Panda Bonds, platzieren. Darüber hinaus wurden im Konzern eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen sowohl im Euromarkt als auch in Mexiko, Brasilien, Argentinien, Südafrika, Thailand und Südkorea begeben.

Eine hohe Kapitalmarktliquidität sowie das gute Rating begünstigten die Refinanzierung. Die anhaltend expansive Geldpolitik der Notenbanken hat im Berichtsjahr auch die Situation an den Anleihemärkten geprägt. Die in hohem Umfang vorhandene Liquidität führte dazu, dass die Risikoaufschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich im Vergleich zum Vorjahr nochmals zurückgingen; davon profitierte auch Daimler.

Im Jahr 2014 hat Daimler zudem in geringem Umfang auch Commercial-Paper-Emissionen durchgeführt.

Des Weiteren wurden mehrere Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen in den USA, Kanada und Deutschland durchgeführt. So wurde in den USA durch zwei Emissionen ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 3,1 Mrd. US-\$ generiert. Weitere 0,5 Mrd. CAN-\$ konnten in Kanada begeben werden, die erstmals direkt bei Investoren platziert wurden. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Bank über die Silver-Arrow-Plattform erneut ABS-Anleihen im Wert von 1,0 Mrd. € an europäische Investoren verkauft.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2014 Bankkredite. Die finanziellen Mittel wurden nicht nur von den großen global agierenden Banken, sondern auch zunehmend von einer Reihe lokaler Banken bereitgestellt. Kreditgeber waren daneben supranationale Banken, wie die Europäische Investitionsbank und die brasilianische Entwicklungsbank BNDES. Damit setzten wir unsere Diversifizierung in der Refinanzierung durch Kreditinstitute fort.

Zur Sicherstellung einer ausreichenden finanziellen Flexibilität hat Daimler im September 2013 mit einem Konsortium internationaler Banken eine 9 Mrd. € syndizierte Kreditlinie mit einer Laufzeit von fünf Jahren und zwei Verlängerungsoptionen von insgesamt zwei Jahren abgeschlossen. Sie gewährt dem Unternehmen damit finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2020. Mehr als 40 europäische, amerikanische und asiatische Banken haben sich an dem Konsortium beteiligt. Daimler beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen. Im Jahr 2014 hat Daimler die Option, die Kreditlinie um ein weiteres Jahr bis 2019 zu verlängern, ausgeübt. Alle Banken des Konsortiums haben sich an der Verlängerung beteiligt.

Zum Jahresende 2014 bestanden für Daimler kurz- und langfristige Kreditlinien von insgesamt 41,7 (i. V. 35,4) Mrd. €, von denen 17,2 (i. V. 15,0) Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. Diese beinhalten die im September 2013 mit einem Konsortium internationaler Banken vereinbarte syndizierte Kreditlinie von 9 Mrd. €.

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in Tabelle [↗ B.31](#) dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2014 überwiegend auf die folgenden Währungen: 43% auf Euro, 26% auf US-Dollar, 4% auf Brasilianische Real, 3% auf Japanische Yen und 4% auf Kanadische Dollar.

Zum 31. Dezember 2014 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 86.689 (i. V. 77.738) Mio. €.

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der Finanzierungsverbindlichkeiten können den [🔍 Anmerkungen 24 und 32](#) des Konzernanhangs entnommen werden. [🔍 Anmerkung 32](#) des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

## B.31

### Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnittszinssätze		Buchwerte	
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013
	in %		in Millionen €	
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	<b>1,68</b>	2,14	<b>49.165</b>	44.875
Geldmarktpapiere	<b>1,11</b>	2,02	<b>2.277</b>	1.086
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	<b>3,08</b>	3,32	<b>22.893</b>	19.089
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	<b>1,06</b>	1,54	<b>10.853</b>	11.257

## B.32

### Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler AG	750 Mio. €	01/2014	01/2022
Daimler Finance North America LLC	1.500 Mio. US-\$	03/2014	03/2017
Daimler Finance North America LLC	650 Mio. US-\$	03/2014	03/2021
Daimler AG	500 Mio. €	07/2014	07/2024
Daimler Finance North America LLC	1.500 Mio. US-\$	08/2014	08/2017
Daimler Finance North America LLC	500 Mio. US-\$	08/2014	09/2019
Daimler Finance North America LLC	500 Mio. US-\$	08/2014	08/2024

## Rating

Im Geschäftsjahr 2014 haben sich keine Änderungen bei den Credit Ratings von Daimler ergeben. Damit verfügt die Daimler AG bei allen vier von ihr beauftragten Ratingagenturen weiterhin über eine vergleichbare Kreditbonität auf dem Niveau von A-. Der Rating-Ausblick wird von allen vier Agenturen mit »stabil« eingestuft. [➔ B.33](#)

### B.33

#### Rating

	Ende 2014	Ende 2013
<b>Langfristiges Credit Rating</b>		
Standard & Poor's	A-	A-
Moody's	A3	A3
Fitch	A-	A-
DBRS	A (low)	A (low)
<b>Kurzfristiges Credit Rating</b>		
Standard & Poor's	A-2	A-2
Moody's	P-2	P-2
Fitch	F2	F2
DBRS	R-1 (low)	R-1 (low)

Am 19. Dezember 2014 bestätigte **Moody's Investors Service** (Moody's) das bestehende Langfrustrating von A3 mit stabilem Ausblick für die Daimler AG. Moody's verwies auf die Stärke der Premium-Marke Mercedes-Benz, auf die weltweite Präsenz von Daimler Trucks als Weltmarktführer im Lkw-Geschäft, auf die starke Marktstellung von Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses in ihren jeweiligen Marktsegmenten sowie auf die Finanzkennziffern, mit denen der Konzern in der vergebenen Ratingkategorie gut positioniert sei.

Am 27. November 2014 veröffentlichte **Standard & Poor's Ratings Services** (S & P) einen Bericht über die Daimler AG und bestätigte darin unser bestehendes langfristiges Unternehmensrating von A- sowie den damit verbundenen stabilen Ausblick. Das Rating setzt sich in der Nomenklatur von S & P aus einem »befriedigenden« Geschäftsrisiko und einem »minimalen« Finanzrisiko zusammen. Im Geschäftsrisiko schlägt sich unter anderem die zyklische Entwicklung auf den Automobilmärkten nieder. Das Finanzrisiko signalisiert die finanzielle Stärke des Konzerns.

Am 7. Juli 2014 unterstrich auch **Fitch Ratings** (Fitch) die breite geografische und produktbezogene Aufstellung von Daimler und bestätigte das für die Daimler AG bestehende langfristige Emittentenrisiko von A- mit stabilem Ausblick. Die fortgesetzte Produktoffensive wurde als positiver Beitrag zum Rating bewertet, andererseits würden weiterhin hohe Investitionen für Sachanlagen und Forschungs- und Entwicklungskosten als limitierender Faktor gesehen. Daimler verfüge mit der Rating-Einstufung aber über einen angemessenen Spielraum bei den Finanzkennziffern.

Die kanadische Agentur **DBRS** bestätigte am 24. Oktober 2014 das Langfrustrating für die Daimler AG von A (low) mit stabilem Ausblick. DBRS verwies auf die verbesserte Ergebnissituation infolge der Produktoffensiven bei Mercedes-Benz Cars und bei Daimler Trucks sowie auf die Umsetzung der Effizienzprogramme in den Geschäftsfeldern, die im weiteren Verlauf erheblich zur Stärkung der Gewinnmarge des Konzerns beitragen sollten.

Die Kurzfrustratings blieben im Jahresverlauf 2014 bei allen vier Ratingagenturen unverändert.